

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 25–26 декабря | 2025 год

Москва, 2025

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой»	5
Взлетные полосы ждут отраслевой зарплаты	5
Ежедневная деловая газета РБК 26.12.2025	5
<i>Национальная ассоциация инфраструктурных компаний (НАИК, объединяет крупнейших игроков отрасли, в частности "Нацпроектстрой", АБЗ-1, МСК-1, "Автобан" и др.) предложила Минтрансу ряд мер по изменению методики расчета сметной стоимости строительных работ в аэродромной инфраструктуре. По версии строителей, действующий механизм не учитывает реальных расходов подрядчиков на оплату труда персонала и реальную инфляцию, что ведет к занижению стоимости контрактов.</i>	<i>5</i>
На базе отечественных разработок: как в России создают сеть высокоскоростных магистралей	8
Объясняем.рф 25.12.2025	8
<i>Российские инженеры компании "Нацпроектстрой" разработали безбалластную рельсовую плиту НДП 4.0 с ресурсом службы более 50 лет и точностью установки до 0,5 мм. На нее уже получен патент. Для каждой плиты формируется электронный паспорт, при производстве используют морозостойкие материалы с рабочим диапазоном температур от -50 до 50 °С. ...</i>	<i>8</i>
Колонка эксперта. Транспортная отрасль: внедрение новых технологий	15
Авангард (avangardnews.ru) 25.12.2025	15
<i>"Всего в строительстве задействовано почти 5 тыс. единиц техники и около 14 тыс. человек – они прокладывают подъездные дороги, переносят инженерные коммуникации, обустраивают временные городки для размещения специалистов. В строительстве также задействован беспилотный каток – совместная разработка ГК "Нацпроектстрой" и АО "ГЛОНАСС", – сказано в сообщении. Ход строительства одного из участков первой линии ВСМ в Санкт-Петербурге осмотрели вице-премьер РФ Виталий Савельев, губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов, министр транспорта РФ Андрей Никитин, генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров, глава АО "Группа компаний Нацпроектстрой" Алексей Крапивин и генеральный директор ООО "ВСМ Две столицы" Олег Тони.....</i>	<i>15</i>
Открыта регистрация на «ИННОПРОМ. Саудовская Аравия»	17
Russian Business Guide RBG (rbgmedia.ru) 25.12.2025	17
<i>Открылась регистрация на международную промышленную выставку "ИННОПРОМ. Саудовская Аравия", которая состоится с 8 по 10 февраля 2026 года. Самой масштабной на выставке станет экспозиция "Сделано в России" от Российского экспортного центра. Коллективные экспозиции также представят регионы: Москва, Санкт-Петербург, Челябинская область, Краснодарский край, и другие. Ожидается, что свои продукты и технологии представят Госкорпорация "Росатом", Госкорпорация "Ростех", Калисто Вижн, Нацпроектстрой, Транснефть и многие другие компании. Со стороны Саудовской Аравии свои разработки продемонстрируют государственные и подведомственные учреждения, а также главные промышленные компании.</i>	<i>17</i>

Дивизион «Дороги и Мосты»	18
АО «ДИМ»	18
Для Северного обхода Омска начали сооружать технический мост через Иртыш.....	18
РБК Омск (omsk.rbc.ru) 25.12.2025.....	18
<i>В рамках строительства Северного обхода Омска началось сооружение технического моста через Иртыш. Об этом в своем телеграм-канале сообщил губернатор Омской области Виталий Хоценко. Объект возводится в формате государственно-частного партнерства с участием "Газпромбанка" и его дочернего "ГПБ-Инфраструктурного Холдинга". Также при финансировании будет применен механизм инфраструктурных облигаций ПАО ДОМ.РФ. Генподрядчиком является компания "Дороги и Мосты", которая входит в ГК "Нацпроектстрой". Общий объем капитальных затрат по проекту оценивается в 72,7 млрд руб. Работы планируется завершить в 2028 году.....</i>	<i>18</i>
ЦЕМЕНТУМ провел натурные испытания несъемной опалубки из сверхпрочного фибробетона на полигоне НАМИ	19
Строительство.ру (scmm.ru) 25.12.2025.....	19
<i>За ходом испытаний следили представители ключевых отраслевых организаций, включая АО "Дороги и Мосты" (ГК "Нацпроектстрой"), ООО "Столичная Магистраль Юг", что подчеркивает высокую востребованность решения со стороны рынка. "Когда мы начинали коммуникации с ЦЕМЕНТУМ, долго искали способ обеспечить идеальный внешний вид и высокое качество новых дорожных ограждений. В результате получили наиболее высокотехнологичное решение, которое позволит в будущем масштабировать его на многих объектах", - подчеркнул Николай Колоцей, генеральный директор ООО "Столичная Магистраль Юг".....</i>	<i>19</i>
ООО «Трансстроймеханизация».....	21
НПС реконструирует участок Чуйского тракта на Алтае	21
RusCuble.ru 25.12.2025	21
<i>ООО «Трансстроймеханизация» (входит в ГК «Нацпроектстрой») и ФКУ «Алтай» Федерального дорожного агентства заключили контракт на реконструкцию и строительство участка автомобильной дороги Р256 «Чуйский тракт» Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – граница с Монголией. Именно там расположены главные туристические достопримечательности и курорты Республики Алтай.</i>	<i>21</i>
Дивизион «Железные дороги»	21
АО «Бамстроймеханизация»	21
Навстречу новым проектам.....	21
Дальневосточная магистраль (gudok.ru) 26.12.2025	21
<i>Дальневосточный флагман холдинга "ГК "Нацпроектстрой" – компания "Бамстроймеханизация" – планомерно ведет работу по модернизации узких мест БАМа и Транссиба. Так, в 2025 году на БАМе было открыто движение более чем на 30 новых объектах.</i>	

Вторые пути и реконструированные станции увеличили пропускную способность наиболее загруженных участков магистрали. 21

ООО «ОСК 1520» 22

Закон сложения токов 22

Восточно-Сибирский путь (gudok.ru) 26.12.2025 22

Третий силовой трансформатор ввели в работу на тяговой подстанции Коршуниха. С его запуском завершилась реконструкция центра питания – часть работ по усилению энергетической инфраструктуры для увеличения пропускной способности участка БАМа от Тайшета до Лены. Генеральным подрядчиком работ по реконструкции выступило ООО "ОСК 1520". Непосредственно за установку трансформатора и его электрическую обвязку отвечали специалисты инженерной компании "Уралэнерготэл" из Екатеринбурга. 22

Новости на ресурсах НПС 23

НПС реконструирует участок Чуйского тракта на Алтае 23

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 25.12.2025 23

"Трансстроймеханизация" Нацпроектстроя и ФКУ "Алтай" Федерального дорожного агентства заключили контракт на реконструкцию и строительство участка автомобильной дороги Р256 "Чуйский тракт" Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – граница с Монголией. Именно там расположены главные туристические достопримечательности и курорты Республики Алтай. 23

Итоги года (часть II) 24

ТГ-канал «Дороги и мосты», 25.12.2025 24

Продолжаем подводить итоги 2025 года Дивизиона "Дороги и Мосты" Нацпроектстроя: часть 2 24

Лошадина сила 25

ТГ-канал «Наша колея 1520», 25.12.2025 25

Может ли локомотив без двигателя тащить десятки вагонов? Легко, если привлечь к делу символ грядущего 2026 года. К середине XIX века паровая тяга завоевала умы многих. Появлялись новые модели локомотивов, строились железные дороги. Но сторонники традиций в лице коневладельцев не сдавались. Одним из аргументов в битве "лошадь vs паровоз" была цена вопроса: считалось, кони из стали тратили слишком много топлива. 25

Поймали силу волны 25

ТГ-канал «Все включено», 25.12.2025 25

С выражением "Бесконечно можно смотреть на три вещи: как горит огонь, как течёт вода и как работают другие люди" согласятся многие. Пока мы наблюдаем за движением воды, группа энергетиков – инноваторов продвигает идеи производства электроэнергии с помощью волн. 25

ГК «Нацпроектстрой»

Взлетные полосы ждут отраслевой зарплаты

Ежедневная деловая газета РБК 26.12.2025

Национальная ассоциация инфраструктурных компаний (НАИК, объединяет крупнейших игроков отрасли, в частности "Нацпроектстрой", АБЗ-1, МСК-1, "Автобан" и др.) предложила Минтрансу ряд мер по изменению методики расчета сметной стоимости строительных работ в аэродромной инфраструктуре. По версии строителей, действующий механизм не учитывает реальных расходов подрядчиков на оплату труда персонала и реальную инфляцию, что ведет к занижению стоимости контрактов.

Ассоциация инфраструктурных компаний предложила изменить механизм расчета стоимости строительства аэродромов

НАИК предложила изменить порядок расчета сметной стоимости аэродромных объектов

Строители предложили Минтрансу изменить механизм ценообразования при проведении реконструкции аэродромов. Текущая модель приводит к низкой маржинальности или убыточности контрактов, что отталкивает подрядчиков.

Национальная ассоциация инфраструктурных компаний (НАИК, объединяет крупнейших игроков отрасли, в частности "Нацпроектстрой", АБЗ-1, МСК-1, "Автобан" и др.) предложила Минтрансу ряд мер по изменению методики расчета сметной стоимости строительных работ в аэродромной инфраструктуре. По версии строителей, действующий механизм не учитывает реальных расходов подрядчиков на оплату труда персонала и реальную инфляцию, что ведет к занижению стоимости контрактов.

"По данным организаций, входящих в НАИК, строительство аэродромной инфраструктуры сегодня не просто невыгодно, а убыточно. Ни один из государственных проектов, в строительстве которых подрядчики принимали участие в последние несколько лет, не обеспечил им ожидаемой доходности, а многие из проектов оказались нерентабельными. Сметы госконтрактов на строительство аэродромов недооценены, что снижает финансовую устойчивость строителей, приводит к росту незавершенного строительства и банкротствам", - рассказал РБК представитель ассоциации.

В дальнейшем существует риск отказа подрядчиков выходить на торги из-за нерентабельности проектов. В этом случае под угрозой окажутся планы государства по строительству и реконструкции аэродромной сети, считают в НАИК.

Изменение подхода к расчету зарплат

НАИК предложила Минтрансу установить отраслевую заработную плату (ОЗП) рабочим первого разряда (разнорабочие), занятым в строительстве аэродромов, рассказали РБК в ассоциации. Это позволит корректнее просчитывать сметную стоимость работ на таких объектах. Также НАИК считает необходимым введение индекса-дефлятора, который позволит корректнее рассчитывать удорожание стоимости работ до конца срока действия контрактов.

По словам главы НАИК Марии Ярмальчук, отсутствие установленной ОЗП приводит к тому, что при расчетах сметной стоимости объекта применяется заработная плата, установленная субъектом региона, в котором планируются работы. "В подавляющем большинстве случаев субъектовые зарплаты отстают от реальных, в среднем они ниже рыночных на 30-40%. Если оперировать цифрами на конкретном примере, то, например, при недооценке зарплат на 43% недооценка ФОТ в контракте составляет до 6,5%, сметной прибыли - 4,8%, накладных расходов - 7,7% от строительно-монтажных работ. Соответственно, общая недооценка стоимости строительства достигает 19%", - пояснила руководитель ассоциации.

На основе анализа информации аэродромных подрядчиков НАИК сделала вывод, что разница между установленными властями регионов и фактически выплачиваемыми зарплатами в отдельных субъектах достигает 33%.

Технически это предложено сделать через дополнения к приказу Минтранса № 346 от 17 октября 2025 года, которым ведомство установило среднемесячные ОЗП для строительства автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений (мостов). В частности, приказ устанавливает ОЗП для рабочих в Приморском крае на уровне 75,9 тыс. руб., в Камчатском крае - на уровне 143,9 тыс. руб., в Бурятии - от 71 тыс. до 77,4 тыс. руб. и другие региональные расценки. В НАИК отмечали, что это существенно выше, чем средние зарплаты, применявшиеся регионом, что позволило поднять начальную максимальную цену контракта в автодорожной отрасли.

В пресс-службе Минтранса подтвердили, что сегодня при расчете стоимости строительства объектов аэродромной инфраструктуры используется средняя зарплата по объектам в соответствующем регионе. В министерстве согласны и с тем, что в строительстве аэродромов присутствует отраслевая специфика - это технически сложные объекты, их строительство ведут специализированные подрядные организации, укомплектованные рабочими, имеющими необходимый уровень квалификации, профессиональной подготовки и опыт работы.

"В настоящее время мы проводим работу по установлению среднемесячного размера оплаты труда, применяемого при определении сметной стоимости строительства объектов аэродромной инфраструктуры. Окончательные выводы могут быть сделаны по завершении анализа зарплат по итогам 2025 года и проверки выполненных работ ФАУ "Главгосэкспертиза России", - сказал представитель министерства.

Он добавил, что порядок утверждения размера оплаты труда рабочего первого разряда утвержден приказом № 346. После получения необходимых согласований Минтранс будет инициировать утверждение размера оплаты труда рабочего, занятого в модернизации инфраструктуры воздушного транспорта. Ведомство достигло договоренностей с Минстроем и профессиональным сообществом и ведет сбор и подготовку необходимых документов.

Он отметил, что на данный момент Минтранс не фиксирует задержек на этапе выбора подрядчиков. Их выбор ведется по проектной документации, получившей положительное заключение Главгосэкспертизы России, в том числе в части достоверности определения сметной стоимости. Не влияет действующая модель и на модернизацию региональных аэропортов с использованием механизма государственно-частного партнерства, подчеркнул представитель Минтранса.

Как бюджет финансирует аэродромы

Аэропортовая инфраструктура в России разделена на терминальную и аэродромную части. К терминальной части относятся пассажирская и грузовая терминальная инфраструктура, которой управляет оператор - он может быть частным, а может быть собственностью региона. Аэродромная часть - это взлетные полосы, рулежные дорожки, перроны, она принадлежит государству и передается оператору в аренду. Традиционно строительство и модернизация аэродромной инфраструктуры велись за счет федерального бюджета. Из-за нехватки бюджетных средств в 2025 году правительство начало внедрять в части аэропортов инфраструктурный сбор. Оператор будет взимать с авиакомпаний по 150 руб. (в дальнейшем будут индексироваться на уровень инфляции) с каждого перевезенного пассажира, эти средства будут аккумулироваться в отдельном фонде. Средства оттуда будут направлять на модернизацию аэродромов, что позволит без привлечения бюджетного финансирования обновить часть инфраструктуры.

Координатором разработки нормативной базы для ГЧП-проектов и стратегическим консультантом Росавиации выступает ВЭБ.РФ, он же ведет переговоры с аэропортовыми холдингами и структурирует первые сделки этого направления. Механизм позволит обеспечить возмещение расходов по строительству и реконструкции инфраструктуры.

В пресс-службе ВЭБ.РФ сказали, что если базой для расчета возмещения служат устаревшие или неточные сметные показатели, то на частного инвестора ляжет дополнительная финансовая нагрузка и ему придется самостоятельно покрывать разницу между этими нормативами и фактическими затратами. Такая ситуация, когда часть расходов не может быть впоследствии возмещена, создает дополнительные финансовые риски и снижает инвестиционную активность в отрасли, считают в институте развития.

"При этом именно модель ГЧП, как правило, предусматривает инструменты, позволяющие гибко подходить к распределению рисков, связанных с ростом стоимости работ в ходе реализации инфраструктурных проектов. И модель призвана и здесь быть тем механизмом, который поможет найти правильный баланс интересов всех сторон", - добавили там.

РБК направил запросы в аппарат вице-премьеров Марата Хуснуллина, Виталия Савельева, Минфин, Росавиацию, "Новаворт", "Аэропорты регионов", Газпромбанк, **"Нацпроектстрой"**, "Автобан", группу ВИС.

Общая недооценка стоимости строительства [аэродромной инфраструктуры] достигает 19%
Глава национальной ассоциации инфраструктурных компаний Мария Ярмальчук

Какие еще меры предложила НАИК

Национальная ассоциация инфраструктурных компаний (НАИК) предложила также внести ряд дополнительных корректировок.

Внести изменения в методику определения затрат, связанных с ведением строительно-монтажных работ вахтовым методом (приказ Минстроя от 15 июня 2020 года № 318) в части обязательности учета затрат на вахту при строительстве аэродромов. Сегодня вахтовый способ работы часто не учитывается в сметах экспертизой, хотя в регионах выполнения работ в большинстве случаев отсутствуют рабочие и инженерно-технический персонал, владеющий необходимыми знаниями и квалификацией для строительства объектов.

Проработать возможности внесения изменений в транспортные схемы строительства, если учтенные проектом инертные материалы не соответствуют техническим характеристикам строящегося объекта. Это распространенная проблема, когда указанный в проекте, например, песчаный карьер не соответствует высоким требованиям аэродромного объекта либо выработан.

Актуализировать расценки на работы и строительные материалы, учитываемые сметной документацией. Несоответствие расценок на работы и строительные материалы, учитываемые сметой, рыночным ценам, ведет к недооценке смет и убыткам подрядчика.

Увеличить коэффициенты на производство работ на предприятиях, где в силу режима секретности или внутриобъектового режима применяются специальный допуск, специальный пропуск и другие ограничения для рабочих.

Установление повышающих коэффициентов к зарплатам, связанных с условиями производства работ в технологические перерывы (окна), - по аналогии с коэффициентом, применяемым при работах в туннеле метро. Проведение работ по реконструкции аэродромов выполняется как в плановые, так и в непредвиденные "окна" (например, введение плана "ковер"). Это изменяет количество взлетно-посадочных операций, что усложняет планирование, ведет к значительным расхождениям между сметными расчетами и фактическими объемами, значительным непредвиденным затратам.

Бюджетный вклад в аэродромы

Бюджетное финансирование аэродромной инфраструктуры ведется в рамках федерального проекта "Развитие опорной сети аэродромов", части национального проекта "Эффективная транспортная система", рассчитанной до 31 декабря 2030 года. Цель федерального проекта - обеспечить рост авиационной подвижности населения не менее чем на 50% к уровню 2023 года, в том числе за счет развития опорной сети аэродромов. На финансирование этого федерального проекта на 2025-2030 годы в федеральном бюджете заложено 530,5 млрд руб. В 2025 году предусмотрено финансирование в 45,6 млрд руб., в 2026 году - 80,5 млрд руб. Паспорт федерального проекта предусматривает, в частности, реконструкцию аэропортов Улан-Удэ, Благовещенска, Нижнеангарска, Тынды, Читы и других городов.

Механизм концессии будет использован при реконструкции 29 объектов. ВЭБ.РФ сообщил, что объем внебюджетного финансирования программы составит около 104 млрд руб.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2025/12/26/694c026c9a7947567b405b03>

Другие публикации по теме

<https://prinmedia.ru/news/267/politics/politics/169423-mintransu-predlozili-peresmotret-ceny-na-stroitelstvo-aeroportov>

<https://deep-water.ru/mintransu-predlozhili-peresmotret-czenoobrazovanie-pri-strojke-aeroportov-rbk-2/>

<https://www.infox.ru/news/299/370359-mintrans-prizvan-peresmotret-podhody-k-cenoobrazovaniu-v-stroitelstve-aeroportov>

На базе отечественных разработок: как в России создают сеть высокоскоростных магистралей

Объясняем.рф 25.12.2025

Российские инженеры компании "Нацпроектстрой" разработали безбалластную рельсовую плиту НДП 4.0 с ресурсом службы более 50 лет и точностью установки до 0,5 мм. На нее уже получен патент. Для каждой плиты формируется электронный паспорт, при производстве используют морозостойкие материалы с рабочим диапазоном температур от –50 до 50 °С.

В стране прокладывается первая линия высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург. По ней будут курсировать российские поезда нового поколения, рассчитанные на скорость до 400 км/ч. Магистраль строится по нацпроекту "Эффективная транспортная система". Рассказываем, какие возможности откроет ВСМ для пассажиров и экономики страны.

Новая отрасль страны

Главная отличительная особенность магистрали – большой технологический рывок и полностью обновленная инфраструктура: специальные пути, системы управления движением, вокзалы, инженерные сети. Все это делается на базе российских разработок – от конструкции пути до первого отечественного высокоскоростного поезда. Страна своими силами создает новые скорости, новый комфорт для пассажиров, новые инженерные решения и цифровые платформы.

По сути, формируется новая отрасль, которой в современной России еще не было. По масштабу и значению этот шаг можно сравнить с запуском первого искусственного спутника Земли – это наглядное подтверждение технологического суверенитета в условиях внешнего давления и санкций.

От проекта к строительству

Идея соединить Москву и Санкт-Петербург высокоскоростной железнодорожной линией появилась еще в советское время. В разные годы проект пересматривали и дорабатывали, но в последние годы эта задумка получила реальное развитие.

В апреле 2019 года Президент России Владимир Путин дал поручение начать проектирование новой высокоскоростной линии. В 2021-м маршрут внесли в официальную Схему территориального планирования страны, именно это стало началом подготовительных работ.

В феврале 2024 года глава государства дал старт проекту первой линии ВСМ Москва – Санкт-Петербург. В апреле РЖД подписали контракт с "Уральскими локомотивами" на изготовление двух поездов для магистрали.

Осенью началось строительство 129-километрового тестового участка от Зеленограда до Твери, который станет полигоном для испытаний нового отечественного высокоскоростного поезда.

В Тверской области сейчас возводят один из крупнейших мостов – длиной более 8 км, – пересекающий реку Шошу. На других участках продолжают вынос инженерных сетей, подготовка земельных участков и проектирование сложных инженерных решений. Сегодня на стройке задействовано около 14 тыс. человек и 5 тыс. единиц техники.

Одновременно со строительными работами развернуто производство ключевых элементов инфраструктуры и подвижного состава. В частности, ведется сварка кузова первого российского высокоскоростного поезда из экструдированного алюминия, а также строительство заводов по выпуску безбалластных рельсовых плит и железобетонных свай.

Протяженность будущей трассы составит почти 700 км. На маршруте будет 14 пассажирских остановок, в том числе в Валдае, Твери и Великом Новгороде. В Московском регионе остановки ВСМ предусмотрены рядом с Ленинградским вокзалом, станциями метро Рижская, Петровско-Разумовская и в Зеленограде (Крюково). В Санкт-Петербурге поезда будут приходить в новый терминал на Лиговском проспекте.

Как подчеркивал Президент Владимир Путин, это проект не только транспортный, но и стратегический: "Высокоскоростная магистраль даст мощный импульс развитию целой группы отраслей экономики и укрепит технологический суверенитет России". Протяженность будущей трассы составит почти 700 км.

Инфоцентр ВСМ

Сетевое развитие

В перспективе протяженность национальной сети ВСМ должна превысить 4,5 тыс. км. Россия была одной из первых стран, где начали разрабатывать скоростные поезда, и строительство высокоскоростной магистрали – это продолжение тех традиций и развитие того, что было заложено несколько десятилетий назад.

Согласно утвержденной Президентом РФ стратегии, будет построено еще несколько высокоскоростных магистралей: в восточном и южном направлениях, а также международная магистраль до Минска. Первую линию ВСМ Москва – Санкт-Петербург запустят в 2028 году.

"Для нашей промышленности – это технологический прорыв и, следовательно, технологическая независимость, технологический суверенитет. Потому что есть задача, которую поставил Президент страны: поезд и полотно должны быть из российских материалов, комплектующих и оборудования", – отметил зампред Правительства РФ Виталий Савельев.

Линия ВСМ Москва – Санкт-Петербург станет первым элементом будущей национальной сети скоростных магистралей и основой нового транспортного каркаса страны. Маршрут между двумя столицами пройдет через Московскую, Тверскую, Новгородскую и Ленинградскую области. Эти регионы входят в Центральный и Северо-Западный транспортные узлы, где проживает более 40 млн человек, то есть около 30% населения России. За последние десятилетия ни один инфраструктурный проект не охватывал столь значительную часть населения.

Читайте по теме В России к 2045 году построят свыше 4,5 тыс. км высокоскоростных магистралей 02 июля 2025

Как сообщал премьер-министр РФ Михаил Мишустин, все организационные вопросы строительства ВСМ решены – от источников финансирования до распределения полномочий между участниками проекта. По словам главы Правительства, реализация проекта заметно повлияет и на экономику, и на социальную сферу, откроет новые возможности для туризма и станет стимулом развития регионов, через которые проходит линия ВСМ.

Первый отечественный высокоскоростной поезд

Специально для первой линии ВСМ Москва – Санкт-Петербург разрабатывается отечественный электропоезд. За производство отвечает завод "Уральские локомотивы".

Поезд рассчитан на перевозку до 460 пассажиров. Его характеристики соответствуют современным технологиям: скорость до 400 км/ч, тяговый привод мощностью 10 МВт, обтекаемая форма корпуса, облегченная алюминиевая конструкция. Предусмотрены четыре класса обслуживания, современная система посадки, включая биометрию, и продвинутая система управления движением с перспективой перехода к беспилотному режиму.

Как подчеркивает министр транспорта РФ Андрей Никитин, ни одна страна мира раньше не строила высокоскоростную магистраль на территории с такой разницей среднегодовых температур: "Это вызов, которого еще не было. Мы должны точно понимать, что, несмотря на то, что в мире проекты ВСМ развиваются в разных местах, так далеко на север, в таких

климатических условиях никто никогда не строил. Этот проект в полной мере отвечает понятию "технологический суверенитет". Он создается на базе наших инженерных разработок, и мы его, безусловно, реализуем".

В РЖД ожидают, что первые два опытных образца поезда отправятся на испытания в 2027 году, а получение сертификата планируется весной 2028-го. За производство отвечает завод "Уральские локомотивы".

Инфоцентр ВСМ

Инфраструктура нового поколения

Для высокоскоростного поезда недостаточно обычных железнодорожных путей. Здесь иные требования к инфраструктуре: к устойчивости, точности укладки и безопасности.

Российские инженеры компании "**Нацпроектстрой**" разработали безбалластную рельсовую плиту НДП 4.0 с ресурсом службы более 50 лет и точностью установки до 0,5 мм. На нее уже получен патент. Для каждой плиты формируется электронный паспорт, при производстве используют морозостойкие материалы с рабочим диапазоном температур от –50 до 50 °С.

"На ВСМ поезда будут ездить не по железобетонным шпалам и балласту, а по железобетонным плитам – безбалластному верхнему строению пути, – объясняет генеральный директор **ГК "Нацпроектстрой" Алексей Крапивин**. – Конструкция состоит из нескольких слоев бетона: верхнего – это высокопрочные плиты заводского изготовления, среднего, состоящего из безусадочного бетона, который до сегодняшнего дня не применялся в российском транспортном строительстве, и нижнего – из привычного бетона с армированием стальной арматурой. Такая конструкция будет укладываться и на земляном полотне, и на мостах. Сегодня с гордостью можно сказать, что безбалластная плита для российской колеи 1520 мм, соответствующая всем международным требованиям, – это полностью российская разработка, которая будет локализована на территории нашей страны".

Специально для ВСМ создан и новый тип рельсов, разработанный ЕВРАЗом совместно с РЖД. Всего для первой линии ВСМ Москва – Санкт-Петербург запланирован выпуск 161 тыс. тонн рельсов. С августа по ноябрь из них было поставлено уже свыше 28 тыс. тонн – почти пятая часть общего объема.

Около 30% трассы придется на искусственные сооружения – всего планируется возвести 239 мостов и эстакад общей длиной около 180 км. Для их строительства будут использовать специальные балки весом до 700 т. Такие конструкции невозможно перевозить по существующим автодорогам, поэтому производство размещают прямо вдоль линии ВСМ, создавая отдельные площадки.

На маршруте встречаются слабые и болотистые грунты. Для их укрепления планируется забить более 1 млн свай общей длиной около 12 тыс. км. Это позволит обеспечить устойчивость пути и мостовых сооружений на всем протяжении магистрали. Специально для ВСМ создан новый тип рельсов.

Инфоцентр ВСМ

ВСМ для людей

Магистраль даст пассажирам возможность выбора: вместо перелета или длительной поездки на пассажирском поезде можно будет быстро добраться до нужного города на высокоскоростном поезде.

По словам вице-премьера Виталия Савельева, запуск первой линии ВСМ Москва – Санкт-Петербург выведет Россию в число лидеров по созданию высокоскоростного транспорта.

Как уточняет глава Минтранса Андрей Никитин, новая железнодорожная магистраль изменит представление о транспортной системе страны: "Мы говорим о новой скорости, новой связности и новой экономике регионов. Уже на первом этапе создается транспортный каркас, который не только объединит крупнейшие города, но и сформирует базу для долгосрочного роста и технологического развития. Это будет одна связанная экосистема, где каждый узел рассчитан под наши условия. По сути, мы сейчас создаем собственный российский стандарт высокоскоростных магистралей, который не зависит от зарубежных технологий и станет основой для развития сети ВСМ в России".

Экономический эффект от проекта будет значительным: только на этапе строительства магистрали созданы десятки тысяч рабочих мест. В проект вовлечены около 150 предприятий по всей стране: от производителей металла и бетона до высокотехнологичных машиностроительных компаний. ВСМ становится школой для нового поколения российских инженеров и строителей, получающих уникальные знания и опыт. Только на этапе строительства магистрали созданы десятки тысяч рабочих мест.

Инфоцентр ВСМ

Запуск ВСМ разгрузит существующую железнодорожную сеть и позволит увеличить объем перевозимых грузов в 18 регионах примерно на 30 млн тонн в год. Грузы будут идти не по длинным обходным маршрутам, а напрямую и, значит, быстрее.

Генеральный директор – председатель правления ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозеров подчеркивает: "После реализации проекта мы получим дополнительные возможности перевозки не только пассажиров, но и грузов. 30 млн тонн – огромная цифра. А в рамках реализации поставленной Президентом Российской Федерации задачи – это более 100 млн тонн. По каждому из направлений мы сможем создать удобные варианты и для пассажиров, и для перевозки грузов. То есть выиграют все, в том числе грузоотправители".

Читайте по теме До конца 2028 года по ВСМ будут курсировать 28 высокоскоростных электропоездов 15 октября 2025

Экологический эффект тоже важен: выбросы вредных веществ у высокоскоростных электропоездов в 10 раз меньше, чем у самолетов, и в 6 раз ниже, чем у автомобилей.

Беспилотные технологии

Проект высокоскоростной магистрали становится полигоном для внедрения новых цифровых решений. На одном из участков ВСМ Москва – Санкт-Петербург **компания "Нацпроектстрой"** совместно с ГЛОНАСС ввела в эксплуатацию первый в России полностью автономный дорожный каток.

Для этой машины создана отечественная система высокоточного автовождения. Оператор вводит задание через планшет: количество проходов, ширину перекрытия, параметры участка. Каток самостоятельно прокладывает траекторию, контролирует скорость и направление, выполняет работу с сантиметровой точностью. Безопасность обеспечивают сенсоры, радары, лидары и камеры, которые анализируют обстановку вокруг машины и распознают объекты.

Автоматизация ускоряет выполнение работ, снижает нагрузку на оператора, уменьшает количество лишних проездов и расход топлива, снижает риск ошибок. В перспективе система позволит одному оператору управлять сразу несколькими единицами техники и создавать автономные связки самосвал – грейдер – каток, где весь цикл укладки полотна выполняет умная техника.

Комментируя новацию, генеральный директор АО "ГЛОНАСС" Алексей Райкевич подчеркнул: "Мы внедряем полностью российское решение, независимое от иностранных. Технологический суверенитет даст устойчивый эффект для развития всей отрасли".

Подписывайтесь на наш канал в МАХ

В стране прокладывается первая линия высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург. По ней будут курсировать российские поезда нового поколения, рассчитанные на скорость до 400 км/ч. Магистраль строится по нацпроекту "Эффективная транспортная система". Рассказываем, какие возможности откроет ВСМ для пассажиров и экономики страны.

Новая отрасль страны

Главная отличительная особенность магистрали – большой технологический рывок и полностью обновленная инфраструктура: специальные пути, системы управления движением, вокзалы, инженерные сети. Все это делается на базе российских разработок – от конструкции пути до первого отечественного высокоскоростного поезда. Страна своими силами создает новые скорости, новый комфорт для пассажиров, новые инженерные решения и цифровые платформы.

По сути, формируется новая отрасль, которой в современной России еще не было. По масштабу и значению этот шаг можно сравнить с запуском первого искусственного спутника

Земли – это наглядное подтверждение технологического суверенитета в условиях внешнего давления и санкций.

От проекта к строительству

Идея соединить Москву и Санкт-Петербург высокоскоростной железнодорожной линией появилась еще в советское время. В разные годы проект пересматривали и дорабатывали, но в последние годы эта задумка получила реальное развитие.

В апреле 2019 года Президент России Владимир Путин дал поручение начать проектирование новой высокоскоростной линии. В 2021-м маршрут внесли в официальную Схему территориального планирования страны, именно это стало началом подготовительных работ.

В феврале 2024 года глава государства дал старт проекту первой линии ВСМ Москва – Санкт-Петербург. В апреле РЖД подписали контракт с "Уральскими локомотивами" на изготовление двух поездов для магистрали.

Осенью началось строительство 129-километрового тестового участка от Зеленограда до Твери, который станет полигоном для испытаний нового отечественного высокоскоростного поезда.

В Тверской области сейчас возводят один из крупнейших мостов – длиной более 8 км, – пересекающий реку Шошу. На других участках продолжают вынос инженерных сетей, подготовка земельных участков и проектирование сложных инженерных решений. Сегодня на стройке задействовано около 14 тыс. человек и 5 тыс. единиц техники.

Одновременно со строительными работами развернуто производство ключевых элементов инфраструктуры и подвижного состава. В частности, ведется сварка кузова первого российского высокоскоростного поезда из экструдированного алюминия, а также строительство заводов по выпуску безбалластных рельсовых плит и железобетонных свай.

Протяженность будущей трассы составит почти 700 км. На маршруте будет 14 пассажирских остановок, в том числе в Валдае, Твери и Великом Новгороде. В Московском регионе остановки ВСМ предусмотрены рядом с Ленинградским вокзалом, станциями метро Рижская, Петровско-Разумовская и в Зеленограде (Крюково). В Санкт-Петербурге поезда будут приходить в новый терминал на Лиговском проспекте.

Как подчеркивал Президент Владимир Путин, это проект не только транспортный, но и стратегический: "Высокоскоростная магистраль даст мощный импульс развитию целой группы отраслей экономики и укрепит технологический суверенитет России". Протяженность будущей трассы составит почти 700 км.

Инфоцентр ВСМ

Сетевое развитие

В перспективе протяженность национальной сети ВСМ должна превысить 4,5 тыс. км. Россия была одной из первых стран, где начали разрабатывать скоростные поезда, и строительство высокоскоростной магистрали – это продолжение тех традиций и развитие того, что было заложено несколько десятилетий назад.

Согласно утвержденной Президентом РФ стратегии, будет построено еще несколько высокоскоростных магистралей: в восточном и южном направлениях, а также международная магистраль до Минска. Первую линию ВСМ Москва – Санкт-Петербург запустят в 2028 году.

"Для нашей промышленности – это технологический прорыв и, следовательно, технологическая независимость, технологический суверенитет. Потому что есть задача, которую поставил Президент страны: поезд и полотно должны быть из российских материалов, комплектующих и оборудования", – отметил зампред Правительства РФ Виталий Савельев.

Линия ВСМ Москва – Санкт-Петербург станет первым элементом будущей национальной сети скоростных магистралей и основой нового транспортного каркаса страны. Маршрут между двумя столицами пройдет через Московскую, Тверскую, Новгородскую и Ленинградскую области. Эти регионы входят в Центральный и Северо-Западный транспортные узлы, где проживает более 40 млн человек, то есть около 30% населения России. За последние десятилетия ни один инфраструктурный проект не охватывал столь значительную часть населения.

Читайте по теме В России к 2045 году построят свыше 4,5 тыс. км высокоскоростных магистралей 02 июля 2025

Как сообщал премьер-министр РФ Михаил Мишустин, все организационные вопросы строительства ВСМ решены – от источников финансирования до распределения полномочий между участниками проекта. По словам главы Правительства, реализация проекта заметно повлияет и на экономику, и на социальную сферу, откроет новые возможности для туризма и станет стимулом развития регионов, через которые проходит линия ВСМ.

Первый отечественный высокоскоростной поезд

Специально для первой линии ВСМ Москва – Санкт-Петербург разрабатывается отечественный электропоезд. За производство отвечает завод "Уральские локомотивы".

Поезд рассчитан на перевозку до 460 пассажиров. Его характеристики соответствуют современным технологиям: скорость до 400 км/ч, тяговый привод мощностью 10 МВт, обтекаемая форма корпуса, облегченная алюминиевая конструкция. Предусмотрены четыре класса обслуживания, современная система посадки, включая биометрию, и продвинутая система управления движением с перспективой перехода к беспилотному режиму.

Как подчеркивает министр транспорта РФ Андрей Никитин, ни одна страна мира раньше не строила высокоскоростную магистраль на территории с такой разницей среднегодовых температур: "Это вызов, которого еще не было. Мы должны точно понимать, что, несмотря на то, что в мире проекты ВСМ развиваются в разных местах, так далеко на север, в таких климатических условиях никто никогда не строил. Этот проект в полной мере отвечает понятию "технологический суверенитет". Он создается на базе наших инженерных разработок, и мы его, безусловно, реализуем".

В РЖД ожидают, что первые два опытных образца поезда отправятся на испытания в 2027 году, а получение сертификата планируется весной 2028-го. За производство отвечает завод "Уральские локомотивы".

Инфоцентр ВСМ

Инфраструктура нового поколения

Для высокоскоростного поезда недостаточно обычных железнодорожных путей. Здесь иные требования к инфраструктуре: к устойчивости, точности укладки и безопасности.

Российские инженеры компании "Нацпроектстрой" разработали безбалластную рельсовую плиту НДП 4.0 с ресурсом службы более 50 лет и точностью установки до 0,5 мм. На нее уже получен патент. Для каждой плиты формируется электронный паспорт, при производстве используют морозостойкие материалы с рабочим диапазоном температур от –50 до 50 °С.

"На ВСМ поезда будут ездить не по железобетонным шпалам и балласту, а по железобетонным плитам – безбалластному верхнему строению пути, – объясняет генеральный директор ГК "Нацпроектстрой" Алексей Крапивин. – Конструкция состоит из нескольких слоев бетона: верхнего – это высокопрочные плиты заводского изготовления, среднего, состоящего из безусадочного бетона, который до сегодняшнего дня не применялся в российском транспортном строительстве, и нижнего – из привычного бетона с армированием стальной арматурой. Такая конструкция будет укладываться и на земляном полотне, и на мостах. Сегодня с гордостью можно сказать, что безбалластная плита для российской колеи 1520 мм, соответствующая всем международным требованиям, – это полностью российская разработка, которая будет локализована на территории нашей страны".

Специально для ВСМ создан и новый тип рельсов, разработанный ЕВРАЗом совместно с РЖД. Всего для первой линии ВСМ Москва – Санкт-Петербург запланирован выпуск 161 тыс. тонн рельсов. С августа по ноябрь из них было поставлено уже свыше 28 тыс. тонн – почти пятая часть общего объема.

Около 30% трассы придется на искусственные сооружения – всего планируется возвести 239 мостов и эстакад общей длиной около 180 км. Для их строительства будут использовать специальные балки весом до 700 т. Такие конструкции невозможно перевозить по существующим автодорогам, поэтому производство размещают прямо вдоль линии ВСМ, создавая отдельные площадки.

На маршруте встречаются слабые и болотистые грунты. Для их укрепления планируется забить более 1 млн свай общей длиной около 12 тыс. км. Это позволит обеспечить устойчивость пути и мостовых сооружений на всем протяжении магистрали. Специально для ВСМ создан новый тип рельсов.

Инфоцентр ВСМ

ВСМ для людей

Магистраль даст пассажирам возможность выбора: вместо перелета или длительной поездки на пассажирском поезде можно будет быстро добраться до нужного города на высокоскоростном поезде.

По словам вице-преьера Виталия Савельева, запуск первой линии ВСМ Москва – Санкт-Петербург выведет Россию в число лидеров по созданию высокоскоростного транспорта.

Как уточняет глава Минтранса Андрей Никитин, новая железнодорожная магистраль изменит представление о транспортной системе страны: "Мы говорим о новой скорости, новой связности и новой экономике регионов. Уже на первом этапе создается транспортный каркас, который не только объединит крупнейшие города, но и сформирует базу для долгосрочного роста и технологического развития. Это будет одна связанная экосистема, где каждый узел рассчитан под наши условия. По сути, мы сейчас создаем собственный российский стандарт высокоскоростных магистралей, который не зависит от зарубежных технологий и станет основой для развития сети ВСМ в России".

Экономический эффект от проекта будет значительным: только на этапе строительства магистрали созданы десятки тысяч рабочих мест. В проект вовлечены около 150 предприятий по всей стране: от производителей металла и бетона до высокотехнологичных машиностроительных компаний. ВСМ становится школой для нового поколения российских инженеров и строителей, получающих уникальные знания и опыт. Только на этапе строительства магистрали созданы десятки тысяч рабочих мест.

Инфоцентр ВСМ

Запуск ВСМ разгрузит существующую железнодорожную сеть и позволит увеличить объем перевозимых грузов в 18 регионах примерно на 30 млн тонн в год. Грузы будут идти не по длинным обходным маршрутам, а напрямую и, значит, быстрее.

Генеральный директор – председатель правления ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозеров подчеркивает: "После реализации проекта мы получим дополнительные возможности перевозки не только пассажиров, но и грузов. 30 млн тонн – огромная цифра. А в рамках реализации поставленной Президентом Российской Федерации задачи – это более 100 млн тонн. По каждому из направлений мы сможем создать удобные варианты и для пассажиров, и для перевозки грузов. То есть выиграют все, в том числе грузоотправители".

Читайте по теме До конца 2028 года по ВСМ будут курсировать 28 высокоскоростных электропоездов 15 октября 2025

Экологический эффект тоже важен: выбросы вредных веществ у высокоскоростных электропоездов в 10 раз меньше, чем у самолетов, и в 6 раз ниже, чем у автомобилей.

Беспилотные технологии

Проект высокоскоростной магистрали становится полигоном для внедрения новых цифровых решений. На одном из участков ВСМ Москва – Санкт-Петербург **компания "Нацпроектстрой"** совместно с ГЛОНАСС ввела в эксплуатацию первый в России полностью автономный дорожный каток.

Для этой машины создана отечественная система высокоточного автовождения. Оператор вводит задание через планшет: количество проходов, ширину перекрытия, параметры участка. Каток самостоятельно прокладывает траекторию, контролирует скорость и направление, выполняет работу с сантиметровой точностью. Безопасность обеспечивают сенсоры, радары, лидары и камеры, которые анализируют обстановку вокруг машины и распознают объекты.

Автоматизация ускоряет выполнение работ, снижает нагрузку на оператора, уменьшает количество лишних проездов и расход топлива, снижает риск ошибок. В перспективе система позволит одному оператору управлять сразу несколькими единицами техники и создавать

автономные связки самосвал – грейдер – каток, где весь цикл укладки полотна выполняет умная техника.

Комментируя новацию, генеральный директор АО "ГЛОНАСС" Алексей Райкевич подчеркнул: "Мы внедряем полностью российское решение, независимое от иностранных. Технологический суверенитет даст устойчивый эффект для развития всей отрасли".

Подписывайтесь на наш канал в МАХ

<https://xn--90aivcdt6dxbc.xn--p1ai/articles/useful/kak-v-rossii-sozdayut-set-vysokoskorostnykh-magistraley/>

Колонка эксперта. Транспортная отрасль: внедрение новых технологий

Авангард (avangardnews.ru) 25.12.2025

"Всего в строительстве задействовано почти 5 тыс. единиц техники и около 14 тыс. человек – они прокладывают подъездные дороги, переносят инженерные коммуникации, обустраивают временные городки для размещения специалистов. В строительстве также задействован беспилотный каток – совместная разработка ГК "Нацпроектстрой" и АО "ГЛОНАСС", – сказано в сообщении. Ход строительства одного из участков первой линии ВСМ в Санкт-Петербурге осмотрели вице-премьер РФ Виталий Савельев, губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов, министр транспорта РФ Андрей Никитин, генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров, глава АО "Группа компаний Нацпроектстрой" Алексей Крапивин и генеральный директор ООО "ВСМ Две столицы" Олег Тони.

Российская транспортная отрасль переживает период активного развития, направленного на модернизацию инфраструктуры и внедрение передовых технологий. Так, разрабатывается закон о регулировании беспилотных транспортных средств. Готовится запуск беспилотных автомобилей 5-го уровня автоматизации. Уже сейчас на дорогах России успешно функционируют 95 беспилотных грузовых автомобилей 3-го уровня автономности.

В строительстве высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург задействовано около 14 тыс. человек и почти 5 тыс. единиц техники, сообщили в инфоцентре проекта.

"Всего в строительстве задействовано почти 5 тыс. единиц техники и около 14 тыс. человек – они прокладывают подъездные дороги, переносят инженерные коммуникации, обустраивают временные городки для размещения специалистов. В строительстве также задействован беспилотный каток – совместная разработка ГК "Нацпроектстрой" и АО "ГЛОНАСС", – сказано в сообщении.

Ход строительства одного из участков первой линии ВСМ в Санкт-Петербурге осмотрели вице-премьер РФ Виталий Савельев, губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов, министр транспорта РФ Андрей Никитин, генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров, глава АО "Группа компаний Нацпроектстрой" Алексей Крапивин и генеральный директор ООО "ВСМ Две столицы" Олег Тони.

"Нам очень важно было посмотреть эту точку. Здесь как раз город будет соприкасаться с ВСМ: входы, выходы. И очень много будет замен сделано. Здесь все должно сработать бесшовно. И никакого сбоя не может быть по пассажиропотоку, по сообщениям. То, что мы сейчас отметили, и то, что нам строители показали, что мы идем по плану, – самое главное", – сказал Савельев.

(17.12.2025 <https://tass.ru/ekonomika/25940729>)

Проект федерального закона о регулировании движения высокоавтоматизированных транспортных средств на дорогах РФ планируется внести в правительство РФ в первом квартале

2026 года, говорится в сообщении кабмина по итогам совещания под председательством вице-премьера Виталия Савельева.

"Ранее Виталий Савельев поручил Минтрансу совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти обеспечить разработку, принятие и вступление в силу федерального закона "О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" в соответствии с дорожной картой. Внесение законопроекта в правительство запланировано на I квартал 2026 года", – сказано в сообщении.

В ходе совещания обсуждался ход исполнения плана мероприятий по созданию условий для применения высокоавтоматизированных транспортных средств 5-го уровня автоматизации (без водителя) на территории России.

Также поднималась тема развития дорожной карты, включающей создание правовой базы для беспилотников и тестирование транспорта 5-го уровня автономности. В рамках этого плана также будет разработана концепция развития рынка беспилотных грузоперевозок в России до 2035 года.

В сообщении также отмечается, что в настоящий момент на дорогах общего пользования в России уже курсируют 95 беспилотных грузовых автомобилей 3-го уровня автономности.

(09.12.2025 <https://tass.ru/politika/25862761>)

Эксперт Волгоградского института управления – филиала Президентской академии Татьяна Иванова, доктор экономических наук, профессор кафедры государственного управления и менеджмента комментирует внедрение новых технологий в транспортной отрасли:

"Говоря о транспортной отрасли, прежде всего, вспоминаешь впечатляющие цифры построенных и реконструированных дорог, появление на линиях новых автобусов, троллейбусов и трамваев, повышение комфортности авиаперевозок. Но значительные изменения происходят и в технологиях перевозок.

Так, в настоящее время широко распространено использование воздушных беспилотных аппаратов. Но в скором времени нас ожидает и использование беспилотных автомобилей. В 2025 году на двух российских магистралях успешно осуществляли перевозки 95 грузовых автомобилей 3-го уровня автоматизации, при котором система сама управляет движением, но водитель находится рядом и при необходимости должен скорректировать движение.

В настоящее время Министерство транспорта РФ обеспечивает разработку проекта закона "О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации". Его рассмотрение Правительством РФ запланировано на I квартал 2026 года. Ожидается, что это создаст нормативную базу разработки и тестирование транспортных средств 5-го уровня автоматизации, то есть полностью без водителя. Испытания таких автомобилей планируют начать уже в 2026 году. Работы ведутся в рамках утвержденной "дорожной карты" по выводу беспилотного транспорта на автомобильные дороги России.

Формируется концепция развития рынка грузоперевозок с активным использованием беспилотного транспорта до 2035 года. В следующем году планируется запустить в эксплуатацию систему цифровых двойников дорог для управления движением таких машин. В нее входят высокоточные цифровые карты дорог, их инфраструктура, взаимодействующая с автономным транспортом, а также центр управления, собирающий данные о состоянии дорог в реальном времени и интеллектуальная система управления дорожным движением.

В Волгоградской области модуль "Цифровой двойник" реализуется в рамках национального проекта "Инфраструктура для жизни". Система уже охватывает более 1500 км дорог в Волгограде и ближайших населенных пунктах. Дороги оцифровываются с помощью панорамных камер, беспилотных летательных аппаратов, лазерных сканеров. В цифровом виде отображаются дорожные знаки, светофоры, ямы и выбоины. Это позволяет быстро выявлять повреждения дорожного покрытия, оперативно планировать ремонтные работы, сокращая аварийность и экономия бюджетные средства".

<https://avangardnews.ru/news/media/2025/12/25/kolonka-eksperta-transportnaya-otrasl-vnedrenie-novyih-tehnologij/>

Другие публикации по теме

<https://vlgr.ranepa.ru/news/main/2025-12-25/2/colonka-ehksperta-transportnaya-otrasl-vnedrenie-novyh-tehnologij.html>

Открыта регистрация на «ИННОПРОМ. Саудовская Аравия»

Russian Business Guide RBG (rbgmedia.ru) 25.12.2025

*Открылась регистрация на международную промышленную выставку "ИННОПРОМ. Саудовская Аравия", которая состоится с 8 по 10 февраля 2026 года. Самой масштабной на выставке станет экспозиция "Сделано в России" от Российского экспортного центра. Коллективные экспозиции также представят регионы: Москва, Санкт-Петербург, Челябинская область, Краснодарский край, и другие. Ожидается, что свои продукты и технологии представят Госкорпорация "Росатом", Госкорпорация "Ростех", Калисто Вижн, **Нацпроектстрой**, Транснефть и многие другие компании. Со стороны Саудовской Аравии свои разработки продемонстрируют государственные и подведомственные учреждения, а также главные промышленные компании.*

Открылась регистрация на международную промышленную выставку "ИННОПРОМ. Саудовская Аравия", которая состоится с 8 по 10 февраля 2026 года. Мероприятие пройдет на площадке The Arena при поддержке Министерства промышленности и торговли Российской Федерации и Министерства инвестиций Королевства Саудовская Аравия. Оператором выступит компания "Формика Ивент".

На данный момент забронировано свыше 90% выставочных площадей. Для посетителей доступны два основных формата: VIP и делегат. Первый формат предоставляет доступ к выставочной экспозиции и всем открытым мероприятиям деловой программы, включая Главную пленарную сессию. Владельцы VIP-пакета получают безлимитное посещение зоны VIP-лаунжа, приоритетный вход и регистрацию, а также другие эксклюзивные опции.

Второй формат - делегат - включает доступ к выставочной экспозиции и открытым мероприятиям деловой программы (за исключением Главной пленарной сессии), а также доступ к системе самостоятельного назначения встреч, что идеально подходит для продуктивного нетворкинга.

Разделы выставки и деловой программы включают следующие направления: машиностроение и компоненты, металлургия и производство материалов, промышленная автоматизация, цифровые технологии, технологии для городов, транспортные технологии, технологии для энергетики, медицинская промышленность, инвестиции и финансирование проектов.

Самой масштабной на выставке станет экспозиция "Сделано в России" от Российского экспортного центра. Коллективные экспозиции также представят регионы: Москва, Санкт-Петербург, Челябинская область, Краснодарский край, и другие. Ожидается, что свои продукты и технологии представят Госкорпорация "Росатом", Госкорпорация "Ростех", Калисто Вижн, **Нацпроектстрой**, Транснефть и многие другие компании. Со стороны Саудовской Аравии свои разработки продемонстрируют государственные и подведомственные учреждения, а также главные промышленные компании.

В рамках деловой программы пройдет свыше 10 мероприятий, которые объединят представителей Российской Федерации, Саудовской Аравии, стран ЕАЭС и Аравийского полуострова для обсуждения торгово-промышленного сотрудничества. Центральным событием станет главная пленарная сессия "Энергия сотрудничества: инновации для промышленности будущего" по ключевым вопросам промышленного развития, участие в которой примут главы делегаций стран-участниц и руководители флагманских компаний.

В 2023 году в г. Эр-Рияде состоялась многоотраслевая деловая миссия "Made in Russia + ИННОПРОМ", в которой приняли участие более 100 российских компаний. В 2025 году

Королевство Саудовская Аравия стало страной-партнером 15-й Международной промышленной выставки ИННОПРОМ в Екатеринбурге.

<https://www.rbgmedia.ru/post.php?id=22547>

Другие публикации по теме

<https://news.ru/near-east/stalo-izvestno-kak-tehnologii-markirovki-rossii-osvaivayut-blizhnij-vostok>

Дивизион «Дороги и Мосты»

АО «ДИМ»

Для Северного обхода Омска начали сооружать технический мост через Иртыш

РБК Омск (omsk.rbc.ru) 25.12.2025

*В рамках строительства Северного обхода Омска началось сооружение технического моста через Иртыш. Об этом в своем телеграм-канале сообщил губернатор Омской области Виталий Хоценко. Объект возводится в формате государственно-частного партнерства с участием "Газпромбанка" и его дочернего "ГПБ-Инфраструктурного Холдинга". Также при финансировании будет применен механизм инфраструктурных облигаций ПАО ДОМ.РФ. Генподрядчиком является компания "**Дороги и Мосты**", которая входит в ГК "**Нацпроектстрой**". Общий объем капитальных затрат по проекту оценивается в 72,7 млрд руб. Работы планируется завершить в 2028 году.*

В рамках строительства Северного обхода Омска началось сооружение технического моста через Иртыш. Об этом в своем телеграм-канале сообщил губернатор Омской области Виталий Хоценко.

"На строительной площадке Северного обхода работает порядка 80 единиц техники и 150 человек", – отметил глава региона.

Мост через Иртыш должен быть возведен в Омском районе в районе села Красная Горка и поселка Ключи. Его длина, согласно проекта, составит 1,27 км. Также планируется строительство моста через Омь протяженностью 176 м. в районе села Богословка.

Торжественная церемония начала строительства Северного обхода состоялась 3 октября 2025 года. Общая длина объекта составит 65,9 км. Кроме двух мостов он будет включать пять развязок и 19 путепроводов. Планируется, что Северный обход соединит федеральные трассы Тюмень – Омск и Челябинск – Новосибирск. Он должен сократить транзитный пробег транспорта на 20 км.

Объект возводится в формате государственно-частного партнерства с участием "Газпромбанка" и его дочернего "ГПБ-Инфраструктурного Холдинга". Также при финансировании будет применен механизм инфраструктурных облигаций ПАО ДОМ.РФ. Генподрядчиком является компания "**Дороги и Мосты**", которая входит в ГК "**Нацпроектстрой**". Общий объем капитальных затрат по проекту оценивается в 72,7 млрд руб. Работы планируется завершить в 2028 году.

<https://omsk.rbc.ru/omsk/25/12/2025/694d20919a79476610f8def1>

Другие публикации по теме

https://superomsk.ru/news/156896-nachato_stroitelstvo_echshe_odnogo_mosta_cherez_om/

ЦЕМЕНТУМ провел натурные испытания несъемной опалубки из сверхпрочного фибробетона на полигоне НАМИ

Строительство.ру (rcmm.ru) 25.12.2025

За ходом испытаний следили представители ключевых отраслевых организаций, включая АО "Дороги и Мосты" (ГК "Нацпроектстрой"), ООО "Столичная Магистраль Юг", что подчеркивает высокую востребованность решения со стороны рынка. "Когда мы начинали коммуникации с ЦЕМЕНТУМ, долго искали способ обеспечить идеальный внешний вид и высокое качество новых дорожных ограждений. В результате получили наиболее высокотехнологичное решение, которое позволит в будущем масштабировать его на многих объектах", - подчеркнул Николай Колоцей, генеральный директор ООО "Столичная Магистраль Юг".

Компания ЦЕМЕНТУМ провела натурные испытания инновационной разработки – дорожных ограждений парапетного типа, устраиваемых в несъемной опалубке из сверхпрочного фибробетона (СПФБ) ЦЕМЕНТАЛЬ®. Испытания прошли на автополигоне НАМИ – крупнейшем в Европе и единственном в России полнопрофильном исследовательском, испытательном и сертификационном центре механических транспортных средств, где проводят все виды испытаний.

За полтора месяца после презентации на выставке "Дорога 2025" концепта, вызвавшего значительный интерес профессионального сообщества, компания проделала путь от концепта к готовому инженерному продукту для мостовых сооружений, пригодному к применению в реальных проектах строительства или модернизации транспортной инфраструктуры.

Результаты испытаний: прочность, проверенная на практике

В рамках испытаний был сооружен 80-метровый участок ограждения, который последовательно подвергли ударным нагрузкам: сначала в него на скорости 100 км/ч совершал наезд легковой автомобиль, затем, без замены ограждения, – автобус на скорости 71 км/ч. Конструкция показала полное соответствие требованиям ГОСТ 33129-2014 "Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные": транспортные средства не опрокинулись через ограждение, не выехали на встречную полосу и остались в допустимых показателях выбега, получив минимальные повреждения.

Сама опалубка из СПФБ ЦЕМЕНТАЛЬ® в результате ударной нагрузки получила лишь незначительные поверхностные царапины. Особенно показательным стало полное отсутствие каких-либо повреждений ограждения после удара автобуса. Такие характеристики обеспечиваются высоким содержанием стальной фибры в составе материала несъемной опалубки, за счет чего конструкция обладает повышенной ударопрочностью и трещиностойкостью.

Данное решение разработано экспертами ЦЕМЕНТУМ специально для искусственных сооружений (эстакад, путепроводов, мостов), где к безопасности и долговечности ограждений предъявляются повышенные требования. Продукт призван модернизировать традиционные технологии устройства мостовых ограждений, которые в настоящее время связаны со значительными издержками.

Как строят ограждения сейчас?

В традиционной технологии после бетонирования плиты проезжей части сначала монтируют разборную металлическую опалубку и выполняют бетонирование ограждений. Затем временную опалубку демонтируют, а открывшуюся поверхность дорожного ограждения приходится шпаклевать, шлифовать и окрашивать, причем часто в неблагоприятных погодных условиях на открытом объекте.

Инновационная технология ЦЕМЕНТУМ

ЦЕМЕНТУМ предлагает принципиально иной подход – наиболее сложные и критичные к качеству операции выполняются в контролируемых заводских условиях. На предприятии изготавливается тонкостенная (около 30 мм) оболочка из сверхпрочного фибробетона

ЦЕМЕНТАЛЬ®, которая одновременно выполняет функцию несъемной опалубки и финишной лицевой поверхности дорожного ограждения.

На объекте внутрь этой оболочки заливается бетон, при этом конструкция выдерживает гидростатическое давление смеси до момента набора прочности. После того, как бетонный сердечник набрал прочность, ограждение полностью готово к эксплуатации, а этапы выравнивания, шпаклевки и окраски становятся не нужны.

Ключевые преимущества несъемной опалубки из СПФБ ЦЕМЕНТАЛЬ®

- Срок службы конструкции составляет более 100 лет без необходимости ремонта и покраски, что радикально снижает эксплуатационные затраты.
- Лицевая поверхность соответствует высокому классу А1/А2, обеспечивая ровную геометрию и высокое качество внешнего вида ограждений без дополнительной отделки.
- Материал устойчив к воздействию моющих и чистящих средств, используемых ГБУ "Гормост", включая щелочные составы.
- Конструкция допускает монтаж по кромке искусственных сооружений, расширяя возможности проектировщиков и повышая эффективность использования габаритов.
- Эстетическое единство дороги и моста: профиль несъемной опалубки для искусственных сооружений полностью соответствует трапециевидному профилю дорожных ограждений парапетного типа "Нью-Джерси". Это позволяет обеспечить единый архитектурный облик трассы.
- Сокращаются сроки строительства и исключаются финишные "мокрые" процессы на объекте, что особенно ценно при ограниченных сметах и жестких проектных графиках.

Экспертное признание и рыночный спрос

За ходом испытаний следили представители ключевых отраслевых организаций, включая **АО "Дороги и Мосты"** (ГК "Нацпроектстрой"), ООО "Столичная Магистраль Юг", что подчеркивает высокую востребованность решения со стороны рынка. "Когда мы начинали коммуникации с ЦЕМЕНТУМ, долго искали способ обеспечить идеальный внешний вид и высокое качество новых дорожных ограждений. В результате получили наиболее высокотехнологичное решение, которое позволит в будущем масштабировать его на многих объектах", - подчеркнул Николай Колоцей, генеральный директор ООО "Столичная Магистраль Юг".

Важно отметить, что технология ЦЕМЕНТУМ напрямую согласуется с целями национальных проектов "Инфраструктура для жизни" и "Эффективная транспортная система" в сфере повышения безопасности, долговечности и экономической эффективности объектов транспортной инфраструктуры. За счет увеличения срока службы и снижения затрат на ремонт несъемная опалубка может стать одним из инструментов достижения этих показателей.

Роман Чурилов, директор продуктовой категории ЖБИ и ЦЕМЕНТАЛЬ®, подчеркивает, что речь идет не просто о замене материала, а о трансформации самой технологии строительства мостовых ограждений. Перенос наиболее трудоемких и чувствительных к человеческому фактору операций на завод позволяет собирать готовые элементы на объекте быстрее, с прогнозируемым качеством и без компромиссов по безопасности и эстетике.

Экономическая эффективность для клиентов

Для строительных компаний решение ЦЕМЕНТУМ означает снижение доли "ручных" операций и сокращение числа технологических переделов на площадке. За счет того, что основные процессы производятся на заводе, на объекте остаются преимущественно монтажные работы с понятной себестоимостью и графиком.

Это снижает производственные риски, уменьшает зависимость от погодных условий и наличия квалифицированных рабочих, а также позволяет точнее планировать бюджеты и сроки ввода объектов. В результате подрядчик получает управляемую модель затрат и предсказуемый высокий результат по качеству и долговечности.

Технология к внедрению

Инновационная несъемная опалубка из сверхпрочного фибробетона ЦЕМЕНТАЛЬ® уже прошла ключевой этап натуральных испытаний и готова к применению в проектах транспортной

инфраструктуры России. Сочетание долговечности, безопасности и оптимизации затрат делает эту технологию перспективным стандартом для будущих мостов и эстакад.

<https://rcmm.ru/press-relizy/72393-cementum-provel-naturnye-ispytaniya-nesemnoj-opalubki-iz-sverhprochnogo-fibrobetona-na-poligone-nami.html>

Другие публикации по теме

http://ssk-inform.ru/News_24608_frsi_1_cementum-provel-naturnye-ispytaniya-nese.htm

ООО «Трансстроймеханизация»

НПС реконструирует участок Чуйского тракта на Алтае

RusCuble.ru 25.12.2025

ООО «Трансстроймеханизация» (входит в ГК «Нацпроектстрой») и ФКУ «Алтай» Федерального дорожного агентства заключили контракт на реконструкцию и строительство участка автомобильной дороги Р256 «Чуйский тракт» Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – граница с Монголией. Именно там расположены главные туристические достопримечательности и курорты Республики Алтай.

Специалисты ТСМ сделают четырехполосным 21 километр дороги на территории Алтайского края - участок с 454 по 475 км тракта; 9 км дороги будет реконструировано, еще 12 км – построено заново. В районе населенных пунктов Союзга и Манжерок будут возведены развязки. На дороге установят современное ограждение и осветительное оборудование.

Контрактный срок завершения работ - второе полугодие 2029 года. Автомобильная дорога федерального значения Р-256. А «Чуйский тракт» - часть азиатского маршрута АН4 Новосибирск (Россия) –Ярантай (Монголия) – Урумчи (КНР) – Карачи (Пакистан). Реконструкция участка дороги сократит время в пути, снизит транспортные издержки, укрепит межрегиональные и международные экономические связи.

https://www.ruscable.ru/news/2025/12/25/ NPS_rekonstruiruet_uchastok_CHujского_trakta_na_A/

Другие публикации по теме

<https://www.gorno-altaisk.info/news/186538>

<https://tolknews.ru/respaltay/obsestvo/207687-kakoy-podryadchik-provedet-rekonstruktsiyu-uchastka-chuyskogo-trakta-v-gornom-altae>

<https://www.bankfax.ru/povestka/164749/>

Дивизион «Железные дороги»

АО «Бамстроймеханизация»

Навстречу новым проектам

Дальневосточная магистраль (gudok.ru) 26.12.2025

Дальневосточный флагман холдинга "ГК "Нацпроектстрой" – компания "Бамстроймеханизация" – планомерно ведет работу по модернизации узких мест БАМа и Транссиба. Так, в 2025 году на БАМе было открыто движение более чем на 30 новых объектах.

Вторые пути и реконструированные станции увеличили пропускную способность наиболее загруженных участков магистрали.

Партнеры | Дальневосточный флагман холдинга "ГК **"Нацпроектстрой"** – компания **"Бамстроймеханизация"** – планомерно ведет работу по модернизации узких мест БАМа и Транссиба. Так, в 2025 году на БАМе было открыто движение более чем на 30 новых объектах. Вторые пути и реконструированные станции увеличили пропускную способность наиболее загруженных участков магистрали.

В числе крупных объектов – станция Комсомольск-Сортировочный, где открыт транзитный парк "Д". Для устройства земляного полотна под новые пути механизаторы отсыпали территорию площадью 29 гектаров, это 40 футбольных полей. Переработали более 500 тысяч кубометров грунта. Здесь уложены 8 приемоотправочных путей, рассчитанных на переработку длинносоставных поездов. Общая протяженность новых путей составила 15,6 километра.

На станции Тында первые поезда принял новый транзитный парк "Т". Пять дополнительных путей общей протяженностью 5,6 км повысили пропускную способность главной станции БАМа с 2400 до 3000 вагонов в сутки.

В ходе реконструкции станции Беркакит строители удлиннили 12 путей до 1050 метров. Это дало возможность принимать и формировать поезда из 71 вагона.

Самым крупным по объемам земляных работ стал двухпутный перегон Чепсары – Ландыши. Чтобы проложить второй путь, строители переработали в отрогах Сихотэ-Алиньского хребта почти 3 миллиона кубометров грунта. В следующем году будет выполнен перенос станции Монгохто от скального прижима в пойменную часть реки Тумнин.

На перегоне Талума – Дюгабуль линии Тында – Хани открыт 392-метровый мост через реку Нюкжа – самый протяженный из построенных на втором этапе развития Восточного полигона.

Большой объем работ выполнен по электрификации участков Волочаевка-2 – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. Строители установили более 24 тысяч опор контактной сети, уложили свыше 1200 километров кабельных линий. На станциях смонтировано более 1000 ригелей (горизонтальный несущий элемент) жестких поперечин для проводов контактной подвески. Идут работы по строительству и реконструкции 17 тяговых подстанций.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Алексей Анциперов,
генеральный директор ООО "УК БСМ"

– Мы работаем на полигоне Дальневосточной магистрали от станции Хани на Крайнем Севере в Якутии до Ванино на побережье Татарского пролива. Мы преодолеваем морозы за минус 50 градусов, вечную мерзлоту, бурные реки, бездорожье. И сегодня **"Бамстроймеханизация"** готова к реализации следующего этапа модернизации Восточного полигона. Для этого у нас есть кадровый потенциал и технические ресурсы. Пусть 2026 год станет для всех нас временем новых достижений, стабильного роста и реализации самых смелых планов. Желаем вам крепкого здоровья, благополучия, неиссякаемой энергии и уверенности в завтрашнем дне.

<https://www.gudok.ru/zdr/171/?ID=1737377>

Другие публикации по теме

<https://nashatynda.ru/news/14063-navstrechu-novym-proektam.html>

ООО «ОСК 1520»

Закон сложения токов

Восточно-Сибирский путь (gudok.ru) 26.12.2025

Третий силовой трансформатор ввели в работу на тяговой подстанции Коршуниха. С его запуском завершилась реконструкция центра питания – часть работ по усилению энергетической

инфраструктуры для увеличения пропускной способности участка БАМа от Тайшета до Лены. Генеральным подрядчиком работ по реконструкции выступило **ООО "ОСК 1520"**. Непосредственно за установку трансформатора и его электрическую обвязку отвечали специалисты инженерной компании "Уралэнерготэл" из Екатеринбурга.

Третий силовой трансформатор ввели в работу на тяговой подстанции Коршуниха. С его запуском завершилась реконструкция центра питания – часть работ по усилению энергетической инфраструктуры для увеличения пропускной способности участка БАМа от Тайшета до Лены.

Трансформатор мощностью 40 МВ·А поставили под нагрузку 22 декабря, в День энергетика. В течение 72 часов он проходил комплексные испытания, в ходе которых специалисты Коршуниха-Ангарской дистанции электроснабжения (ЭЧ-9) проверяли все ключевые параметры его работы.

Затем оборудование ввели в строй в качестве резервного и для параллельной работы на тягу.

Так закончилась реконструкция тяговой подстанции Коршуниха.

До этого она прошла техническое перевооружение: в 2016-2017 годах два силовых трансформатора по 20 МВ·А заменили на два по 40 МВ·А.

Теперь к ним добавили еще один трансформатор на 40 МВ·А. На подстанции также смонтировали дополнительный шинный мост по стороне 110 кВ, разъединитель, выключатель и ограничители перенапряжений, подключили открытые распределительные устройства напряжением 27,5 и 6 кВ и усилили фидерную линию 4ФКС и 5ФКС, предназначенную для передачи электроэнергии потребителям.

Генеральным подрядчиком работ по реконструкции выступило **ООО "ОСК 1520"**. Непосредственно за установку трансформатора и его электрическую обвязку отвечали специалисты инженерной компании "Уралэнерготэл" из Екатеринбурга.

"Подрядчики показали себя исполнительными и дисциплинированными, – отметил заместитель начальника Коршуниха-Ангарской дистанции электроснабжения Юрий Капитов. – Сотрудники "Уралэнерготэла" под руководством Александра Владимировича Максюты достойно себя проявили".

Егор Щербаков

<https://gudok.ru/zdr/170/?ID=1737825>

Новости на ресурсах НПС

НПС реконструирует участок Чуйского тракта на Алтае

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 25.12.2025

"Трансстроймеханизация" Нацпроектстроя и ФКУ "Алтай" Федерального дорожного агентства заключили контракт на реконструкцию и строительство участка автомобильной дороги Р256 "Чуйский тракт" Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – граница с Монголией. Именно там расположены главные туристические достопримечательности и курорты Республики Алтай.

"Трансстроймеханизация" Нацпроектстроя и ФКУ "Алтай" Федерального дорожного агентства заключили контракт на реконструкцию и строительство участка автомобильной дороги Р256 "Чуйский тракт" Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – граница с Монголией. Именно там расположены главные туристические достопримечательности и курорты Республики Алтай.

Специалисты ТСМ сделают четырехполосным 21 километр дороги на территории Алтайского края - участок с 454 по 475 км тракта; 9 км дороги будет реконструировано, еще 12 км –

построено заново. В районе населенных пунктов Союзга и Манжерок будут возведены развязки. На дороге установят современное ограждение и осветительное оборудование.

Контрактный срок завершения работ - второе полугодие 2029 года. Автомобильная дорога федерального значения Р-256. А "Чуйский тракт" - часть азиатского маршрута АН4 Новосибирск (Россия) -Ярантай (Монголия) – Урумчи (КНР) – Карачи (Пакистан). Реконструкция участка дороги сократит время в пути, снизит транспортные издержки, укрепит межрегиональные и международные экономические связи. #НПС_новости #Дороги_и_Мосты #ТСМ

<https://t.me/gkNPS/1629>

Другие публикации по теме

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/1881>

https://vk.com/wall-227648545_679

https://vk.com/wall-222904688_2382

https://vk.com/wall-215541569_2507

Итоги года (часть II)

ТГ-канал «Дороги и мосты», 25.12.2025

Продолжаем подводить итоги 2025 года Дивизиона "Дороги и Мосты" Нацпроектстроя: часть

2

Продолжаем подводить итоги 2025 года Дивизиона "Дороги и Мосты" Нацпроектстроя: часть

2

♥ В мае компании дивизиона заключили новые контракты: "ДиМ" на строительство аэродромной инфраструктуры в Краснодаре, а НПС вошел в проект концессии на строительство платной магистрали на юге столицы. "Мостострой-11" за месяц восстановил мост через реку Тобол между селами Нагорское и Утятское в Курганской области.

♥ В июне на ПМЭФ "ДиМ" заключил договор о строительстве Северного обхода Омска, а НПС и ГЛОНАСС заключили соглашение о стратегическом партнерстве по развитию беспилотной дорожно-строительной техники. "Мостострой-11" провел финальную надвижку моста через Обь в Сургуте.

♥ Свое двадцатилетие в июле отметила "Трансстроймеханизация". Построенный этой компанией участок трассы Дюртюли-Ачит был торжественно открыт с участием президента страны. Также было открыто движение по мосту через Москву-реку в Лыткарино, построенному "ДиМ". Еще "ДиМ" подписал контракт на строительство двух велопешеходных мостов в столице.

♥ Август принес новый контракт для ТСМ – построить транспортную развязку в Ярославле. Еще одна развязка была открыта на трассе М-11. А "Мостострой-11" реконструировал мост через Ватинский Еган.

#Итогигода2025 #Дороги_и_Мосты

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/1882>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2386

Лошадина сила

ТГ-канал «Наша колея 1520», 25.12.2025

Может ли локомотив без двигателя тащить десятки вагонов? Легко, если привлечь к делу символ грядущего 2026 года. К середине XIX века паровая тяга завоевала умы многих. Появлялись новые модели локомотивов, строились железные дороги. Но сторонники традиций в лице коневладельцев не сдавались. Одним из аргументов в битве "лошадь vs паровоз" была цена вопроса: считалось, кони из стали тратили слишком много топлива.

Может ли локомотив без двигателя тащить десятки вагонов? Легко, если привлечь к делу символ грядущего 2026 года.

К середине XIX века паровая тяга завоевала умы многих. Появлялись новые модели локомотивов, строились железные дороги. Но сторонники традиций в лице коневладельцев не сдавались. Одним из аргументов в битве "лошадь vs паровоз" была цена вопроса: считалось, кони из стали тратили слишком много топлива.

"Дешевую и эффективную" замену паровозу предложил итальянский инженер Клементе Массерано.

В 1850 году он представил публике "Импульсорию" – безмоторный локомотив с конным приводом. Лошади приводили машину в движение, шагая по беговой дорожке.

Локомотив построили в Италии, испытывали на железной дороге в Лондоне. По заявлениям, "Импульсория" могла подниматься на холмы и перевозить до 30 вагонов. Требовалось для этого всего две - четыре лошади.

Главная фишка конструкции – коробка передач, которая позволяла "упряжке" идти в удобном темпе, а локомотиву – менять скорость, двигаться вперед и назад, и даже остановиться, пока лошади еще шагают.

Во время тестов "Импульсория" развивала скорость около 11 км/ч, с перспективой разогнаться до 20-35 км/ч и обогнать паровоз. Несмотря на обещания, локомотив так и не получил применения. Его последний и звездный выход состоялся в 1851 году на Всемирной выставке в Лондоне. #ликбез1520

<https://t.me/NashaKoleya/4032>

Поймали силу волны

ТГ-канал «Все включено», 25.12.2025

С выражением "Бесконечно можно смотреть на три вещи: как горит огонь, как течёт вода и как работают другие люди" согласятся многие. Пока мы наблюдаем за движением воды, группа энергетиков – инноваторов продвигает идеи производства электроэнергии с помощью волн.

С выражением "Бесконечно можно смотреть на три вещи: как горит огонь, как течёт вода и как работают другие люди" согласятся многие. Пока мы наблюдаем за движением воды, группа энергетиков – инноваторов продвигает идеи производства электроэнергии с помощью волн.

В 2008 году у побережья Агусадора, Португалия, была введена в работу экспериментальная "волновая ферма" с оборудованием шведской компании Pelamis Wave Power Ocean. Волновые машины Pelamis представляли собой конструкции длиной 120 метров, внешне похожие на металлических "змей". Секции установки были соединены гидравлическими поршнями, которые изгибались под действием волн, прокачивая масло через гидромоторы и вращая электрогенераторы. Из-за технических проблем и низкой выработки "волновая ферма" проработала всего два месяца.

В 2020-м году на той же экспериментальной морской площадке, другая шведская компания CorPower установила генератор, похожий на буй. Конструкция устройства была вдохновлена биомеханикой сердечного насоса, которую изучал сооснователь компании. Буй движется вверх и вниз, адаптируясь к силе волн. Ко дну он прикреплен специальной якорной системой, а произведенная электроэнергия транспортируется в местную электросеть по подводному кабелю. На первом этапе испытаний в 2023 году максимальная мощность волнового генератора достигла 600 кВт. В том же году он прошёл тест на прочность штормом, когда волны поднимались на высоту 18,5 м.

В планах компании довести проект до стадии массового производства оборудования. А пока широкому внедрению волновых электростанций мешает высокая стоимость и конкуренция с другими видами альтернативной энергетики. #НПС_заряд

<https://t.me/npsvsevk/418>