

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 26–27 марта | 2026 год

Москва, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой»	5
В Петербурге подготовили документацию для трамвайной линии от Шушар до Колпино	5
Деловой Петербург (dp.ru) 26.03.2026.....	5
<i>В Петербурге утвердили проект планировки территории для трамвайной линии от станции метро "Шушары" до Колпино, проект распоряжения опубликован на сайте Смольного. Напомним, в февраля "Горэлектротранс" и "Нацпроектстрой" подписали соглашение о намерениях по строительству четырех трамвайных маршрутов: вдоль Софийской улицы, вдоль Южной широтной магистрали, вдоль Волхонского шоссе и до города-спутника "Южный". Общая протяженность новых трамвайных линий превышает 40 км.</i>	<i>5</i>
Утверждена деловая программа Международного транспортно-логистического форума	6
Известия (iz.ru) 26.03.2026.....	6
<i>На площадке правительства Российской Федерации состоялось заседание организационного комитета по вопросам подготовки и проведения первого Международного транспортно-логистического форума. МТЛФ проходит при поддержке национальных партнеров ПАО "Аэрофлот" и ГК "Нацпроектстрой". Генеральным партнером выступает транспортная группа FESCO, стратегическим партнером – ПАО "Россети", официальными партнерами – Государственная компания "Автодор" и ОАО "РЖД".....</i>	<i>6</i>
Дивизион «Дороги и Мосты»	7
АО «ДиМ»	7
В Дмитрове началось укрупнение металлоконструкций будущего моста	7
Сделано у нас (sdelanounas.ru) 26.03.2026	7
<i>На строительстве нового Рогачевского моста через канал имени Москвы в подмосковном Дмитрове, которое ведет Нацпроектстрой, началось укрупнение металлоконструкций будущего пролетного строения. Также специалисты филиала "ДиМ" Мостоотряда-90 уже устроили свайное основание моста, установив 238 буронабивных свай. Сейчас они заняты бетонированием ростверка опоры № 2 и подготовкой к бетонированию ростверков опор № 3 и № 4. Уже уложено 7 884 кубометров бетона.</i>	<i>7</i>
Дороги как элемент комфортной и безопасной среды для жизни	8
Транспорт России (transportrussia.ru) 26.03.2026	8
<i>Сенаторы и эксперты проанализировали итоги первого года федерального проекта "Региональная и местная дорожная сеть". Генеральный директор Ассоциации строителей и поставщиков дорожного комплекса (АСДОР) Юрий Агафонов акцентировал внимание собравшихся на проблеме закредитованности всех участников дорожной деятельности. По данным Росстата, только в 2024 году дорожный комплекс выплатил свыше 65 млрд руб. банкам в виде процентов за кредиты и банковских гарантий. На примере НПС/Мостострой-11 эксперт</i>	<i>8</i>

показал, что в 2023-2025 годах система государственных закупок была построена на условиях твердой договорной цены, с учетом прогнозируемой Минэкономразвития России инфляции на уровне 5-6% в год без индексации, по факту – 10-16% в год..... 8

Дивизион «Железные дороги»15

АО «Бамстроймеханизация» 15

В ТОГУ на фестивале «АрхСтрой. Карьера» школьники спроектировали город15

Тихоокеанский государственный университет (togudv.ru) 26.03.2026..... 15

Ученики Работодатели, в свою очередь, присматривались к будущим кадрам. "Мы занимаемся с 1974 года строительством Байкало-Амурской магистрали. У нас порядка 18 организаций, которые находятся по всей территории Дальнего Востока и вообще на всей территории Российской Федерации. И люди требуются везде, начиная от разнорабочих. Студенты у нас работают на вахте, непосредственно в структурных подразделениях, выполняют задачи, знакомятся с корпоративной культурой, проходят практику. Есть студенты, которые проходят преддипломную практику", – рассказала специалист отдела обучения и развития персонала компании "Бамстроймеханизация" (входит в холдинг Нацпроектстрой) Наталья Свиридова. 15

Дивизион «Энергетика и порты»17

АО «Трест Гидромонтаж» 17

Новый материал для подводного окрашивания представили специалистам отрасли17

Корабел.ру (korabel.ru) 26.03.2026 17

Руководитель технического отдела Завода Escotast Роман Шихов представил материал для подводного окрашивания на конференции "Подводно-технические работы: инновации, технологии, безопасность". Материал применялся на объекте АО "Трест Гидромонтаж" Морской порт Лавна в Мурманске в рамках опытно-промышленных испытаний по подводному нанесению эмали на опорно-причальные стенки морского порта. 17

Новости на ресурсах НПС.....18

Где выпускникам строительных вузов искать первую работу и как развиваться в профессии?.....18

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 26.03.2026 18

Ответы прозвучали на форуме "Молодой специалист – строитель будущего" на площадке архитектурно-строительного университета в Новосибирске. За три года участия в организации Форума "Молодой специалист – строитель будущего" мы охватили 16 городов страны. Для нас это уникальная возможность находить талантливых специалистов в компании Нацпроектстрой, которые есть почти во всех регионах России, а для студентов – первые шаги в карьере". – отметила Татьяна Горловская, заместитель генерального директора по управлению персоналом "ГК НПС", на торжественном открытии. 18

Принять ответственное решение, преодолеть трудности, собрать команду, чтобы... восстановить мост18

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 26.03.2026 18

О становлении настоящего специалиста, инженера – проектировщика, соединившего берега и сердца, мы сняли фильм "Мосты". Сейчас он доступен к просмотру на 10 языках. Кинопреьера состоялась на форуме "Молодой специалист – строитель будущего" в Новосибирске. И совсем скоро короткометражка "облетит" школы по всей стране..... 18

В Дмитрове началось укрупнение металлоконструкций будущего моста19

ТГ-канал «Дороги и мосты», 26.03.2026 19

На строительстве нового Рогачевского моста через канал имени Москвы в подмосковном Дмитрове, которое ведет Нацпроектстрой, началось укрупнение металлоконструкций будущего пролетного строения. Они построили стапель, на котором уже ведется укрупнительная сборка первых секций моста. Русловая часть пролетного строения будет собираться методом навесной сборки. Общая масса металлоконструкций составит 1 412 т, сейчас собрано уже 136 т и укрупнено 569 т. 19

Спа-салон для поездов19

ТГ-канал «Наша колея 1520», 26.03.2026..... 19

Слышали ли вы о "прописке" у поездов метро? Электродепо – место, где каждая единица техники получает "регистрацию", ночлег и "спа-процедуры". Прописка обозначается соответствующими надписями на самих поездах. Например, "ТЧ-1" указывает на принадлежность к электродепо "Северное", которое обслуживает Сокольническую линию, а "ТЧ-2" – к депо "Сокол". 19

В какой цвет красить?20

ТГ-канал «Все включено», 26.03.2026..... 20

Маркировка проводов разными цветами – это не рекламный ход производителя, а соблюдение требований нормативных документов. Цветовое обозначение помогает электрику быстро идентифицировать назначение провода (фаза, ноль или земля), уменьшить риск ошибочных подключений при монтаже. 20

Специалисты «Трансстроймеханизации» против весенней ямочности20

ВК «ТСМ – строим современные дороги и аэропорты», 26.03.2026 20

С наступлением весны появляется сезонная проблема. Дорожники называют ее «критической ямочностью». Из-за воздействия нагрузки в период температурных колебаний (многократного перехода через ноль) на асфальтобетонном покрытии возникают трещины. «Ямочность на дороге — не только вопрос комфорта, но и угроза безопасности дорожного движения из-за резких торможений, потерь управления, повреждения подвесок. Как следствие, километровые пробки», - отметил Денис Воропаев, руководитель направления гарантийных обязательств «Трансстроймеханизации» (входит в Нацпроектстрой). 20

ГК «Нацпроектстрой»

В Петербурге подготовили документацию для трамвайной линии от Шушар до Колпино

Деловой Петербург (dp.ru) 26.03.2026

В Петербурге утвердили проект планировки территории для трамвайной линии от станции метро "Шушары" до Колпино, проект распоряжения опубликован на сайте Смольного. Напомним, в феврале "Горэлектротранс" и "Нацпроектстрой" подписали соглашение о намерениях по строительству четырех трамвайных маршрутов: вдоль Софийской улицы, вдоль Южной широтной магистрали, вдоль Волхонского шоссе и до города-спутника "Южный". Общая протяженность новых трамвайных линий превышает 40 км.

В Петербурге утвердили проект планировки территории для трамвайной линии от станции метро "Шушары" до Колпино, проект распоряжения опубликован на сайте Смольного.

Маршрут входит в проект четырех новых линий, запланированных совместно "Нацпроектстроем", Смольным и "Горэлектротрансом".

"Утвердить проект планировки территории для размещения линейных объектов регионального значения: "Софийская ул.", "Трамвайная линия от станции метро "Южная" до г. Колпино", "Проезд № 1 от Софийской ул. до проезда № 2", "Усть-Ижорское шоссе от Софийской ул. до Северного проезда", "Заводской пр. от Софийской ул. до Пролетарской ул.", "Продолжение Пролетарской ул. от Софийской ул. до Заводского пр.", – следует из текста документа.

Депо разместят рядом со станцией "Шушары".

Напомним, в феврале "Горэлектротранс" и "Нацпроектстрой" подписали соглашение о намерениях по строительству четырех трамвайных маршрутов: вдоль Софийской улицы, вдоль Южной широтной магистрали, вдоль Волхонского шоссе и до города-спутника "Южный". Общая протяженность новых трамвайных линий превышает 40 км. Подробнее о них читайте в материале "Делового Петербурга".

Новая трамвайная линия "Славянка" была запущена 24 декабря прошлого года. Регулярное движение началось в рамках первого этапа запуска линии от метро "Купчино" до Валдайской улицы в Шушарах. Завершить ввод трамвайной линии и запустить трамвай в микрорайон "Славянка" планируется в 2026 году.

<https://www.dp.ru/a/2026/03/26/v-peterburge-podgotovili-dokumentaciju>

Другие публикации по теме

<https://www.spb.kp.ru/daily/27768/5227870/>

<https://www.rosbalt.ru/news/2026-03-26/smolnyy-podgotovil-dokumentatsiyu-dlya-novoy-tramvaynoy-linii-v-kolpino-5570066>

<https://www.fontanka.ru/2026/03/26/76332285/>

<https://mr-7.ru/articles/2026/03/26/tramvainaia-liniia-ot-stantsii-metro-shushary-do-kolpino-poluchila-dokumentatsiyu-news>

Утверждена деловая программа Международного транспортно-логистического форума

Известия (iz.ru) 26.03.2026

На площадке правительства Российской Федерации состоялось заседание организационного комитета по вопросам подготовки и проведения первого Международного транспортно-логистического форума. МТЛФ проходит при поддержке национальных партнеров ПАО "Аэрофлот" и ГК "Нацпроектстрой". Генеральным партнером выступает транспортная группа FESCO, стратегическим партнером – ПАО "Россети", официальными партнерами – Государственная компания "Автодор" и ОАО "РЖД".

На площадке правительства Российской Федерации состоялось заседание организационного комитета по вопросам подготовки и проведения первого Международного транспортно-логистического форума. В ходе заседания, которое провел заместитель председателя правительства Виталий Савельев, рассмотрены ключевые организационные вопросы подготовки форума, формирование деловой программы, работа с участниками и партнерами, а также вопросы инфраструктурного и информационного обеспечения.

Первый Международный транспортно-логистический форум пройдет с 1 по 3 апреля в Санкт-Петербурге в КВЦ "Экспофорум". Организатор – Министерство транспорта Российской Федерации, оператор – Фонд Росконгресс при поддержке правительства Российской Федерации. МТЛФ проводится в соответствии с поручениями президента Российской Федерации по обеспечению глобальной конкурентоспособности транспортных коридоров России, включая реализацию указов в рамках национальных целей до 2030 года и на перспективу до 2036 года.

"Международный транспортно-логистический форум станет площадкой для трансформации стратегических задач в конкретные проекты и решения. Он будет способствовать согласованной работе по развитию международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России, расширению возможностей использования МТК Север – Юг, Северного морского пути и магистральной инфраструктуры всех стран – участниц форума", – подчеркнул заместитель председателя правительства Российской Федерации Виталий Савельев.

На официальном сайте опубликована полная деловая программа Международного транспортно-логистического форума, включающая информацию о спикерах.

Главная тема форума – "Транспортная связанность как основа нового миропорядка: от глобальной конкуренции к всеобщей безопасности" – найдет отражение в дискуссии пленарного заседания, ключевого события МТЛФ.

"Активная деловая повестка мероприятия призвана стать важной платформой для многостороннего диалога о дальнейшем развитии глобальной транспортно-логистической системы и роли России в ней. Форум реализует поручения президента Российской Федерации по глобальной конкурентоспособности транспортных коридоров в рамках национальных целей до 2030-2036 годов и будет способствовать поиску практических решений для создания бесшовной системы маршрутов, заложив основу процветания Евразийского континента через многостороннее взаимовыгодное партнерство в условиях нового геополитического ландшафта", – сообщил советник президента Российской Федерации, ответственный секретарь оргкомитета МТЛФ Антон Кобяков.

Около 50 мероприятий пройдут в рамках трех тематических блоков: "Логистика и отрасли транспорта", "Глобальная связанность и транспортные коридоры", "Цифровизация и будущее транспорта". Участники сессий обсудят интеграцию национальных транспортных систем в глобальную логистическую сеть, развитие бесшовной логистики и цифровизацию отрасли для повышения связанности транспортной системы Евразии со странами Африки, Азии, Латинской Америки и странами Персидского залива.

Международный транспортно-логистический форум объединит вице-премьеров и министров из более чем 60 стран для развития транспортных коридоров, синхронизации законодательства и создания единой цифровой транспортной системы.

Деловую программу МТЛФ откроет пленарная сессия "Мировые транспортные коридоры: интеграция и бесшовная логистика", которая пройдет в рамках трека "Глобальная связанность и транспортные коридоры". Ключевым вопросом трека станет синхронизация национальных планов стран-участниц по развитию единой транспортной инфраструктуры и оптимизации транзитных маршрутов без дублирования инвестиций.

Другими темами трека "Глобальная связанность и транспортные коридоры" станут обсуждения баланса интересов и новых точек роста международной логистики, а также становление новой географии глобальной торговли. Планируется обсуждение интеграции стран Африканского континента в евразийскую логистическую систему. Участники сессии "Развитие через доступ к глобальным рынкам" обсудят торговый потенциал Африки, российский опыт развития зарубежной транспортной инфраструктуры и встраивание африканских стран в логистические маршруты через Суэцкий канал или вокруг континента. В дискуссии примут участие министр транспорта Российской Федерации Андрей Никитин, президент Нового банка развития Дилма Руссефф, министр транспорта и гражданской авиации Республики Нигер Абдурахаман Амаду, представитель палаты торговли, промышленности, сельского хозяйства, горнодобывающей промышленности и ремесел Республики Чад в Российской Федерации Махамат Абдулай и представители российского бизнеса – заместитель председателя ВЭБ.РФ Даниил Алгульян и генеральный директор ПАО "ДВМП" (FESCO) Петр Иванов.

Другие ключевые мероприятия включают встречи профильных экспертных организаций: Совет руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств – членов ЕАЭС, заседание Межгосударственного технического комитета по стандартизации МТК 418 "Дорожное хозяйство", заседание Международного наблюдательного совета по применению меморандума о взаимопонимании между контрольно-надзорными органами на транспорте, 4-е заседание российско-индийской рабочей группы по дорожному хозяйству и интеллектуальным транспортным системам, расширенное заседание Координационного комитета по управлению железнодорожным маршрутом ЕАТС №1.

МТЛФ проходит при поддержке национальных партнеров ПАО "Аэрофлот" и **ГК "Нацпроектстрой"**. Генеральным партнером выступает транспортная группа FESCO, стратегическим партнером – ПАО "Россети", официальными партнерами – Государственная компания "Автодор" и ОАО "РЖД".

<https://iz.ru/2066632/2026-03-26/utverzhdena-delovaia-programma-mezhdunarodnogo-transportno-logisticheskogo-foruma>

Другие публикации по теме

<https://portnews.ru/news/389494/>

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/sostoyalos-zasedanie-orgkomiteta-mtlf-na-kotorom-utverdili-delovuyu-programmu-foruma/>

Дивизион «Дороги и Мосты»

АО «ДиМ»

В Дмитрове началось укрупнение металлоконструкций будущего моста

Сделано у нас (sdelanounas.ru) 26.03.2026

*На строительстве нового Рогачевского моста через канал имени Москвы в подмосковном Дмитрове, которое ведет **Нацпроектстрой**, началось укрупнение металлоконструкций будущего пролетного строения. Также специалисты филиала **"ДиМ" Мостоотряда-90** уже устроили*

свайное основание моста, установив 238 буронабивных свай. Сейчас они заняты бетонированием ростверка опоры № 2 и подготовкой к бетонированию ростверков опор № 3 и № 4. Уже уложено 7 884 кубометров бетона.

На строительстве нового Рогачевского моста через канал имени Москвы в подмосковном Дмитрове, которое ведет **Нацпроектстрой**, началось укрупнение металлоконструкций будущего пролетного строения.

Они построили стапель, на котором уже ведется укрупнительная сборка первых секций моста. Русловая часть пролетного строения будет собираться методом навесной сборки. Общая масса металлоконструкций составит 1 412 т, сейчас собрано уже 136 т и укрупнено 569 т.

Также специалисты филиала **"ДиМ" Мостоотряда-90** уже устроили свайное основание моста, установив 238 буронабивных свай. Сейчас они заняты бетонированием ростверка опоры № 2 и подготовкой к бетонированию ростверков опор № 3 и № 4. Уже уложено 7 884 кубометров бетона.

После завершения возведения первой очереди нового Рогачевского моста шириной две полосы существующее сооружение середины XX века будет демонтировано.

<https://sdelanounas.ru/blogs/174788/#cut>

Дороги как элемент комфортной и безопасной среды для жизни

Транспорт России (transportrussia.ru) 26.03.2026

*Сенаторы и эксперты проанализировали итоги первого года федерального проекта "Региональная и местная дорожная сеть". Генеральный директор Ассоциации строителей и поставщиков дорожного комплекса (АСДОР) Юрий Агафонов акцентировал внимание собравшихся на проблеме закредитованности всех участников дорожной деятельности. По данным Росстата, только в 2024 году дорожный комплекс выплатил свыше 65 млрд руб. банкам в виде процентов за кредиты и банковских гарантий. На примере **НПС/Мостострой-11** эксперт показал, что в 2023-2025 годах система государственных закупок была построена на условиях твердой договорной цены, с учетом прогнозируемой Минэкономразвития России инфляции на уровне 5-6% в год без индексации, по факту – 10-16% в год.*

Сенаторы и эксперты проанализировали итоги первого года федерального проекта "Региональная и местная дорожная сеть"

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Член Комитета СФ по экономической политике Валерий Васильев провел круглый стол, посвященный реализации федерального проекта "Региональная и местная дорожная сеть" в рамках национального проекта "Инфраструктура для жизни".

В мероприятии приняли участие сенаторы РФ, представители федеральных министерств и региональных властей, в том числе 10 субъектов РФ – Амурской, Пензенской, Саратовской, Белгородской, Вологодской, Липецкой, Рязанской областей, Кабардино-Балкарской и Чеченской республик и Республики Адыгея, достигших в 2025 году плановых значений показателей федерального проекта и получивших награду "Золотой каток", а также представители отраслевых ассоциаций, руководители дорожно-строительных компаний, эксперты научно-исследовательских организаций.

Проект – народный

Федеральный проект "Региональная и местная дорожная сеть" направлен на повышение доступности социальных услуг, безопасности дорожного движения, развитие территорий.

"Это самый народный федпроект, главная цель которого – создание надежной и доступной дорожной инфраструктуры на региональном и местном уровнях, – заявил Валерий Васильев, открывая дискуссию. – Региональными и местными дорогами, ведущими к местам работы, детским садам, школам, больницам, поликлиникам и другим социальным объектам, ежедневно пользуется большинство россиян. Их качество напрямую влияет на качество жизни наших граждан".

Действительно, там, где проходит дорога, появляются перспективы, новые рабочие места, строится жилье, благоустраивается городская среда. Немаловажна и экологическая составляющая, в первую очередь за счет вывода транзитного трафика за пределы населенных пунктов.

Таким образом, региональные и местные дороги являются одним из важнейших факторов для достижения поставленной Президентом РФ Владимиром Путиным цели – создания для граждан комфортной и безопасной среды для жизни.

К 2030 году доля автомобильных дорог, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, составит 85%, доля дорожной сети крупнейших городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, – 85%, количество построенных обходов населенных пунктов на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения (нарастающим итогом) – 14, доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, – 60%.

Заместитель директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Евгений Медведев подвел итоги первого года реализации федпроекта "Региональная и местная дорожная сеть". По его словам, в 2025 году построены и реконструированы более 1 тыс. км региональных дорог, в том числе капитально отремонтированы почти 22 тыс. км. При этом он отметил отставание от графика по приведению к нормативу региональных дорог в Тверской области и Краснодарском крае.

В 2025 году объем поддержки регионов из федерального бюджета по нацпроекту "Инфраструктура для жизни" для приведения дорог в нормативное состояние составил 365 млрд руб., кассовое освоение средств федеральной поддержки – 99,99%, 81 регион освоил 100% выделяемых средств, три региона – менее 100%.

"Ключевым условием долговечности дорог остаются всеобъемлющая диагностика дорожной сети и многоуровневый контроль качества на каждом этапе. Регионам необходимо увеличивать протяженность диагностируемых дорог, обеспечивать постоянный контроль за качеством работ, проводимых подрядными организациями, уделяя особое внимание мостовым сооружениям", – заключил представитель Минтранса.

Исполняющий обязанности начальника управления регионального развития и реализации национального проекта Федерального дорожного агентства Константин Потанин остановился на мерах по повышению эффективности, финансовой дисциплины и проверки качества.

По его словам, для более качественного планирования работ и подтверждения результатов на региональном уровне с 2022 года в субъектах Федерации стали проводить обязательную инструментальную диагностику. В 2025 году в регионах выполнены работы по инструментальной диагностике на 362 тыс. км, что составляет 73% от общей протяженности всех региональных автомобильных дорог и выше на 5% итогов 2024 года.

"Очень важное нововведение – поручение правительства по проработке изменения правил предоставления субсидий и учету коэффициента по количеству проведенной инструментальной диагностики. Это нужно для того, чтобы до 2030 года охватить инструментальной диагностикой дороги в опорных населенных пунктах", – сказал Константин Потанин.

Он подчеркнул, что традиционное трехлетнее бюджетирование не отвечает поставленным целям. "Надо переходить на долгосрочное планирование, и мы строим планы на 5-6 лет вперед, – рассказал он. – Это позволяет обеспечивать долгосрочную контрактацию и при уточнении результатов инструментальной диагностики актуализировать эту программу, исходя из приоритетов национальных целей".

Росавтодор дорабатывает также методику расчета показателей нацпроекта, чтобы охватить дороги с переходным типом покрытия, доля которых в составе региональных составляет порядка 25%.

Дорожные данные – как на ладони

В настоящее время собраны цифровые паспорта 100% федеральных автомобильных дорог, 99% – региональных дорог. Продолжается работа по наполнению цифровыми паспортами дорог местного значения.

Система контроля дорожных фондов уже сейчас не только способна аккумулировать данные, но и позволяет проверять сбалансированность региональных программ.

"Система контроля дорожных фондов должна стать рабочим инструментарием руководителей регионов и дорожной отрасли, с помощью которого можно планировать свою деятельность", – заявил заместитель генерального директора ФАУ "РОСДОРНИИ" Антон Журавлев.

В системе существует региональный модуль планирования на 6-летний период по всем субъектам РФ. "Мы знаем каждый участок дорог, на котором планируется проводить тот или иной вид работ, будь то стройка, реконструкция, капитальный ремонт или ремонт, и все это с привязкой к финансированию и протяженности участков", – сказал эксперт.

Второй этап контроля системы дорожных фондов – техническое состояние автомобильных дорог по результатам инструментальной диагностики.

Разработан модуль внесения данных инструментальной диагностики, позволяющий видеть планы субъектов РФ по объему сети, на которой планируется проводить эти работы. "Мы видим исполнение контрактации этих мероприятий. Далее в систему заносятся ведомости инструментальной диагностики, формируется паспорт диагностики каждой автомобильной дороги. На основании внесенных данных по 100-метровым участкам в ведомостях диагностики делается вывод (без участия человека) о транспортно-эксплуатационном состоянии автодороги", – пояснил Антон Журавлев.

Кроме того, в отношении каждого субъекта Федерации сформирован цифровой паспорт дорожной деятельности. Все сведения Федеральной государственной информационной системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов (ФГИС СКДФ) о дорожной деятельности субъекта агрегируются в информационные панели для наглядного представления и принятия управленческих решений. Сюда входят данные о протяженности автомобильной сети и ее нормативном состоянии, информация об опорных населенных пунктах и нормативном состоянии дорог, ведущих к ним. "Таким образом, система позволяет видеть дорожные данные как на ладони и в моменте", – констатировал Антон Журавлев.

С 2026 года система автоматически сможет рассчитывать достижимость показателей ФП "Региональная и местная дорожная сеть", что позволит субъектам Федерации выстраивать свою работу более эффективно.

Рекомендации выполняются

"Несмотря на почти 100-процентное кассовое исполнение, ежегодно выявляются значительные нарушения при планировании и выполнении дорожных работ, – отметила аудитор Счетной палаты РФ Елена Бойцова. – Одна из причин – некомпетентность сотрудников и текучка кадров в региональных управлениях дорожного хозяйства. Еще одна проблема связана с несоответствием межремонтных сроков госстандарту. Использование сроков и ГОСТа не является обязательным требованием, в результате на местах ставят более короткие сроки в случае капитального ремонта".

По ее словам, в субъектах Федерации отмечается недостаточность бюджетных ассигнований в дорожные фонды. Вместе с тем анализ нормативов финансовых затрат на содержание региональных автодорог показал, что данные нормативы превышают аналогичные показатели, установленные на уровне федеральных автодорог, несмотря на то, что интенсивность транспортного потока на федеральных трассах значительно выше.

В конце 2025 года Счетная палата РФ направила рекомендации в 25 субъектов РФ о необходимости пересмотра указанных нормативов и сокращения запрашиваемых ассигнований на ремонт дорог.

Краснодарский край и Нижегородская область оперативно внесли соответствующие изменения, что позволило снизить их годовую потребность в бюджетных ассигнованиях на 18 млрд руб. и 13 млрд руб. соответственно, снизив нагрузку на бюджет.

Как сказала Елена Бойцова, в ходе проверок на отремонтированных участках автомобильных дорог были отмечены дефекты и разрушение дорожной одежды, это стало результатом изначально некачественно выполненных работ и подтверждено результатами лабораторных исследований.

"Негативным фактором, влияющим на сохранность автомобильных дорог, является отсутствие синхронизации сроков проведения дорожных работ и работ на инженерных коммуникациях. "Ремонт на ремонте" приводит к неэффективным расходам", – подчеркнула она.

По данным Счетной палаты РФ, в 2024 году в Нижегородской области сократилась с 41 до 33% доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, находящихся в нормативном состоянии. Это было связано со строительством дороги М-12 "Восток", когда тяжеловесная техника повредила в общей сложности порядка

230 км региональных и местных дорог. "Мы дали рекомендации о необходимости найти свободные денежные средства, чтобы восстановить дорожное полотно. Из федерального бюджета Нижегородской области было выделено около 2,8 млрд руб. на приведение в нормативное состояние

113 км. На 2026 год запланировано дополнительное ассигнование на восстановление еще 226 км", – привела данные аудитор.

Счетная палата РФ проверяла также эффективность работы автоматических пунктов весогабаритного контроля. По состоянию на октябрь 2024 года было выявлено, что 254 АПВГК, или более 40% от общей численности, не осуществляют фиксацию нарушений. Как следствие, дорожные фонды субъектов Федерации недополучили соответствующие начисления из-за несоблюдения транспортными средствами весовых параметров, что приводило к разрушению дорожной одежды. Согласно расчетам, общий объем неэффективных расходов бюджета составил порядка 11 млрд руб. (это стоимость установки 254 АПВГК), а объем недополученных доходов – порядка 25 млрд руб.

Как пояснила Елена Бойцова, субъекты Федерации проводят работу по вводу установленных АПВГК, стали взимать соответствующую плату и получать доход.

И опыт, сын ошибок трудных

Протяженность дорожной сети Пензенской области более 16 тыс. км, из них федеральные дороги – 840 км, региональная сеть – чуть более 3,5 тыс. км, местная дорожная сеть – более 11 тыс. км.

В регионе функционируют 33 дорожные организации, из них 10 – крупнейшие в дорожной отрасли.

Министр строительства, транспорта и дорожного хозяйства Пензенской области Александр Гришаев рассказал, как в регионе приводят в нормативное состояние региональные и местные дороги.

Программой дорожной деятельности изначально были определены основные направления ремонта и реконструкции дорог региона, причем на первом месте всегда стояли дороги, соединяющие областной центр с районными центрами, на втором – дороги, соединяющие районные центры между собой, на третьем – дороги от районных центров к крупным селам.

За последние 10 лет нормативность региональных дорог в Пензенской области увеличилась с 40 до 71,5%.

В рамках программы по приведению в нормативное состояние автодорог местного значения выполнялись ремонтные работы на объектах дорожной инфраструктуры, ведущих к точкам экономического роста – селам с численностью жителей 300 человек и более. С 2020 года отремонтированы около 900 км дорог местного значения.

Протяженность сети дорог городской агломерации составляет более 1 тыс. км, из них в нормативном состоянии было 59%, к 2024 году – уже 86%.

Большое значение в Пензенской области уделяется достижению показателей по развитию опорных населенных пунктов. С 2022 года в рамках программы по восстановлению искусственных сооружений приведены к нормативу 25 мостов. В 2025 году отремонтированы 70 км дорог и один мост. "Мы работаем по такой методике: ремонтируем все мосты, находящиеся на дороге опорной сети, а также ремонтируем саму дорогу. У нас около 800 км регио-

нальных дорог входят в опорную сеть, в нормативном состоянии – более 83%, к 2027 году этот показатель достигнет 85%, – сказал Александр Гришаев. – Ежегодно делаем инструментальную диагностику региональной дорожной сети, стараемся контрактацию объектов проводить до 1 сентября".

Министр транспорта и автомобильных дорог Рязанской области Антонина Черских поделилась опытом по обеспечению финансовой дисциплины и эффективному планированию. Ключевым фактором она назвала четкую организацию работы с лимитами и строгое соблюдение графика кассового освоения.

Перераспределение полномочий связано с рисками

В зоне ответственности субъектов находятся 502,5 тыс. км региональных и 1014,2 тыс. км местных дорог. Состояние автомобильных дорог регионального и местного значения сейчас примерно одинаковое, в нормативе находятся порядка 55% в среднем по стране.

Согласно федеральному проекту "Развитие инфраструктуры в опорных населенных пунктах" субъекты Федерации должны будут на 30% улучшить качество среды для жизни в 2160 опорных населенных пунктах к 2030 году и на 60% – к 2036 году.

Генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами

"РАДОР" Игорь Старыгин рассказал о рисках, влияющих на достижение показателей нацпроекта "Инфраструктура для жизни", в связи с перераспределением полномочий по управлению автомобильными дорогами местного значения.

Он привел анализ фактической обеспеченности и нормативной потребности в финансовых ресурсах в 2025 и 2024 годах для выполнения работ на автомобильных дорогах регионального значения.

В 2025 году этот показатель по содержанию составлял 45,5%, по ремонту – 67,6%, по капитальному ремонту – 9,4%. "Мы фиксируем абсолютно прямую зависимость состояния автомобильных дорог от обеспеченности финансовыми ресурсами. В части капитального ремонта работы ведутся лишь на критически важных объектах, аварийных и предаварийных мостах. В среднем уровень обеспеченности по этим работам для автомобильных дорог регионального значения – чуть более 31%", – проинформировал Игорь Старыгин.

Он акцентировал внимание на повышении эффективности использования средств дорожных фондов. Согласно постановлению Правительства РФ от 30.05.2017 № 658 "О нормативах финансовых затрат и Правилах расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения" межремонтные сроки эксплуатации автомобильных дорог федерального значения с усовершенствованным типом покрытия увеличены до 12 лет, с капитальным – до 24 лет.

"По данным на 1 марта 2026 года лишь 50 субъектов Федерации приняли нормативные документы по аналогии с постановлением Правительства РФ № 658, – подчеркнул Игорь Старыгин. – 19 субъектов РФ выделили нормативы опорной сети, из них в 13 субъектах РФ нормативы совпадают с общими для региональных или межмуниципальных дорог. В Ингушетии, Чечне, Хакасии, а также в Орловской, Псковской и Амурской областях нормативы опорной сети приняты выше региональных".

Эксперт предложил актуализировать постановление Правительства РФ № 658 и утвердить нормативы для опорной сети автодорог. С учетом того, что все технические параметры автомобильных дорог устанавливаются при присвоении категории автомобильной дороге, Правительству РФ рекомендовано установить единые нормативы финансовых затрат для автодорог вне зависимости от их значения.

Игорь Старыгин напомнил, что с 19 июня 2025 года пересмотрены подходы к управлению местными автомобильными дорогами. "До 1 января 2027 года был дан переходный период, – пояснил он. – После этой даты, если никаких действий на региональном уровне не будет предпринято, 1 млн км местных дорог перей-

дет в управление регионами. По состоянию на сегодняшний день ни в одном субъекте РФ не приняты решения о том, что дальше делать с этими дорогами".

Чтобы оценить эти изменения, была проведена экспертная оценка уровня обеспеченности автодорог регионального и местного значения в 2026-2027 годах (в млн руб./1 км) без учета городов федерального значения и новых субъектов РФ. Для регио-

нальных автомобильных дорог эта обеспеченность составляет 2,65 млн руб./1 км, для автомобильных дорог местного значения – 0,71 млн руб./1 км, для автомобильных дорог местного значения с твердым покрытием – 1,2 млн руб./1 км.

"Если все полномочия по управлению местными дорогами будут перенесены на региональный уровень, то общий уровень обеспеченности автомобильных дорог регионального и местного значения понизится почти в два раза и составит 1,35 млн руб./

1 км, что создаст риски для достижения показателей национального проекта", – заявил Игорь Старыгин.

Он предложил рекомендовать субъектам РФ произвести оценку рисков, влияющих на достижение показателей нацпроекта "Инфраструктура для жизни" в условиях перераспределения полномочий по управлению автомобильными дорогами местного значения.

В особом подходе нуждаются грунтовые автомобильные дороги, доля которых в составе региональных дорог составляет 7,4% (37 189 тыс. км), в составе местных дорог – 41% (415 769,7 тыс. км).

В целях снижения рисков достижения показателей нацпроекта Правительству РФ (Минтранс России) рекомендовано:

- уточнить подходы по управлению автомобильными дорогами с переходным типом покрытия и грунтовыми автодорогами;

- с целью сохранения приоритета по поддержанию в нормативном состоянии опорной сети автомобильных дорог (66 тыс. км федерального значения и 74 тыс. км регионального значения) передать управление автомобильными дорогами опорной сети на федеральный уровень по аналогии с подходами, принятыми

№ 33-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе публичной власти" в части передачи автодорог местного значения на региональный уровень;

- с целью финансового обеспечения поддержания опорной сети автомобильных дорог в нормативном состоянии восстановить коэффициент при формировании базового уровня федерального дорожного фонда с 0,36 до первоначального уровня – 0,83.

Закредитованность дороге не в пользу

Генеральный директор Ассоциации строителей и поставщиков дорожного комплекса (АСДОР) Юрий Агафонов акцентировал внимание собравшихся на проблеме закрепитованности всех участников дорожной деятельности. По данным Росстата, только в 2024 году дорожный комплекс выплатил свыше 65 млрд руб. банкам в виде процентов за кредиты и банковских гарантий.

На примере НПС/**Мостострой-11** эксперт показал, что в 2023-2025 годах система государственных закупок была построена на условиях твердой договорной цены, с учетом прогнозируемой Минэкономразвития России инфляции на уровне 5-6% в год без индексации, по факту – 10-16% в год.

Как результат, подрядчик не получил компенсации за опережающую инфляцию за два года в размере 15,15%. При этом фактический прирост цен, по оценке подрядчика, от 2023/2022 годов к 2024/2023 годам составил 16,5/10,22%, в том числе: по материалам – 16,23/0,93%; по зарплате – 20,75/29,96%; по МиМ – 19,82/11%.

По мнению Юрия Агафонова, для сохранения отрасли и покрытия выпадающих доходов у подрядчиков необходимо:

- распространить постановление Правительства РФ № 1315 на действующие контракты, заключенные с 1 января 2023 года;
- установить постоянно действующий механизм компенсации разницы между фактической и прогнозной инфляцией с пересчетом работ по КС-3 и выделением бюджетных средств на покрытие затрат;
- обеспечить лимитами и оплатить подтвержденное экспертизой удорожание подрядчикам по действующим контрактам, заключенным до 31 декабря 2022 года.

"Невыполнение данных условий приведет к задержкам выплаты заработной платы и банкротству компаний, – сказал он. – По данным Росстата, объем просроченной задолженности организаций в 2024 году вырос на 43%, в 2025 году он составил 508 млн руб., в феврале 2026 года – 1,2 млрд руб. Заморозка сметной стоимости приводит к накоплению долга по заработной плате и срыву контрактов. Необходимо в кратчайшие сроки установить размер сметной отраслевой заработной платы в субъектах на уровне не ниже сложившейся в крупных системообразующих компаниях, а также ежемесячно проводить индексацию, предусматривающую автоматический пересмотр сметных затрат в соответствии с фактической инфляцией".

Он подчеркнул, что практика включения в сметную стоимость строительства и цену контракта затрат на банковские гарантии исполнения и гарантийных обязательств по контрактам отсутствует, поскольку это не является обязательным условием.

"Обычно финансирование начинается не раньше апреля-мая. Поэтому в начале года подрядчик вынужден идти в банк и брать кредит под 25%, чтобы выплатить зарплату. Законно это? Нет. Строительство объекта можно остановить? Нет. Поэтому необходимо обеспечить своевременное текущее финансирование действующих строительных контрактов с переносом лимитов влево, предусмотреть механизм пересчета контрактов с учетом актуальных индексов удорожания строительно-монтажных работ, не допускать к торгам объекты, не обеспеченные финансированием в соответствии с графиками проекта организации строительства", – резюмировал Юрий Агафонов.

А кадры где?

Кадровый вопрос поднимался практически каждым участником мероприятия.

По информации Федерального дорожного агентства, ежегодная потребность в дорожных кадрах составляет порядка 12 тыс. человек.

Президент Ассоциации производителей и потребителей асфальтобетонных смесей "Р.О.С.АСФАЛТ" Николай Быстров связал недостатки планирования дорожных работ прежде всего с низким уровнем компетенции сотрудников заказчика на муниципальном уровне. Он напомнил, что благодаря отраслевым мерам поддержки дорожного хозяйства в предыдущий период повышение квалификации прошли 28 тыс. работников дорожной отрасли. "В нынешнем проекте этих денег нет, таким образом, фактически повышение квалификации закончилось. Сейчас Минтранс России борется за внесение изменений в статью 85 закона "Об образовании", где предусмотрено, что по таким направлениям деятельности, как авиация, железная дорога, река-море, Минтранс согласует образовательные программы подготовки, но автомобильные дороги сюда не входят, и это большое упущение", – рассказал эксперт.

"В региональных органах управления дорожным хозяйством на должности низшего уровня удается привлечь только вчерашних выпускников, которые, отработав один-два года, уходят в подрядные организации, где больше платят", – продолжил тему Игорь Старыгин. – Необходимо утвердить на федеральном уровне нормативы по численности и финансовому обеспечению органов управления дорожным хозяйством в субъектах Федерации, чтобы качество специалистов отвечало поставленным задачам, и повышать квалификацию сотрудников через такие механизмы".

В ходе дискуссии участники также указали на необходимость дальнейшей цифровизации и автоматизации при планировании дорожной деятельности. Важным шагом должно стать повсеместное внедрение электронного документооборота при подписании стратегических соглашений.

Татьяна ЛАРИОНОВА,

обозреватель "ТР"

<https://www.transportrussia.ru/razdely/avtomobilnye-dorogi/14720-dorogi-kak-element-komfortnoj-i-bezopasnoj-sredy-dlya-zhizni.html>

Дивизион «Железные дороги»

АО «Бамстроймеханизация»

В ТОГУ на фестивале «АрхСтрой. Карьера» школьники спроектировали город

Тихоокеанский государственный университет (togudv.ru) 26.03.2026

Ученики Работодатели, в свою очередь, присматривались к будущим кадрам. "Мы занимаемся с 1974 года строительством Байкало-Амурской магистрали. У нас порядка 18 организаций, которые находятся по всей территории Дальнего Востока и вообще на всей территории Российской Федерации. И люди требуются везде, начиная от разнорабочих. Студенты у нас работают на вахте, непосредственно в структурных подразделениях, выполняют задачи, знакомятся с корпоративной культурой, проходят практику. Есть студенты, которые проходят преддипломную практику", – рассказала специалист отдела обучения и развития персонала компании "Бамстроймеханизация" (входит в холдинг Нацпроектстрой) Наталья Свиридова.

Ученики инженерно-строительных классов Хабаровска впервые приняли участие в отраслевом фестивале "АрхСтрой. Карьера" в Тихоокеанском государственном университете (ТОГУ). Будущие абитуриенты представили свои идеи по застройке Большого Уссурийского острова и вместе со студентами вуза знакомились с потенциальными работодателями.

Масштабное профориентационное мероприятие "АрхСтрой. Карьера" прошло в ТОГУ 11 марта. На площадке фестиваля собрались ученики инженерных классов Хабаровска (в том числе из гимназии № 8), преподаватели и студенты института архитектуры, строительства и дизайна (ИАСиД) ТОГУ, а также представители краевого Минстроя, отраслевых предприятий и организаций региона.

"В этом мероприятии мы подключили абсолютно все целевые группы. С одной стороны, показали школьникам, насколько перспективны архитектурно-строительные направления и сколько предприятий Хабаровского края готовы принимать их после обучения в нашем университете. С другой стороны, тех же школьников свели со студентами, которые могли бы заразить их идеей учиться и оставаться именно здесь, на Дальнем Востоке. И, конечно же, познакомили школьников и студентов с работодателями", – сказала директор ИАСиД ТОГУ Евгения Самсонова.

После торжественного открытия и приветствия ректора ТОГУ Юрия Марфина участники отправились знакомиться с потенциальными работодателями. В холлах развернулась отраслевая стендовая сессия, где можно было лично пообщаться с кадровиками "БамСтройМеханизации", УК "ДА! Девелопмент", "ВЕЗА", "СтройДорСервис" и другими. Школьники и студенты расспрашивали о стажировках и вакансиях представителей "Технониколь Дальний Восток", "МАСКОМ" и МУП "Водоканал".

Организаторы сделали ставку на раннюю профориентацию старшеклассников. На отдельных локациях в актовом зале университета школьные команды на скорость возводили устойчивые конструкции из макарон и пластилина, а также решали серьезные градостроительные задачи в

конкурсе "АрхСтрой". "Наш институт разноплановый. Три станции – это три наши высшие школы, которые готовят специалистов в области линейного строительства: это строительство автомобильных дорог, землеустройство и кадастр. Еще архитекторы, которые придумывают вообще все, что связано с объектами строительства. И промышленно-гражданское строительство – следующая станция. Команды, которые займут первые места, получают дополнительные баллы при поступлении в наш университет, остальные – четыре. Все уйдут с какими-то баллами", – пояснила Евгения Самсонова.

"Игровой формат наших конкурсов помогает школьникам в легкой и веселой форме прикоснуться к будущим профессиям. За короткое время перед ними ставились достаточно серьезные задачи. Одна из таких – спланировать городскую застройку на развивающейся территории Большого Уссурийского острова", – рассказала преподаватель высшей школы промышленного и гражданского строительства (ВШ ПГС) ИАСиД ТОГУ Ярослава Захарова. "Им необходимо было спроектировать новый город на границе с Китаем, учитывая риски паводков и необходимость международной интеграции. Оценивались функциональное зонирование, композиционная идея, презентация и другие важные при планировании городской застройки критерии", – добавила старший преподаватель ВШ ПГС ИАСиД ТОГУ Нина Смирнова.

Для студентов и школьников фестиваль стал возможностью узнать о перспективах трудоустройства и определиться с личной карьерной траекторией на рынке труда. "Я вижу специальности инженерной направленности очень перспективными в будущем", – отметил ученик инженерно-строительного класса гимназии № 8 Александр Ли. Другие участники рассказывали, что познакомились со строительными компаниями, о которых раньше не знали, и заинтересовались стажировками в министерстве строительства.

Работодатели, в свою очередь, присматривались к будущим кадрам. "Мы занимаемся с 1974 года строительством Байкало-Амурской магистрали. У нас порядка 18 организаций, которые находятся по всей территории Дальнего Востока и вообще на всей территории Российской Федерации. И люди требуются везде, начиная от разнорабочих. Студенты у нас работают на вахте, непосредственно в структурных подразделениях, выполняют задачи, знакомятся с корпоративной культурой, проходят практику. Есть студенты, которые проходят преддипломную практику", – рассказала специалист отдела обучения и развития персонала компании **"Бамстроймеханизация" (входит в холдинг Нацпроектстрой)** Наталья Свиридова.

Во второй части фестиваля "АрхСтрой. Карьера" состоялся круглый стол "Кадры для строительной отрасли Хабаровского края: новые вызовы и точки роста", где представители отрасли вместе с чиновниками и представителями ТОГУ обсудили подготовку востребованных специалистов. "По официальным данным комитета по труду, занятость в отрасли в среднем в 2024-25 годах составляла более 72 тысяч человек. Это и рабочие кадры, и кадры высшей квалификации", – отметила начальник центра карьеры ТОГУ Мария Дьякова, подчеркнув, что трудоустраиваются в профильные организации более 80 % выпускников ТОГУ.

Представители краевого Минстроя провели для участников круглого стола – студентов ИАСиД ТОГУ презентацию программы стажировок в исполнительных органах Хабаровского края, а начальник отдела организации и сопровождения приема ТОГУ Константин Романов рассказал о преимуществах целевого обучения для заказчиков и абитуриентов, и разъяснил ключевые условия поступления и обучения целевиков.

Организаторами фестиваля "АрхСтрой. Карьера" выступили институт архитектуры, строительства и дизайна и центром карьеры ТОГУ, Министерство строительства Хабаровского края и АСРО "Региональное объединение строителей "СОЮЗ".

Фотоальбом мероприятия

<https://togudv.ru/ru/news/2026-03-26-v-togu-na-festivale-arhstroj-karera-shkolniki-sproektirovali-gor/>

Дивизион «Энергетика и порты»

АО «Трест Гидромонтаж»

Новый материал для подводного окрашивания представили специалистам отрасли

Корабел.ру (korabel.ru) 26.03.2026

*Руководитель технического отдела Завода Еcomast Роман Шихов представил материал для подводного окрашивания на конференции "Подводно-технические работы: инновации, технологии, безопасность". Материал применялся на объекте **АО "Трест Гидромонтаж"** Морской порт Лавна в Мурманске в рамках опытно-промышленных испытаний по подводному нанесению эмали на опорно-причальные стенки морского порта.*

Руководитель технического отдела Завода Еcomast Роман Шихов представил материал для подводного окрашивания на конференции "Подводно-технические работы: инновации, технологии, безопасность".

Эмаль Еcomast Е 490 применяется для окрашивания металлических и бетонных поверхностей, конструкций, находящиеся в условиях погружения, зон забрызгивания морских сооружений, шпунтовых стенок, свай и других конструкций в условиях постоянной влаги.

При эксплуатации под водой срок службы покрытия из 1-го слоя эмали толщиной 500–1000 мкм составляет не менее 10 лет.

Материал применялся на объекте **АО "Трест Гидромонтаж"** Морской порт Лавна в Мурманске в рамках опытно-промышленных испытаний по подводному нанесению эмали на опорно-причальные стенки морского порта.

Обзор эмали для окрашивания металлических и бетонных поверхностей, конструкций, находящиеся в условиях погружения, зон забрызгивания морских сооружений,

шпунтовых стенок, свай и других конструкций в условиях постоянной влаги смотрите [ЗДЕСЬ](https://www.korabel.ru/news/comments/novyj_material_dlya_podvodnogo_okrashivaniya_predstavili_sp).

https://www.korabel.ru/news/comments/novyj_material_dlya_podvodnogo_okrashivaniya_predstavili_sp
[ecialistam_otrasli.html](https://www.korabel.ru/news/comments/novyj_material_dlya_podvodnogo_okrashivaniya_predstavili_sp)

Новости на ресурсах НПС

Где выпускникам строительных вузов искать первую работу и как развиваться в профессии?

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 26.03.2026

Ответы прозвучали на форуме "Молодой специалист – строитель будущего" на площадке архитектурно-строительного университета в Новосибирске. За три года участия в организации Форума "Молодой специалист – строитель будущего" мы охватили 16 городов страны. Для нас это уникальная возможность находить талантливых специалистов в компании Нацпроектстроя, которые есть почти во всех регионах России, а для студентов – первые шаги в карьере". – отметила Татьяна Горловская, заместитель генерального директора по управлению персоналом "ГК НПС", на торжественном открытии.

Ответы прозвучали на форуме "Молодой специалист – строитель будущего" на площадке архитектурно-строительного университета в Новосибирске. За три года участия в организации Форума "Молодой специалист – строитель будущего" мы охватили 16 городов страны. Для нас это уникальная возможность находить талантливых специалистов в компании Нацпроектстроя, которые есть почти во всех регионах России, а для студентов – первые шаги в карьере". – отметила Татьяна Горловская, заместитель генерального директора по управлению персоналом "ГК НПС", на торжественном открытии.

На ярмарке вакансий представители "Эннова" и "ЭнергоСК" (входят в ГК НПС) ответили на вопросы студентов о стажировках и перспективах трудоустройства, а молодые сотрудники поделились личными историями о начале профессионального пути.

Также, участники форума могли переместиться на стройплощадку Нацпроектстроя с помощью Vr-очков, которые позволяют увидеть результат проектирования в виде высокопроработанной 3D модели объекта. В рамках мероприятия команда НПС провела квиз и выступила с лекциями по темам "Карьерный путь в инфраструктурном строительстве" и "От аудитории к рабочему месту: как подготовить студентов к требованиям компаний" для преподавателей.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #НПС_новости

<https://t.me/gkNPS/1770>

Другие публикации по теме

<https://t.me/npsvsevkl/569>

https://vk.com/wall-227648545_776

Принять ответственное решение, преодолеть трудности, собрать команду, чтобы... восстановить мост



ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 26.03.2026

О становлении настоящего специалиста, инженера – проектировщика, соединившего берега и сердца, мы сняли фильм "Мосты". Сейчас он доступен к просмотру на 10 языках. Кинопреьера состоялась на форуме "Молодой специалист – строитель будущего" в Новосибирске. И совсем скоро короткометражка "облетит" школы по всей стране.

О становлении настоящего специалиста, инженера – проектировщика, соединившего берега и сердца, мы сняли фильм "Мосты". Сейчас он доступен к просмотру на 10 языках.

Кинопреьера состоялась на форуме "Молодой специалист – строитель будущего" в Новосибирске. И совсем скоро короткометражка "облетит" школы по всей стране.

Настоящие строительные площадки и профессионалы в кадре напоминают: то, что мы видим на экране – вполне реально. А значит, правильно выбранная профессия может стать делом жизни.

Ранее, при поддержке Нацпроектстрой, был снят фильм "Дороги" о механизаторах. Эти работы – часть проекта "Киноуроки в школах России", который реализует Центр "Интеллрост" совместно с Минстрой РФ.  Каналы Нацпроектстрой  Подписаться на НПС в МАХ Проблемы с загрузкой?

 Смотреть тут

#НПС_новости #Минстрой #киноуроки

<https://t.me/gkNPS/1776>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-227648545_777

В Дмитрове началось укрупнение металлоконструкций будущего моста

ТГ-канал «Дороги и мосты», 26.03.2026

На строительстве нового Рогачевского моста через канал имени Москвы в подмосковном Дмитрове, которое ведет Нацпроектстрой, началось укрупнение металлоконструкций будущего пролетного строения. Они построили стапель, на котором уже ведется укрупнительная сборка первых секций моста. Русловая часть пролетного строения будет собираться методом навесной сборки. Общая масса металлоконструкций составит 1 412 т, сейчас собрано уже 136 т и укрупнено 569 т.

На строительстве нового Рогачевского моста через канал имени Москвы в подмосковном Дмитрове, которое ведет Нацпроектстрой, началось укрупнение металлоконструкций будущего пролетного строения. Они построили стапель, на котором уже ведется укрупнительная сборка первых секций моста. Русловая часть пролетного строения будет собираться методом навесной сборки. Общая масса металлоконструкций составит 1 412 т, сейчас собрано уже 136 т и укрупнено 569 т.

Также специалисты филиала "ДиМ" Мостоотряда-90 уже устроили свайное основание моста, установив 238 буронабивных свай. Сейчас они заняты бетонированием ростверка опоры №2 и подготовкой к бетонированию ростверков опор №3 и №4. Уже уложено 7 884 кубометров бетона.

После завершения возведения первой очереди нового Рогачевского моста шириной две полосы существующее сооружение середины XX века будет демонтировано. #Дороги_и_Мосты #Мостоотряд_90

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2065>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2657

Спа-салон для поездов

ТГ-канал «Наша колея 1520», 26.03.2026

Слышали ли вы о "прописке" у поездов метро? Электродепо – место, где каждая единица техники получает "регистрацию", ночлег и "спа-процедуры". Прописка обозначается

соответствующими надписями на самих поездах. Например, "ТЧ-1" указывает на принадлежность к электродепо "Северное", которое обслуживает Сокольническую линию, а "ТЧ-2" – к депо "Сокол".

Слышали ли вы о "прописке" у поездов метро? Электродепо – место, где каждая единица техники получает "регистрацию", ночлег и "спа-процедуры".

Прописка обозначается соответствующими надписями на самих поездах. Например, "ТЧ-1" указывает на принадлежность к электродепо "Северное", которое обслуживает Сокольническую линию, а "ТЧ-2" – к депо "Сокол".

Электродепо состоит из двух основных зон. Первая – это отстойная часть, представляющая собой специальные пути или канавы, где проходят плановые осмотры составов перед выходом на линию. Вторая зона предназначена для ежедневного технического обслуживания и ремонта, который не требует сложных и длительных работ по разбору узлов и агрегатов.

Кроме того, в каждом электродепо оборудованы склады, где хранятся необходимые запасные детали.

Движением поездов в московских электродепо управляет цифровая автоматика разработки и производства Нацпроектстрой. Это депо "Южное", "Аминьевское", "Сокол", "Нижегородская", "Замоскворецкое" и "Столбово".

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #1520_какэтоработает
<https://t.me/NashaKoleya/4211>

В какой цвет красить?

ТГ-канал «Все включено», 26.03.2026

Маркировка проводов разными цветами – это не рекламный ход производителя, а соблюдение требований нормативных документов. Цветовое обозначение помогает электрику быстро идентифицировать назначение провода (фаза, ноль или земля), уменьшить риск ошибочных подключений при монтаже.

Маркировка проводов разными цветами – это не рекламный ход производителя, а соблюдение требований нормативных документов. Цветовое обозначение помогает электрику быстро идентифицировать назначение провода (фаза, ноль или земля), уменьшить риск ошибочных подключений при монтаже.

С конца 1970-х до 2009 года в отечественных электрических сетях для фазы А применялся желтый цвет, для фазы В – зеленый, для фазы С – красный (ЖЗК).

Сейчас цветовая маркировка проводов заменена на "коричневый – черный – серый" (КЧС). Для исключения ошибок на изоляцию токопроводящих жил может наноситься не только цвет, но и цифробуквенные отметки.

#говорят_энергетики_НПС
<https://t.me/npsvsevk/567>

Специалисты «Трансстроймеханизации» против весенней ямочности

ВК «ТСМ – строим современные дороги и аэропорты», 26.03.2026

С наступлением весны появляется сезонная проблема. Дорожники называют ее «критической ямочностью». Из-за воздействия нагрузки в период температурных колебаний (многократного перехода через ноль) на асфальтобетонном покрытии возникают трещины. «Ямочность на дороге

— не только вопрос комфорта, но и угроза безопасности дорожного движения из-за резких торможений, потерь управления, повреждения подвесок. Как следствие, километровые пробки», - отметил Денис Воропаев, руководитель направления гарантийных обязательств «Трансстроймеханизации» (входит в Нацпроектстрой).

С наступлением весны появляется сезонная проблема. Дорожники называют ее «критической ямочностью». Из-за воздействия нагрузки в период температурных колебаний (многократного перехода через ноль) на асфальтобетонном покрытии возникают трещины.

«Ямочность на дороге — не только вопрос комфорта, но и угроза безопасности дорожного движения из-за резких торможений, потерь управления, повреждения подвесок. Как следствие, километровые пробки», - отметил Денис Воропаев, руководитель направления гарантийных обязательств «Трансстроймеханизации» (входит в Нацпроектстрой).

При аварийном ямочном ремонте традиционный горячий асфальт неэффективен — остывает до укладки, плохое сцепление с основанием из-за влаги. Специалисты «ТСМ» знают, как решить эту проблему, ведь компания десятилетиями не только возводит новые магистрали, но и ремонтирует старые. Весной, когда влажность зашкаливает, в ход идет особая технология — литой асфальтобетон.

В составе — щебень, песок, много битума и минерального порошка из известняка или доломита. Последний заполняет поры, впитывает излишки жидкого битума, чтобы тот пленкой обволакивал каждую частичку смеси. Разогретая в кохере (термос-бункере) до 200–260 градусов Цельсия, она заполняет выбоину и уплотняется под собственным весом. Материал можно укладывать в дождь или снег при температуре до -10°C.

Метод ремонта литым асфальтобетоном идеален для локальной «ювелирной» работы: позволяет быстро и надежно «заштопать» яму или устранить колейность на небольшом участке, но для устройства многокилометровых сплошных покрытий существуют более подходящие и экономически оправданные решения.

https://vk.com/wall-215541569_3143