

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 15–18 мая | 2026 год

Москва, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой»	4
НОСТРОЙ рассказал о подготовке кадров для строительной отрасли на площадке «КазаньФорума»	4
Ведомости (vedomosti.ru). Статьи 15.05.2026	4
<i>Заместитель генерального директора по управлению персоналом ГК "Нацпроектстрой" Татьяна Горловская рассказала о трех главных составляющих производительности труда: автоматизации процессов, обучении персонала и его мотивации.....</i>	<i>4</i>
Дивизион «Дороги и Мосты»	6
Строителей мостов и тоннелей будут готовить на новой кафедре Тюменского индустриального университета	6
Квартирный вопрос. Обзор (kvobzor.ru) 15.05.2026	6
<i>"Отрасль транспортного строительства сегодня переживает системный кадровый кризис. Потребность в квалифицированных инженерах-мостовиках колоссальная, а вузы зачастую не успевают за динамикой развития технологий, – считает Илья Овчинников. – В Тюмени мы предлагаем системное решение – создание крупного мостового образовательно-производственного кластера. Его основа – наша мостовая кафедра и стратегическое партнерство с компанией "Мостострой-11" – одним из лидеров инфраструктурного строительства России, входящим в инфраструктурный холдинг "Нацпроектстрой". Это не просто сотрудничество, это глубокая интеграция образования и реального производства"....</i>	<i>6</i>
АО «Институт «Стройпроект»	7
Международный день музеев: история музея мостов в Мучном переулке Петербурга	7
Комсомольская правда (kp.ru) 15.05.2026	7
- <i>Какие мосты будущего есть в коллекции?.....</i>	<i>7</i>
- <i>Интересный вопрос. Это направление можно назвать сейчас самым горячим. Решением губернатора Александра Беглова Музею мостов дополнительно предоставлено 1200 квадратных метров, где развернется экспозиция, рассказывающая о переправах будущего. Два макета Большого Смоленского моста, который прямо сейчас строят через Неву, у нас уже есть. Проекты новой переправы в масштабе 1:200 и 1:500 в музейную коллекцию передала компания "Нацстройпроект". Эти экспонаты поражают своими масштабами, занимая площадь 2x4 метра. Кроме того, они выполнены с большим вниманием к деталям: на конструкциях отображен не только общий силуэт моста и его центральный разводной пролет, но и сложная инфраструктура, ведущая к будущей переправе.....</i>	<i>7</i>
Новости на ресурсах НПС	13
НПС представил лучшие практики повышения производительности в Казани	13
ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 15.05.2026	13

Заместитель генерального директора по управлению персоналом ГК "Нацпроектстрой" Татьяна Горловская на форуме "Россия – Исламский мир" рассказала о методах повышения производительности труда в холдинге. 13

Спасибо всем участникам нашего квиза! 13

ТГ-канал «Дороги и мосты», 15.05.2026 13

Леонардо да Винчи во многих вопросах опередил свое время, однако жил до промышленной революции, поэтому вряд ли мог изобрести асфальтобетон и бетономешалку. У него был проект паровой пушки, но применение энергии пара в дорожном строительстве – тоже не его тема..... 13

Московскому метрополитену – 91! 14

ТГ-канал «Дороги и мосты», 15.05.2026 14

Какая ваша любимая станция Московского метро? 14

ТГ-канал «Наша колея 1520», 15.05.2026..... 14

Спроси пассажиров Московского метро, "какую станцию вы любите" – получишь 306 ответов, по числу действующих станций. Для каждой найдется сто причин, чтобы выбрать именно ее: чудеса архитектуры, близость к дому, впечатляющий дизайн или воспоминания о "той самой встрече". 14

Ремонт на высоте..... 15

ТГ-канал «Все включено», 15.05.2026..... 15

Летающий робот-электромонтер – отдаленное будущее или реальность? Недавно проведенные испытания в Республике Коми подтвердили возможность проведения ремонта труднодоступных участков линий электропередачи с помощью беспилотного устройства. .. 15

Камеры на фургонах аваркомов смогут фиксировать нарушения 15

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 15.05.2026 15

Аварийные комиссары ОССП ежедневно помогают водителям в самых разных ситуациях: при ДТП, поломках, вынужденных остановках и других непредвиденных случаях. Их главная задача остаётся неизменной — быстро прийти на помощь и сделать дорогу безопаснее..... 15

15 лет безопасных дорог..... 15

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 17.05.2026 15

Сегодня для нашей компании особенный день: ОССП исполняется 15 лет. За это время мы прошли большой путь — компания была зарегистрирована 17 мая 2011 года, а уже в конце того же года заключила первое долгосрочное соглашение с ГК «Автодор» на обслуживание платного участка трассы М-4 «Дон»..... 15

ГК «Нацпроектстрой»

НОСТРОЙ рассказал о подготовке кадров для строительной отрасли на площадке «КазаньФорума»

Ведомости (vedomosti.ru). Статьи 15.05.2026

Заместитель генерального директора по управлению персоналом ГК "Нацпроектстрой" Татьяна Горловская рассказала о трех главных составляющих производительности труда: автоматизации процессов, обучении персонала и его мотивации.

Круглый стол, посвященный повышению производительности труда в строительстве и жилищно-коммунальном хозяйстве, состоялся 15 мая 2026 года на площадке XVII Международного экономического форума "Россия – Исламский мир: КазаньФорум-2026". Организаторами мероприятия выступили Минстрой России, Национальное объединение строителей (НОСТРОЙ), а также Научно-исследовательский институт строительной физики Российской академии архитектуры и строительных наук (НИИСФ РААСН).

Модерировала сессию руководитель Отраслевого центра компетенций по проектированию и строительству Ирина Минина, которая зачитала приветствие от имени заместителя Министра строительства и ЖКХ РФ Алексея Ересько. Национальное объединение строителей на мероприятии представили вице-президент Антон Мороз, который выступил с приветствием от лица президента НОСТРОЙ Антона Глушкова, и директор по развитию – руководитель Проектного офиса НОСТРОЙ Елена Парикова.

В процессе круглого стола участники обсудили практические инструменты повышения производительности труда в строительстве и ЖКХ, включая внедрение современных технологий, оптимизацию управленческих процессов, развитие кадрового потенциала и совершенствование нормативного регулирования.

В начале своего выступления вице-президент НОСТРОЙ отдельно поблагодарил зарубежных партнеров, которые приняли участие в секции, отметив, что их опыт крайне важен для российской стороны.

В целях сохранения существующих темпов развития строительной отрасли, Антон Мороз счел необходимым переход от экстенсивного роста к качественной эффективности.

"Основа производительности – это люди. Думаю, что для каждого из нас это догма, которая не требует объяснений. Ни самое современное оборудование, ни цифровые решения без профессиональных исполнителей не дадут должного эффекта. Сейчас за таких специалистов идет конкуренция на рынке труда, что способствует развитию кадрового потенциала стройотрасли. Растет уровень запроса к специализации, к качеству обучения. Поэтому критически важно выстроить прямую связь между бизнесом и системой профессионального образования, чтобы учебные программы оперативно отвечали реальным технологическим запросам стройки", – подчеркнул Антон Мороз.

Руководитель Проектного офиса НОСТРОЙ в своем выступлении рассказала о деятельности нацобъединения, направленной на системное решение кадрового вопроса, а также представила лучшие практики стран Исламского мира, предложив способы объединения усилий для подготовки специалистов нового поколения.

"Для развития кадрового потенциала Национальным объединением строителей образована замкнутая инфраструктура из четырех взаимосвязанных элементов: отраслевой Консорциум СПО в сфере строительства, профессиональные конкурсы "Строймастер" и для инженерно-технических работников, Национальный реестр специалистов и программно-аппаратный комплекс, разработанный специально для оценки квалификации и подбора иностранных специалистов. Человек приходит в отрасль через образование, мотивируется с помощью конкурсов и фиксируется в реестре, проходя оценку и допускаясь к работе", – рассказала Елена Парикова.

Говоря о сотрудничестве с другими государствами, спикер отметила тесное взаимодействие с Узбекистаном, Таджикистаном, Индией, Китаем, акцентировав внимание на интересном опыте работы со странами Исламского мира.

"Страны Исламского мира накопили уникальный опыт. Нам нужно объединять усилия, адаптироваться под лучшие практики друг друга и совместными силами находить новые методы работы. У нас есть общая цель – устойчивое развитие строительной отрасли, и есть общие ценности – качество, безопасность и профессионализм", – заключила спикер.

Директор проектного офиса по повышению кадрового потенциала строительной отрасли Минстроя России Андрей Перязев представил участникам круглого стола Отраслевую программу повышения производительности труда в строительстве на 2025-2030 годы, направленную на преодоление дефицита кадров и цифровизацию отрасли. О производительности труда в жилищно-коммунальном хозяйстве рассказала руководитель ОЦК в ЖКХ Минстроя России, заместитель директора НИИСФ РААСН Алина Постовалова. Генеральный директор "Галс-Девелопмент" Андрей Мухин поделился опытом инвестирования в технологии. Заместитель генерального директора по управлению персоналом **ГК "Нацпроектстрой"** Татьяна Горловская рассказала о трех главных составляющих производительности труда: автоматизации процессов, обучении персонала и его мотивации. Тему производительности труда в инфраструктурном строительстве поднял генеральный директор "Автобан-Диджитал" Евгений Коршунов.

Из иностранных коллег выступили представитель Русско-Иранского центра правового и экономического сотрудничества (Иран) Аббас Мирзаи Гази, генеральный директор Ассоциации работодателей России и координаторов трудовых ресурсов дружественных стран (АРКТР, Таджикистан) Алишер Таджиев, а также генеральный директор Skwerup Capital Partners, советник президента Международного альянса стратегических проектов БРИКС (Индия) Анкур Гоэль (по видео-конференц-связи), который рассказал об экспорте строительных технологий, международных партнерствах и работе на рынках стран БРИКС.

https://www.vedomosti.ru/press_releases/2026/05/15/nostroi-rasskazal-o-podgotovke-kadrov-dlya-stroitelnoi-otrasli-na-ploschadke-kazanforuma

Дивизион «Дороги и Мосты»

Строителей мостов и тоннелей будут готовить на новой кафедре Тюменского индустриального университета

Квартирный вопрос. Обзор (kvobzor.ru) 15.05.2026

*"Отрасль транспортного строительства сегодня переживает системный кадровый кризис. Потребность в квалифицированных инженерах-мостовиках колоссальная, а вузы зачастую не успевают за динамикой развития технологий, – считает Илья Овчинников. – В Тюмени мы предлагаем системное решение – создание крупного мостового образовательно-производственного кластера. Его основа – наша мостовая кафедра и стратегическое партнерство с компанией **"Мостострой-11"** – одним из лидеров инфраструктурного строительства России, входящим в инфраструктурный холдинг **"Нацпроектстрой"**. Это не просто сотрудничество, это глубокая интеграция образования и реального производства".*

Подготовка инженерных кадров для транспортного строительства – один из актуальных современных вызовов, стоящих перед российским профессиональным образованием. Ответ на него успешно дает базовая кафедра **АО "Мостострой-11"**, созданная в Тюменском индустриальном университете в 2018 году. Новая возможность для абитуриентов 2026 года – запуск программы специалитета и открытие новой кафедры "Мосты и тоннели".

"Пять лет полноценного инженерного образования – именно такой формат сегодня ждет отрасль", – отмечает заведующий базовой кафедрой **АО "Мостострой-11"**, доктор технических наук, профессор Илья Овчинников. Поэтому с 2026 года на базе Тюменского индустриального университета открывается профильная кафедра "Мосты и тоннели" и начинается набор на специалитет "Строительство (реконструкция), эксплуатация и восстановление мостов и тоннелей".

"Отрасль транспортного строительства сегодня переживает системный кадровый кризис. Потребность в квалифицированных инженерах-мостовиках колоссальная, а вузы зачастую не успевают за динамикой развития технологий, – считает Илья Овчинников. – В Тюмени мы предлагаем системное решение – создание крупного мостового образовательно-производственного кластера. Его основа – наша мостовая кафедра и стратегическое партнерство с компанией **"Мостострой-11"** – одним из лидеров инфраструктурного строительства России, входящим в **инфраструктурный холдинг "Нацпроектстрой"**. Это не просто сотрудничество, это глубокая интеграция образования и реального производства".

В вузе выстроена многоуровневая система подготовки, активно развивается магистратура. Это вторая ступень для тех, кто уже имеет диплом бакалавра (например, по промышленному или гражданскому строительству) и хочет получить узкую специализацию в мостостроении. На кафедре открыты две уникальные программы магистратуры:

- "Цифровое строительство" – подготовка специалистов по информационному моделированию, работе с ТИМ-технологиями, цифровым двойникам объектов (20 учебных мест).
- "Управление проектами строительства мостов и путепроводов на автомобильных дорогах" – подготовка инженеров-управленцев, которые будут руководить сложными инфраструктурными проектами от идеи до ввода в эксплуатацию (20 учебных мест).

Главное преимущество обучения на кафедре **АО "Мостострой-11"** – полное погружение в профессию с первого курса. Студенты не просто слушают лекции, они участвуют в реальных проектах. Индустриальный партнер не просто шефствует над кафедрой, он встроен в учебный процесс:

- Лекции и практические занятия ведут действующие руководители, главные инженеры проектов, ведущие специалисты компании. Они делятся не абстрактными знаниями, а конкретными примерами из своей практики.
- Работает уникальная система стажировки "Вертушка", когда студенты последовательно проходят через все ключевые отделы компании: проектирование, ПТО, сметное дело, экономику, строительные участки, производственные цеха. К выпуску они понимают весь цикл создания объекта.

Выпускники базовой кафедры работают на объектах, которые определяют транспортный каркас страны. Это крупные мостовые переходы, транспортные развязки, тоннели, сложные инфраструктурные сооружения. **АО "Мостострой-11" Нацпроектстроя** сегодня реализует проекты федерального масштаба на территории всей Российской Федерации и ближнего зарубежья.

"О сотрудничестве с кафедрой лучше всего говорят цифры. На сегодняшний день в компаниях холдинга **"Нацпроектстрой"** и, в частности, в **АО "Мостострой-11"** успешно трудятся уже более 100 выпускников разных лет. Многие из них занимают ключевые должности – от мастеров и прорабов до главных инженеров проектов и руководителей отделов, – подчеркивает руководитель службы управления персоналом **АО "Мостострой-11" Нацпроектстроя** Лилия Бирюкова. – Каждый год наши ряды пополняются новыми талантливыми инженерами. Мы видим, что уровень подготовки, который дает кафедра, полностью соответствует нашим требованиям. Выпускники приходят уже готовыми к работе, им нужно только немного помочь освоиться в конкретных проектах".

Слет Индустриальных классов в ТИУ: Лилия Бирюкова; Строим мост вместе с **"Мостостроем-11"**

Слет Индустриальных классов в ТИУ: Награждение команды победителей игры "Строим мост"

В 2026 году базовая кафедра **АО "Мостострой-11"** не осуществляет набор на бакалавриат, будут готовить магистров. Новая кафедра "Мосты и тоннели" Строительного института ТИУ открывает набор на специальность "Строительство (реконструкция), эксплуатация и техническое прикрытие мостов и тоннелей": 25 бюджетных мест и 5 мест на договорной основе. Срок обучения – 5 лет, форма обучения – очная. Всем иногородним студентам предоставляются места в общежитии университета.

Подробную информацию можно получить на сайте ТИУ в разделе "Поступление – Приемная кампания 2026 г."

<http://kvobzor.ru/news/i52127>

АО «Институт «Стройпроект»

Международный день музеев: история музея мостов в Мучном переулке Петербурга

Комсомольская правда (kp.ru) 15.05.2026

- Какие мосты будущего есть в коллекции?

*- Интересный вопрос. Это направление можно назвать сейчас самым горячим. Решением губернатора Александра Беглова Музею мостов дополнительно предоставлено 1200 квадратных метров, где развернется экспозиция, рассказывающая о переправах будущего. Два макета Большого Смоленского моста, который прямо сейчас строят через Неву, у нас уже есть. Проекты новой переправы в масштабе 1:200 и 1:500 в музейную коллекцию передала компания **"Нацстройпроект"**. Эти экспонаты поражают своими масштабами, занимая площадь 2x4 метра. Кроме того, они выполнены с большим вниманием к деталям: на конструкциях отображен не только общий силуэт моста и его центральный разводной пролет, но и сложная инфраструктура, ведущая к будущей переправе.*

Одного из старейших научно-технических музеев мира

Многие модели являются редкими образцами прикладного искусства XIX в. Фото: ЦМЖТ РФ.

Международный день музеев: история музея мостов в Мучном переулке Петербурга

18 мая будет отмечаться Международный день музеев. Для Петербурга - музея под открытым небом - эта дата особенная. Главными героями в 2026 году можно считать мосты: свои юбилеи празднуют сразу 24 переправы. Узнать все о мостах можно в музее в Мучном переулке филиале Центрального музея железнодорожного транспорта (ЦМЖТ) России. Об уникальной коллекции моделей мостов рассказал директор ЦМЖТ Владимир Мителенко.

- Владимир Иванович, расскажите об истоках собрания Центрального музея железнодорожного транспорта.

- Летопись нашего музея, одного из старейших научно-технических музеев мира, началась 213 лет назад. Высочайшим государственным указом музей был создан одновременно с первым транспортным вузом России - Институтом Корпуса инженеров путей сообщения. В манифесте 1809 года об организации Института было записано: "...в особой зале хранимы будут модели всех важных в России и других землях сооружений..."

Датой основания музея считается 1813 год, когда поступили первые экспонаты, выполненные под руководством Августина Августиновича де Бетанкура, основателя и первого инспектора (ректора) Института Корпуса инженеров путей сообщения, основоположника транспортного инженерного образования в России. "Для ясного понимания чертежей и конструкций сооружений" в период с 1813 по 1824 год под наблюдением и при непосредственном участии Бетанкура выполнено 24 модели. Это единственная в мире коллекция, сохранившаяся до наших дней и отражающая разработки выдающегося ученого. Все эти раритеты находятся в нашем музее.

- В Петербурге есть даже мост, названный в честь Бетанкура.

- Это было, безусловно, правильное решение, когда в 2018 году наши современники отдали дань заслугам Бетанкура, который участвовал в важных для России проектах: сооружении первой постоянной переправы через рукав Невы в Петербурге - Каменноостровского (Бетанкуровского) моста, возведении здания Манежа в Москве, создании лучшего торгового комплекса в Европе - Нижегородской ярмарки.

- Как возникла идея создания Музея мостов в Северной столице, удалось ли реализовать все, что было задумано?

- Мы несколько лет работали над созданием в Петербурге - городе мостов - музея, который стал бы не только площадкой для уникальной коллекции, но и научно-исследовательским центром, аккумулирующим различные задачи, связанные с популяризацией отечественного мостостроения.

В июне 2019 года главной нашей проблемой был экстренный переезд коллекции моделей мостов. В здании мостостроительной организации в Красном Селе хранить раритеты больше не было возможности, а в залах экспозиции на Садовой, уже много лет дефицит выставочных площадей, и только благодаря нашей активной позиции и помощи губернатора Александра Беглова мы получили прекрасное помещение в центре города, в доме №2 по Мучному переулку - и смогли создать новый филиал.

Теперь Музей мостов обладает единственной в мире коллекцией моделей мостов: деревянных, каменных, металлических, строившихся в XIX - XXI веках.

В экспозиции представлено более 100 уникальных моделей мостов XVIII - XXI вв. Фото: ЦМЖТ РФ.

- Чем Музей мостов может привлечь туристов, зрелищ для которых у нас и так в избытке?

- Конечно, погружением в потрясающую техническую историю, эстетику инженерных решений и изобретений. Наш музей готов удивлять не только любопытного туриста, но и подкованного краеведа. Каждый гость - молодой или пожилой, посещающий наш музей, получает удовольствие и от экспозиций, макетов и экспонатов, и от профессионализма экскурсоводов музея. Сегодня во всем мире идет процесс возвращения к изучению индустриального наследия. В обществе вновь укрепляется сознание того, что достижения науки и техники не менее важны

для мировой цивилизации, чем произведения искусства. Атмосфера музея инициирует у многих посетителей желание посетить его повторно и привести с собой друзей и знакомых.

Самый обширный зал Музея мостов посвящен именно переправам Северной столицы. Здесь раскрывается история мостостроения - от первой переправы через Неву, Исаакиевского наплавного моста, до самых современных отечественных проектов: Большого Обуховского вантового и Большого Смоленского, строительство которого еще ведется.

- Какую из моделей можно назвать старейшей?

- Модель моста через Неву по проекту швейцарского инженера Альдона, выполненную в 1762 году. Взяв за основу этот раритет, мы подготовили интереснейшую историко-документальную выставку "Кто вы, Кулибин? По следам русского гения". Мы рассказали о детстве "нижегородского Архимеда", об условиях и истоках формирования его изобретательского гения. Впервые широкой публике представлена модель деревянного арочного моста через Неву XVIII века из коллекции Государственного Эрмитажа. На экскурсиях мы рассказываем посетителям, где сегодня хранится модель моста Кулибина и как бы выглядела 300-метровая переправа через Неву, осуществи он свой проект.

- Статус первой постоянной переправы через Неву носит Благовещенский мост?

- Эта переправа действительно стала примером выдающихся инженерных решений XIX века. Проектов предлагалось много, однако император Николай I одобрил идею инженера путей сообщения Станислава Кербеда.

Не менее интересна история создания модели Благовещенского моста. После удачной реализации проекта было решено выполнить масштабную копию и представить все элементы сооружения. К масштабным копиям предъявляли высокие требования, тщательность и соответствие оригиналу рассматривались инженерами. Консультировал изготовление модели Благовещенского моста сам Станислав Кербедз. Мастерскую по изготовлению моделей к середине XIX века курировал генерал-майор Иван Кроль. На изготовление моделей деньги запрашивались в Главном управлении путей сообщения: требовалось приобрести дерево, металл, краску, инструменты. Так как все работы по изготовлению моделей проводились вручную, для этого приглашали мастеров. Удалось приблизительно подсчитать, что на изготовление модели Благовещенского моста ушла существенная по тем временам сумма - порядка 5000 рублей серебром.

В 1856 году не стало генерал-майора Кроля, мастерские при институте упразднили. На тот момент модель Благовещенского моста (переименован в 1855 году в Николаевский) не закончили. В 1856 году полковники Соболевский и Липин докладывали директору института Егору Сивербрику, что мастер Шмунк отказывается закончить модель "на прежних условиях". Пригласили другого специалиста - модельного мастера Келера, который стал выполнять работу в помещениях мастерской института. И только 13 января 1862 года полковник Собко и подполковник Андреев доложили, что модель от мастера Келера может быть принята.

- А какую модель можно назвать наиболее сложной по исполнению?

- Особенно красивы модели цепных мостов XIX века: Пантелеймоновского, Египетского, Львиного.

А технически сложной можно назвать модель Николаевского цепного моста через Днепр, которая создавалась в Великобритании в качестве подарка Николаю I. Автором проекта переправы стал Чарльз Виньоля: именно по его заказу была выполнена модель, чтобы продемонстрировать императору будущее сооружение. Модель получилась длиной восемь метров. Детализировка элементов конструкции и художественного оформления сооружения потребовала тонкой ювелирной работы. В ноябре 1849 года на пароходе "Камилла" модель в разобранном виде доставили в Петербург. Сборка осуществлялась в коридоре Посольского подъезда Зимнего дворца под руководством самого Виньоля, а также трех английских механиков. Стоимость модели составила 20 000 рублей серебром, что сравнимо со стоимостью особняка в столице в то время. Уже в конце декабря 1849 года модель Николаевского цепного моста передали в модельный кабинет Института Корпуса инженеров путей сообщения.

Первый постоянный мост через Днепр в Киеве был открыт 28 сентября 1853 года - в один день с освящением памятника князю Владимиру, крестителю Руси. В 1920 году переправу

разрушили отступавшие из Киева польские войска. В настоящее время музейная модель является бесценным памятником науки и техники.

- В вашем музее рассказывают, что Крымский мост родом из Петербурга.

- Материалы и экспонаты, предоставленные государственными организациями и частными компаниями, сегодня позволяют в одном из залов Музея мостов совершить увлекательное путешествие и познакомиться с историей железных дорог Крыма и Крымского моста. Не один год и даже не один век люди задумывались о создании надежной и безопасной переправы, которая соединила бы Крымский и Таманский полуострова. Документальные источники из фондов Российского государственного исторического архива дают возможность познакомиться с идеями по возведению переправы в начале XX века. Макеты Крымского моста, его судоходных арок и береговых подходов прибыли в Петербург из Краснодарского края. В дар музею экспонаты переданы ФКУ "Управление федеральных автомобильных дорог "Тамань". Макеты наглядно демонстрируют особенности грунта и технологию монтажа свай. И, конечно, идет рассказ о том, что автором проекта стало АО "Институт Гипростроймост - Санкт-Петербург".

Коллекция имеет глубокое историческое, учебно-техническое и культурное значение. Зал №1. Фото: ЦМЖТ РФ

Зал №2. Фото: ЦМЖТ РФ

Зал №3. Фото: ЦМЖТ РФ

Зал №4. Фото: ЦМЖТ РФ

- Какие мосты будущего есть в коллекции?

- Интересный вопрос. Это направление можно назвать сейчас самым горячим. Решением губернатора Александра Беглова Музею мостов дополнительно предоставлено 1200 квадратных метров, где развернется экспозиция, рассказывающая о переправах будущего. Два макета Большого Смоленского моста, который прямо сейчас строят через Неву, у нас уже есть. Проекты новой переправы в масштабе 1:200 и 1:500 в музейную коллекцию передала компания "Нацстройпроект". Эти экспонаты поражают своими масштабами, занимая площадь 2х4 метра. Кроме того, они выполнены с большим вниманием к деталям: на конструкциях отображен не только общий силуэт моста и его центральный разводной пролет, но и сложная инфраструктура, ведущая к будущей переправе.

- Каким образом ведется поиск новых предметов?

- Музей мостов работает с проектными и строительными организациями: **АО "Институт Стройпроект"**, АО "Институт Гипростроймост - Санкт-Петербург", ПО "Возрождение", СПб ГБУ "Мостотрест".

Также достаточно часто потомки инженеров передают в музей семейные реликвии. Например, в ноябре 2025 года в Музее мостов открылась выставка "Интеллигент мостостроения", приуроченная к 160-летию инженера путей сообщения Григория Соловьева. Представленные на выставке артефакты бережно сохранялись членами семьи Соловьевых на протяжении десятилетий.

В музее собрана уникальная коллекция моделей мостов разных эпох. Фото: ЦМЖТ РФ.

- В Музее мостов есть любопытный раздел - кабинет ученого.

- Основатель музея Августин Бетанкур был человеком разносторонним, его увлекали не только инженерные идеи, но и архитектурные проекты. Следуя его направлениям, мы собираем материалы об ученых, внесших большой вклад в изучение искусствоведческих аспектов мостостроения. Например, об Андрее Пунине - крупнейшем специалисте в области архитектуры, педагоге, авторе многих изданий по истории переправ не только нашей страны, но и всего мира. Его выдающейся личности посвящена выставка "Содружество техники и красоты", созданная вместе с его сыном Андреем Андреевичем Пуниным, выпускником Академии художеств.

- Музей очень серьезный, а интересен ли он детям?

- Ежедневно в музее проходят игровые занятия, мастер-классы, экскурсии. Темы мостов прекрасно вписываются в волшебные истории, например, "Путешествие в страну Мостляндию" и "Мост в сказку".

Для школьных и семейных команд мы ежегодно проводим конкурс "Мосты Петербурга: вчера, сегодня, завтра". Несколько месяцев участники посещают программу в музее, проходят квест-маршрут по городу и готовят творческое задание. Призы для победителей позволяют познакомиться с реальными профессиями. Их предлагают партнеры музея: СПб ГБУ "Мостотрест", АО "Метрострой Северной столицы" и другие строительные организации.

Студенты петербургских колледжей, техникумов и вузов принимают участие в фестивале "В музей - сегодня, в науку - завтра!". Проводятся познавательные общедоступные лекции.

Музей мостов поддерживает ребят даже психологически! В этом году в качестве эксперимента введена программа "Прочный, как мост". Экскурсия-дискуссия на примере историй из мостостроения ищет ответ на вопрос: как найти опору внутри себя? Ребята учатся справляться со страхом у Благовещенского моста, реагировать на критику рядом с мостом Бетанкура и исследуют способы борьбы с тревогой на примере цепных переправ.

- Какой экспонат в любимчиках лично у вас?

- Мемориально-культурное значение нашей коллекции многогранно. Например, мост через Ложитовский ручей, модель которого хранится в музее, построен в 1820-е годы по проекту А. Я. Фабра, а руководил работами инженер путей сообщения А. Ф. Львов. Алексей Львов впоследствии стал директором Придворной певческой капеллы. История хранит его имя как виртуозного скрипача, автора духовных произведений и музыки к гимну России "Боже, Царя храни". Это наглядно демонстрирует, что талантливый человек талантлив во всем.

- Владимир Иванович, а почему тема строительства мостов интересна лично вам?

- Возведение переправ - важнейшая часть конструкции железнодорожного пути. В них заключено не только техническое значение, но и красота, изящество, соединение утилитарной и эстетической сторон. Мне эта тема близка. Я окончил Уральский электромеханический институт инженеров транспорта по специальности "Инженер-строитель", более тридцати лет работал в путевом хозяйстве - сначала Южно-Уральской, затем Октябрьской железной дорог, занимался реконструкцией путевого хозяйства, в том числе искусственных сооружений.

Сейчас в качестве руководителя музея ставлю перед собой задачу сохранить историю и нашу коллекцию, которая отражает каждый этап развития отечественного мостостроения и железнодорожного дела.

Кроме того, одним из ключевых направлений нашей работы стала передача этих знаний будущим поколениям. Причем не только продолжателям нашего железнодорожного и мостового дела, но и всем жителям Петербурга. Мы воспитываем любовь и уважение к культуре нашего города, его наследию и истории.

Автор признателен за помощь и содействие в подготовке материала директору Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации Владимиру МИТЕЛЕНКО, заместителю директора Центрального музея Елене АСТАШОВОЙ, генеральному директору АО "ИПК "СТРАЖ" Виктору КРЫЛОВУ.

НАША СПРАВКА

Владимир Мителенко родился 16 октября 1951 года в городе Копейске Челябинской области.

Владимир Мителенко. Фото: ЦМЖТ РФ.

В 1974 году окончил Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности "Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство".

До 1991 года работал на Южно-Уральской железной дороге, являлся первым заместителем начальника службы пути.

С 1991 до 2002 года трудился на Октябрьской железной дороге: осуществлял руководство дистанции пути, руководил службой пути, являлся заместителем начальника Октябрьской железной дороги по путевому хозяйству.

В 2001 - 2002 годах представлял Министерство путей сообщения РФ в Финляндской республике.

31 января 2005 года стал заместителем руководителя Северо-Западного территориального управления Росжелдор.

С 1 августа 2011 года до 12 сентября 2016 возглавлял Северо-Западное территориальное управление Росжелдор.

С 13 сентября 2016-го работает в должности директора Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации.

Исторически значимым достижением Владимира Мителенко на посту директора музея стало открытие в 2019 году новой экспозиции - Музея мостов.

Имеет поощрения и награды, в том числе знак "Почетный железнодорожник", знак "Почетный работник Октябрьской железной дороги", благодарность руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта, почетную грамоту правительства РФ и многие другие.

<https://www.kp.ru/daily/277783.5/5249389/>

Новости на ресурсах НПС

НПС представил лучшие практики повышения производительности в Казани

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 15.05.2026

Заместитель генерального директора по управлению персоналом ГК "Нацпроектстрой" Татьяна Горловская на форуме "Россия – Исламский мир" рассказала о методах повышения производительности труда в холдинге.

Заместитель генерального директора по управлению персоналом ГК "Нацпроектстрой" Татьяна Горловская на форуме "Россия – Исламский мир" рассказала о методах повышения производительности труда в холдинге.

Флагманский проект в этом направлении – система М-Строй. Он позволяет отслеживать процесс строительства в режиме онлайн: согласовывать документацию, учитывать объемы работ, вести учет персонала на производственных площадках, техники и материалов. Система снижает издержки и дает повышение производительности труда.

Другие факторы роста - автоматизация процессов, обучение и мотивация персонала.

По словам Татьяны Горловской, "мы автоматизируем не только производственные, но и непромышленные процессы: запустили систему кадрового электронного документооборота, чтобы работники не тратили половину рабочего дня на ознакомление с документами". В рамках проекта "Производительность труда" Нацпроектстрой заключил на форуме соглашение с Федеральным автономным учреждением "РосКапСтрой" об установлении стратегического партнерства. 📞 Каналы Нацпроектстрой 📧 Подписаться на НПС в Макс #НПС_новости

<https://t.me/gkNPS/1868>

Другие публикации по теме

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2183>

https://vk.com/wall-227648545_854

https://vk.com/wall-222904688_2833

Спасибо всем участникам нашего квиза!

ТГ-канал «Дороги и мосты», 15.05.2026

Леонардо да Винчи во многих вопросах опередил свое время, однако жил до промышленной революции, поэтому вряд ли мог изобрести асфальтобетон и бетономешалку. У него был проект паровой пушки, но применение энергии пара в дорожном строительстве – тоже не его тема.

Леонардо да Винчи во многих вопросах опередил свое время, однако жил до промышленной революции, поэтому вряд ли мог изобрести асфальтобетон и бетономешалку. У него был проект паровой пушки, но применение энергии пара в дорожном строительстве – тоже не его тема.

Остается габион. При строительстве замка в Милане Леонардо предложил сделать часть основания из больших корзин, которые затем заполнять камнями. "Габбиа" – ящик или корзина по-итальянски. Идея, может быть, и простая, но эффективная: добывать и перемещать огромные глыбы долго и трудно, а плести корзины и собирать в них булыжник быстрее и легче.

Габионы быстро перешли из военного в гражданское строительство – с их помощью можно укреплять склоны, делать стены в грунте. Со временем менялся материал стенок – от ивовых прутьев до проволоки, арматуры, геотекстиля и композитных материалов. Но смысл габиона все тот же: далеко не везде нужно заливать бетон, если для решения задачи хватит и простой груды камней в корзине.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #ДиМ_квиз

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2181>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2831

Московскому метрополитену – 91!

ТГ-канал «Дороги и мосты», 15.05.2026

За этой цифрой целая эпоха: миллионы пассажиров, сотни станций и грандиозная инженерная история столицы.

За этой цифрой целая эпоха: миллионы пассажиров, сотни станций и грандиозная инженерная история столицы.

Специалисты мостотрядов, которые входят в АО "ДиМ" НПС, строили метромосты, ставшие неотъемлемой частью транспортной инфраструктуры Москвы, а в последние годы компания участвует и в создании новых станций метро. Поздравляем Московский метрополитен, который вопреки солидному возрасту становится более современным, комфортным и неизменно красивым!

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #Нацпроектстрой #Дороги_и_Мосты #московское_метро

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2182>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2832

Какая ваша любимая станция Московского метро?

ТГ-канал «Наша колея 1520», 15.05.2026

Спроси пассажиров Московского метро, "какую станцию вы любите" – получишь 306 ответов, по числу действующих станций. Для каждой найдется сто причин, чтобы выбрать именно ее: чудеса архитектуры, близость к дому, впечатляющий дизайн или воспоминания о "той самой встрече".

Спроси пассажиров Московского метро, "какую станцию вы любите" – получишь 306 ответов, по числу действующих станций. Для каждой найдется сто причин, чтобы выбрать именно ее: чудеса архитектуры, близость к дому, впечатляющий дизайн или воспоминания о "той самой встрече".

Для Нацпроектстроя столичное метро – еще и повод для профессиональной гордости.

За последние несколько лет компании НПС построили здесь новую станцию "Потапово", внедрили цифровую автоматику на участках Кольцевой и Трицкой линий, в шести электродепо и на БКЛ. Это значит – больше маршрутов, короче интервалы, выше безопасность перевозок.

Мы не только активно пользуемся подземкой, но и делаем ее лучше и надежнее. Какая станция – наша любимая? Все!

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #московское_метро #Дороги_и_Мосты #1520Сигнал #ЭЛТЕЗА #СтальЭнерго

<https://t.me/NashaKoleya/4327>

Ремонт на высоте

ТГ-канал «Все включено», 15.05.2026

Летающий робот-электромонтер – отдаленное будущее или реальность? Недавно проведенные испытания в Республике Коми подтвердили возможность проведения ремонта труднодоступных участков линий электропередачи с помощью беспилотного устройства.

Летающий робот-электромонтер – отдаленное будущее или реальность? Недавно проведенные испытания в Республике Коми подтвердили возможность проведения ремонта труднодоступных участков линий электропередачи с помощью беспилотного устройства.

На ЛЭП 110 кВ между населенными пунктами Объячево и Летка в результате атмосферных перенапряжений был поврежден грозотрос. Несколько проволок расплелись и свисали вниз, создавая риск короткого замыкания на фазе. Участок находился прямо над рекой Лузой, что затрудняло доступ и безопасность проведения ремонта.

К работе был привлечен дрон "Паук", разработанный российской компанией. По команде оператора умный прибор состыковался с проводом, дошел по тросу до поломки. "Паук-канатоходец" подрезал торчащие проволоки, чтобы остановить их расплетение, установил ремонтные зажимы, муфты и шунты на грозотрос. В итоге дефект был устранен, ремонт был выполнен дистанционно, без отключения потребителей от энергоснабжения.

По результатам анализа испытаний энергосетевая организация примет окончательное решение об использовании робота на постоянной основе.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #энерголикбез

<https://t.me/npsvsevkl/674>

Камеры на фургонах аваркомов смогут фиксировать нарушения

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 15.05.2026

Аварийные комиссары ОССП ежедневно помогают водителям в самых разных ситуациях: при ДТП, поломках, вынужденных остановках и других непредвиденных случаях. Их главная задача остаётся неизменной — быстро прийти на помощь и сделать дорогу безопаснее.

Аварийные комиссары ОССП ежедневно помогают водителям в самых разных ситуациях: при ДТП, поломках, вынужденных остановках и других непредвиденных случаях. Их главная задача остаётся неизменной — быстро прийти на помощь и сделать дорогу безопаснее.

В этом году ГК «Автодор» планирует расширить функционал камер на автомобилях аварийных комиссаров, дежурящих на платных трассах. Они начнут фиксировать остановку на обочине, непристёгнутых водителей и использование телефона за рулём.

Каждый автомобиль аварийного комиссара оборудован четырьмя камерами, которые помогают лучше видеть ситуацию на дороге и быстрее реагировать на потенциально опасные моменты.

Именно такие, на первый взгляд, мелкие нарушения часто приводят к серьёзным последствиям. Поэтому любая технология — это, прежде всего, ещё один инструмент заботы о безопасности в пути.

https://vk.com/wall-174642209_10627

15 лет безопасных дорог

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 17.05.2026

Сегодня для нашей компании особенный день: ОССП исполняется 15 лет. За это время мы прошли большой путь — компания была зарегистрирована 17 мая 2011 года, а уже в конце того

же года заключила первое долгосрочное соглашение с ГК «Автодор» на обслуживание платного участка трассы М-4 «Дон».

Сегодня для нашей компании особенный день: ОССП исполняется 15 лет. За это время мы прошли большой путь — компания была зарегистрирована 17 мая 2011 года, а уже в конце того же года заключила первое долгосрочное соглашение с ГК «Автодор» на обслуживание платного участка трассы М-4 «Дон».

Сегодня ОССП работает на платных участках М-3 «Украина», М-4 «Дон» и М-11 «Нева», обеспечивая сбор платы, содержание и ремонт дорог, эксплуатацию систем взимания платы и автоматизированной системы управления дорожным движением, а также помощь водителям.

За этими цифрами и маршрутами — главное: люди. Те, кто каждый день делает всё, чтобы поездки по нашим дорогам были безопасными, понятными и комфортными. Мы благодарны сотрудникам компании за профессионализм, ответственность и неравнодушие, а пользователям дорог — за доверие, обратную связь и внимание к нашей работе.

Именно это помогает нам развиваться, видеть, где можно стать лучше, и двигаться вперёд. 15 лет — это важная дата, но для нас это не только повод оглянуться назад, но ещё и точка старта для новых задач, идей и решений. Спасибо всем, кто был и остаётся частью этого пути!

https://vk.com/wall-174642209_10629