

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 09–10 июня | 2026 год

Москва, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой»	4
«Промышленное строительство: безаварийное вождение на высокой скорости»	4
Коммерсантъ (kommersant.ru) 09.06.2026	4
<i>На деловом завтраке "Газстройпрома" и ИД "Коммерсантъ", состоявшемся на полях XXIX Петербургского международного экономического форума, обсудили пути развития инфраструктурных экономических проектов в условиях ограниченных инвестиций. Дмитрий Болотский, заместитель генерального директора по коммерции группы компаний "Нацпроектстрой", полагает, что в условиях "экономики ограничений" одним из путей повышения эффективности проектов может стать применение модели "Открытая книга", которая снижает ключевые риски за счет прозрачности, гибкости и поэтапного планирования и требует при этом четкого распределения ответственности.</i>	<i>4</i>
На ВСМ Москва – Санкт-Петербург не будет пересечений с автодорогами	7
Октябрьская магистраль (gudok.ru) 09.06.2026	7
<i>На маршруте высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург под Клином продолжается строительство путепровода через федеральную трассу А108. Искусственное сооружение позволит организовать пересечение железной дороги и автотрассы без переездов, сообщили в компании "Нацпроектстрой"</i>	<i>7</i>
Магистраль взмывает над землей	8
Гудок 1520 (1520international.com) 09.06.2026	8
<i>Под Клином над автодорогой А108 установлены первые пролетные строения железнодорожного путепровода строящейся ВСМ Москва – Санкт-Петербург. "Накануне производили монтаж укрупненного металлического блока. Его длина 29 м, вес 98 тонн", – рассказывает представитель ведущего работы предприятия "Мостоотряд-90" (входит в ГК "Нацпроектстрой", НПС) Сергей Рыжов.</i>	<i>8</i>
Дивизион «Дороги и Мосты»	8
ООО «Трансстроймеханизация»	8
Команда «ТСМ» начала укладку верхнего слоя асфальтобетона на трассе Р-280	8
Сделано у нас (sdelanounas.ru) 09.06.2026	8
<i>Команда "Трансстроймеханизации" (входит в Нацпроектстрой) ведет капитальный ремонт автомобильной дороги Р-280 "Новороссия" (обход г. Таганрог) на участке км 70 – км 83 в Ростовской области. Строители приступили к устройству верхнего слоя асфальтобетонного покрытия, продолжают устраивать дорожную одежду, завершают насыпь земляного полотна.</i>	<i>8</i>
Новости на ресурсах НПС	10
На ВСМ Москва – Санкт-Петербург не будет переездов	10

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 09.06.2026	10
<i>На ВСМ Москва - Санкт-Петербург не будет переездов: в местах пересечения с автодорогами магистраль пройдет по искусственным сооружениям.....</i>	
От теории к практике: "Дороги и Мосты" развивают кадровый резерв	10
ТГ-канал «Дороги и мосты», 09.06.2026	10
<i>Студенты столичных ВУЗов посетили филиал "Автотрансстрой" НПС, где смогли увидеть работу ремонтной базы и парк дорожно-строительной техники в действии. Никаких скучных лекций – только реальные машины: тягачи, манипуляторы, фронтальные погрузчики и спецтехника, которая ежедневно обеспечивает надежность наших дорог. Сотрудники филиала "ДиМ" подробно рассказали, как устроена эта "железная армия" и как за ней ухаживать.</i>	
На площадках Нацпроектстроя в Москве прошло заседание Подкомитета по СЦБ и связи Международной Ассоциации "Метро"	11
ТГ-канал «Наша колея 1520», 09.06.2026.....	11
<i>Нашими гостями стали представители Московского, Петербургского, Новосибирского, Казанского и Нижегородского метрополитенов, производители и разработчики систем управления движением.....</i>	
С нотками электричества.....	11
ТГ-канал «Все включено», 09.06.2026.....	11
<i>Многим знаком специфический "запах электричества" после грозы, вблизи высоковольтных ЛЭП или больших трансформаторных подстанций. Но что именно мы ощущаем? Так пахнет смесь летучих веществ, возникающих при электрическом разряде и при нагреве различных материалов. Однако главный источник - озон (O₃). Это</i>	
Сотрудник «ТСМ» осваивает падел и вдохновляет сына на победы	12
ВК «Трансстроймеханизация», 09.06.2026	12
<i>Алексей Волков из «Трансстроймеханизации» (входит в НПС) настоящий спортивный универсал. Бегает, играет в футбол, а теперь приобщается сам и приобщает сына к набирающему популярность виду спорта – паделу.</i>	
ПМЭФ-2026: неделя повышенной нагрузки на М-11.....	12
ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 09.06.2026.....	12
<i>Петербургский международный экономический форум ежегодно собирает тысячи участников, а для дорог это всегда означает дополнительную нагрузку. В этом году количество проездов на М-11 «Нева» в период проведения форума выросло почти на 5% по сравнению с предыдущей неделей и составило 516,1 тыс.</i>	

ГК «Нацпроектстрой»

«Промышленное строительство: безаварийное вождение на высокой скорости»

Коммерсантъ (kommersant.ru) 09.06.2026

*На деловом завтраке "Газстройпрома" и ИД "Коммерсантъ", состоявшемся на полях XXIX Петербургского международного экономического форума, обсудили пути развития инфраструктурных экономических проектов в условиях ограниченных инвестиций. **Дмитрий Болотский**, заместитель генерального директора по коммерции **группы компаний "Нацпроектстрой"**, полагает, что в условиях "экономики ограничений" одним из путей повышения эффективности проектов может стать применение модели "Открытая книга", которая снижает ключевые риски за счет прозрачности, гибкости и поэтапного планирования и требует при этом четкого распределения ответственности.*

На деловом завтраке "Газстройпрома" и ИД "Коммерсантъ", состоявшемся на полях XXIX Петербургского международного экономического форума, обсудили пути развития инфраструктурных экономических проектов в условиях ограниченных инвестиций.

Фото: Евгений Васильев

Дискуссия началась с яркой метафоры. Генеральный директор "Газстройпрома" Николай Ткаченко сравнил положение дел в отрасли с движением по дороге на гололед на высокой скорости. "Первое и естественное желание – притормозить, переждать, присмотреться. Распространенная ошибка – попав в занос, начинать рулить против него: именно по этой причине участники инвестиционного цикла сокращают проекты, заказчики урезают денежные потоки и требуют оптимизации. Все участники процесса начинают недофинансировать экосистему. Но единственно правильный выход – двигаться вперед, объединив усилия инвесторов, подрядчиков, регуляторов".

Перезагрузка вместо паузы

Запрос на промышленные и инфраструктурные объекты в России растет, однако условия их реализации заметно изменились. Перемены не поставили индустрию на паузу, но потребовали перестройки системы, которая все чаще работает на пределе: деньги стали дороже, горизонты планирования – менее устойчивыми, кадровые и технологические ограничения – более жесткими, а цена управленческой ошибки – более высокой.

Строительство превратилось из отраслевой темы в общеэкономическую: именно через стройку реализуются многие национальные проекты, возводятся инфраструктурные и промышленные объекты. Центральным вопросом индустрии стала выработка стратегии в условиях экономики ограничений. Участники дискуссии отметили, что реализация промышленных проектов сопряжена с растущим количеством вызовов и для инвестора, и для заказчика, и, для подрядчика. Волатильность рынка – и финансового, и энергетического – требует умения принимать не только эффективные и экономически выгодные, но и нестандартные решения.

Одним из ключевых показателей, определяющих будущее отрасли, стала скорость, причем во всех аспектах: от умения находить выход из ситуации до непосредственно темпов строительства.

"Мы объективно понимаем, что классические темпы строительства, заложенные в нормативных документах, стали слишком длинными для нынешних условий, – признает Олег Аксютин, заместитель председателя правления ПАО "Газпром". – Первым примером, который продемонстрировал, что можно работать по-другому, стал ввод в эксплуатацию первоочередной установки комплексной подготовки газа Ковыктинского месторождения. Мы построили все почти за два года – фактически в два раза быстрее стандартных сроков для таких проектов. Жизнь

показала, что этот запрос стал стабильным: цикл строительства должен быть короче, чем еще буквально пять-семь лет назад".

Предсказуемость и ответственность

Участники дискуссии едины во мнении: в числе главных запросов бизнеса во всех отраслях – предсказуемость. Компаниям необходим набор долгосрочных ориентиров в условиях высокой ставки, сильного рубля и многочисленных ограничений. Топливо-энергетический комплекс превратился в крупнейшего инвестора, способного обеспечить отрасль стабильными гарантированными заказами в горизонте планирования 10-15 лет, облегчив тем самым адаптацию к меняющимся внешним условиям. Энергостратегия страны, рассчитанная на 50-летний срок, сформирована с прицелом на ежегодную корректировку и доработку нормативов с учетом меняющихся обстоятельств.

По мнению Павла Сорокина, первого заместителя министра энергетики РФ, российские компании далеко не исчерпали потенциал повышения своей эффективности. "Нам надо работать над увеличением скорости стройки и скорости экспертизы: сегодня важна не только эффективная работа объекта, но и его надежная защита, – подчеркнул он. – В ситуации, когда западные рынки закрыты – временно или навсегда, источник эффективности нужно искать внутри и не перегружать экономику чрезмерными затратами как на стройку, так и на операционную деятельность".

В условиях истощенной ресурсной базы спикеры обратили внимание на важность поиска баланса между экономически обоснованной ценой на ресурсы и усилиями инвесторов и подрядчиков по повышению своей эффективности.

Фундаментальным сдвигом для отрасли стал отказ от логики минимальной цены. Дешевые обещания в условиях дорогого капитала несут с собой высокие риски. "Рынок постепенно должен перейти от логики "кто дешевле пообещал" к логике "кто сделает в нужных параметрах", – подчеркнул Николай Ткаченко.

Важно, чтобы заказчик научился привлекать потенциальных подрядчиков на ранних стадиях для того, чтобы выбрать правильные технические решения, которые позволят эффективно реализовать проект. И чтобы подрядчик развил компетенции, которые позволили бы ему выступить в роли адекватного советчика", – предупреждает Вячеслав Онищенко, генеральный директор Агентства трансформации и развития экономики. – Потому что если эта история сводится только к тому, что теперь за все отвечает подрядчик, то получится неработающая модель".

Кто платит за риск?

Одним из ключевых вопросов повестки стало отношение к рискам. В современных экономических реалиях запасов и резервов на риски практически нет. Изжила себя ситуация, когда они просто спускаются по цепочке – от заказчика к подрядчику и далее к субподрядчику, от управленческого решения к строительной площадке.

Дмитрий Болотский, заместитель генерального директора по коммерции **группы компаний "Нацпроектстрой"**, полагает, что в условиях "экономики ограничений" одним из путей повышения эффективности проектов может стать применение модели "Открытая книга", которая снижает ключевые риски за счет прозрачности, гибкости и поэтапного планирования и требует при этом четкого распределения ответственности.

"Позитивно повлиять на отношения заказчика и подрядчика может введение стандарта долгосрочного сбалансированного контракта, например на пять лет вперед. Это повысит предсказуемость и позволит компаниям увереннее инвестировать в технику и технологии", – подчеркнул **Дмитрий Болотский**.

Инвесторы, заказчики и подрядчики строительных проектов понимают, что любая задержка в сроках – это убыток, в то время как оптимизация цикла строительного проекта – это возможность экономии инвестиционного ресурса. "Проекты дорожают на 30-40% за последние пять лет, необходимо ускорение, – рассуждает Екатерина Пужанова, директор по инжинирингу АО ПМСОФТ. – Важно прогнозировать риски крупных проектов на горизонте двух-трех лет с высокой точностью, и одновременно наращивать потенциал быстрой реакции без права на ошибку. В одиночку ни заказчик, ни подрядчик на себя такие риски не возьмет. Настало время новых интегрированных контрактных моделей".

По мнению Александра Ломакина, первого заместителя министра строительства и ЖКХ РФ, сейчас отрасли необходимо посмотреть внутрь себя и провести "внутренний аудит": как организованы процессы, какое используется оборудование, какие внедряются технологии, как осуществляется управление проектными процессами.

"Внутренний аудит": как оценить эффективность

В числе самых острых вопросов – сокращение строительного цикла, внедрение искусственного интеллекта, цифровизация строительной отрасли, повышение эффективности производительности, развитие инженерной инфраструктуры.

"Среди востребованных регионами системных мер поддержки инвестиций – инфраструктурное меню: более 40 млн кв. м жилья введено в эксплуатацию в рамках инфраструктурных бюджетных кредитов, создано более 200 тыс. рабочих мест, около 250 млрд руб. налоговых и неналоговых доходов поступило в бюджеты всех уровней, – рассказал Александр Ломакин. – Основополагающий фактор – эффективность. Мы уже оцифровали процессы не только в деньгах, но и в днях, поскольку каждый день – это финансовые средства. И чем больше мы сократим инвестиционный цикл, тем больше сэкономим финансов на реализацию тех или иных объектов".

Отдельной темой дискуссии стали критерии оценки эффективности. По мнению участников рынка, такие показатели, как валовой доход или чистая прибыль, имеют лишь относительное значение. Николай Ткаченко предложил ввести бенчмарк промышленной инфраструктуры стройки: дороги, трубопроводы, месторождения, заводы.

Анна Акиншина, генеральный директор группы "Самолет", убеждена, что сегодня спасательный круг любой компании – акцент на внутреннюю эффективность. "Еще три года назад девелоперы конкурировали объемами выводов, но сейчас пришло время эффективности, – отметила она. – Можно ли остановиться во время гололеда? Нам приходится на ходу делать шиномонтаж и менять резину! Мы работаем в жестких ограничениях с точки зрения маржинальности и сроков, и важно уметь видеть на шаг вперед. Сейчас мы в том числе инвестируем в рабочую силу. Это проблема федерального масштаба, и внедрением ИИ она не решается – в том, что касается физической работы на стройке".

Активное обсуждение вызвала и меняющаяся роль подрядчика, которая все реже ограничивается исполнением строительного объема. Крупный подрядчик нередко выступает уже как стратегический участник проработки проекта, способный просчитывать последствия решений и помогать заказчику минимизировать риски, отметил Николай Бухаров, заместитель генерального директора по капитальному строительству УК "Металлоинвест".

"Сегодня складывается эффективный механизм, при котором проектные команды заказчика и подрядчика объединяются, по сути, в одну структуру, где разделение происходит не столько по компетенциям, сколько по уровню ответственности, – пояснил он. – При наличии собственного инжиниринга эта структура себя показывает наиболее эффективно и решает вопросы технологической независимости".

"Гололед" длиной в 20 лет

Президент Ассоциации экспорта технологического суверенитета Андрей Безруков развил метафору езды по гололеду, предложенную Николаем Ткаченко. По его оценкам, ехать по гололеду российским строителям предстоит ближайшие лет 20: "Мы живем в начале нового технологического цикла, у нас мощная конкуренция, и, для того чтобы нам страну вывести на вектор развития, на международную конкурентоспособность, есть только один способ – долгосрочные инвестиции в новую инфраструктуру, – уверен он. – Следующие 20 лет будут годами перестройки нашей социально-экономической модели. Нам нужен цельный образ нашей инфраструктуры, а ее ключевые узлы должны быть адекватно защищены".

"На гололеде прежде всего не надо тормозить: это может привести нас на кладбище, – продолжил метафору Алексей Чичканов, первый вице-президент Газпромбанка. – Нам ежегодно надо вкладывать в инфраструктуру 5% ВВП. Это примерно 10 трлн руб. в год. В 2025 году мы вложили 2,3%. Меньше 5 трлн руб. Какой из этого выход? Если ключевая ставка высокая – нужна программа льготного фондирования от Центробанка на приоритетные проекты в инфраструктуре. Эффект будет в виде снижения издержек бизнеса и устранения перекоса между спросом и

предложением, а значит – торможение инфляции". Таким, казалось бы, парадоксальным вливанием дешевых денег в инфраструктуру мы и экономику оздоровим, и инфляции не допустим".

Виктор Нестеренко, президент НОУ "Институт "ПравоТЭК"", член Общественного совета Минэнерго России, обратил внимание собравшихся на важность качества регуляторной среды.

"Правовое регулирование – основополагающий элемент энергетической стратегии, – подчеркнул он. – Сегодня особенно важно, чтобы оно не отставало от технологической повестки: цифровизации, внедрения искусственного интеллекта, работы с большими данными. Очень ценным механизмом считаю консультативные советы: это независимая и качественная экспертиза, которая позволяет учитывать позицию отрасли и вырабатывать более точные, жизнеспособные решения".

Резюмируя обсуждение, участники встречи сошлись на том, что будущее строительного рынка определяется сегодня в первую очередь умением эффективно распределять ресурсы, грамотно выстраивать цепочки создания ценности, выявлять риски и соблюдать справедливый баланс ответственности между заказчиком, подрядчиком, инвестором и государством.

"Несмотря на то что нам инстинктивно хочется нажать на тормоз, надо двигаться вперед: сейчас все мы учимся безаварийному вождению на скорости, – сказал, завершая дискуссию, Николай Ткаченко. – И, конечно, это время дает инвесторам точку входа на новый рынок, квоту на риск – и возможность совершить рывок и войти в новую отрасль. Главное, что есть оптимизм и желание двигаться дальше – ну а куда крутить руль, мы уже знаем".

<https://www.kommersant.ru/doc/8727429>

На ВСМ Москва – Санкт-Петербург не будет пересечений с автодорогами

Октябрьская магистраль (gudok.ru) 09.06.2026

На маршруте высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург под Клином продолжается строительство путепровода через федеральную трассу А108. Искусственное сооружение позволит организовать пересечение железной дороги и автотрассы без переездов, сообщили в компании "Нацпроектстрой".

На маршруте высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург под Клином продолжается строительство путепровода через федеральную трассу А108. Искусственное сооружение позволит организовать пересечение железной дороги и автотрассы без переездов, сообщили в компании **"Нацпроектстрой"**.

Протяженность путепровода превысит 500 метров. Строители уже завершили монтаж трех металлических пролетов, которые расположатся непосредственно над проезжей частью, а также возвели все 15 опор сооружения.

В основе остальных 11 пролетов – железобетонные балки общей массой около 700 тонн. Для их монтажа планируется использовать консольно-шлюзовой "шагающий" кран. Балки изготовят на специальных производственных площадках, которые РЖД и **Нацпроектстрой** создают вдоль трассы будущей магистрали.

Работы над А108 выполнялись поэтапно в ночные технологические окна, чтобы минимизировать неудобства для автомобилистов. На установку одного пролета требовалось до восьми часов. Общий вес уже смонтированных металлоконструкций превысил 600 тонн.

Больше новостей – на сайте и в группе ВКонтакте.

<https://www.gudok.ru/z/om/main/1760683/>

Другие публикации по теме

https://www.ruscable.ru/news/2026/06/09/_V_Podmoskovye_kompanii_Natsproektstroya_smontirov/

Магистраль взмывает над землей

Гудок 1520 (1520international.com) 09.06.2026

*Под Клином над автодорогой А108 установлены первые пролетные строения железнодорожного путепровода строящейся ВСМ Москва – Санкт-Петербург. "Накануне производили монтаж укрупненного металлического блока. Его длина 29 м, вес 98 тонн", – рассказывает представитель ведущего работы предприятия **"Мостоотряд-90"** (входит в ГК **"Нацпроектстрой"**, НПС) Сергей Рыжов.*

Под Клином над автодорогой А108 установлены первые пролетные строения железнодорожного путепровода строящейся ВСМ Москва – Санкт-Петербург.

Общая протяженность искусственного сооружения (ИССО) превышает 500 м. Конструкция состоит из 15 опор и монтируемых на них блоков. Три проходящих непосредственно над дорогой пролета выполнены из металла, остальные 11 – из железобетона.

"Накануне производили монтаж укрупненного металлического блока. Его длина 29 м, вес 98 тонн", – рассказывает представитель ведущего работы предприятия **"Мостоотряд-90"** (входит в ГК **"Нацпроектстрой"**, НПС) Сергей Рыжов.

Чтобы минимизировать ограничения движения и обеспечить безопасность, работы над трассой А108 шли поэтапно, в технологические ночные "окна". На установку одного пролета уходило до 8 часов. Работа велась навесным методом. Далее строителям предстоит установить 11 железобетонных пролетов-балок длиной 32 м и весом 700 тонн каждый. Для этого используют "шагающий" консольно-шлюзовой кран.

На ВСМ Москва – Санкт-Петербург не будет переездов. Она пройдет над всеми пересекаемыми автотрассами. Кроме того, над землей поднимется еще целый ряд участков. В целом планируется соорудить около 180 км ИССО, что составляет примерно 30% от общей длины высокоскоростного пути, в конструкциях будут использованы более 5 тыс. железобетонных балок. Транспортировка столь массивных конструкций возможна только на короткие расстояния. Поэтому ОАО "РЖД" и **"Нацпроектстрой"** совместно построят 10 заводов по производству железобетонных конструкций вдоль линии магистрали.

<https://1520international.com/content/2026/iyun-2026/magistral-vzmyvaet-nad-zemlyey/>

Дивизион «Дороги и Мосты»

ООО «Трансстроймеханизация»

Команда «ТСМ» начала укладку верхнего слоя асфальтобетона на трассе Р-280

Сделано у нас (sdelanounas.ru) 09.06.2026

*Команда **"Трансстроймеханизации"** (входит в **Нацпроектстрой**) ведет капитальный ремонт автомобильной дороги Р-280 "Новороссия" (обход г. Таганрог) на участке км 70 – км 83 в Ростовской области. Строители приступили к устройству верхнего слоя асфальтобетонного покрытия, продолжают устраивать дорожную одежду, завершают насыпь земляного полотна.*

Команда **"Трансстроймеханизации"** (входит в **Нацпроектстрой**) ведет капитальный ремонт автомобильной дороги Р-280 "Новороссия" (обход г. Таганрог) на участке км 70 – км 83 в Ростовской области. Строители приступили к устройству верхнего слоя асфальтобетонного покрытия, продолжают устраивать дорожную одежду, завершают насыпь земляного полотна.

Асфальтобетонные смеси выпускают на собственном заводе. Выпущено уже более 180 тысяч тонн смесей для устройства дорожного покрытия – это примерно 74% от проектного объема. Объем инертного материала, уложенного в тело земляного полотна, составляет более 160 тысяч м³.

На всем протяжении участка предусмотрено строительство 7 водопропускных труб: 5 из них готовы полностью, 2 – на 50%. Строители приступили к работам по устройству бортового камня и площадок под остановочные павильоны.

На объекте задействовано 142 специалиста и 76 единиц строительной техники.

<https://sdelanounas.ru/blogs/176388/>

Другие публикации по теме

<https://www.press-release.ru/branches/stroit/ 280 09 06 2026 10 17/>

<https://re-port.ru/pressreleases/komanda tsm nachala ukladku verhnego sloja asfaltobetona na trasse r-280/>

Новости на ресурсах НПС

На ВСМ Москва - Санкт-Петербург не будет переездов

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 09.06.2026

На ВСМ Москва - Санкт-Петербург не будет переездов: в местах пересечения с автодорогами магистраль пройдет по искусственным сооружениям.

На ВСМ Москва - Санкт-Петербург не будет переездов: в местах пересечения с автодорогами магистраль пройдет по искусственным сооружениям.

Один из таких путепроводов компании Нацпроектстроя возводят под Клином, где трасса ВСМ пересекает дорогу федерального значения А108.

Протяженность путепровода – более 500 метров. Строители уже завершили монтаж трех металлических пролетов, которые будут располагаться прямо над проезжей частью. Также готовы все 15 опор путепровода.

В основе остальных 11 пролетов – железобетонные балки весом в 700 тонн, которые установят при помощи "шагающего" консольно-шлюзового крана. Балки изготовят на полигонах, которые Нацпроектстрой вместе с РЖД оборудуют вдоль трассы ВСМ. Чтобы минимизировать ограничения движения и обеспечить безопасность, работы над дорогой А108 шли поэтапно, в технологические ночные "окна": на установку одного пролета уходило до 8 часов.

Общий вес смонтированных металлоконструкций превысил 600 тонн. Подобные операции требуют тщательной координации и точного позиционирования, поэтому строители постоянно контролировали геометрию конструкции и работу кранов. Как шел монтаж – смотрите в нашем видео.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС_новости #НПС_строим_ВСМ #ВСМ #Мостоотряд_90

<https://t.me/gkNPS/1934>

Другие публикации по теме

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2251>

<https://t.me/NashaKoleya/4385>

https://vk.com/wall-227648545_900

https://vk.com/wall-222904688_2915

От теории к практике: "Дороги и Мосты" развивают кадровый резерв

ТГ-канал «Дороги и мосты», 09.06.2026

Студенты столичных ВУЗов посетили филиал "Автотрансстрой" НПС, где смогли увидеть работу ремонтной базы и парк дорожно-строительной техники в действии. Никаких скучных лекций – только реальные машины: тягачи, манипуляторы, фронтальные погрузчики и спецтехника, которая ежедневно обеспечивает надежность наших дорог. Сотрудники филиала "ДиМ" подробно рассказали, как устроена эта "железная армия" и как за ней ухаживать.

Студенты столичных ВУЗов посетили филиал "Автотрансстрой" НПС, где смогли увидеть работу ремонтной базы и парк дорожно-строительной техники в действии.

Никаких скучных лекций – только реальные машины: тягачи, манипуляторы, фронтальные погрузчики и спецтехника, которая ежедневно обеспечивает надежность наших дорог. Сотрудники филиала "ДиМ" подробно рассказали, как устроена эта "железная армия" и как за ней ухаживать.

Лучший способ выбрать профессию – увидеть ее своими глазами. Общение с механиками и водителями помогло студентам понять: работа в дорожной отрасли – это драйв, технологии и реальные перспективы.

Проект станет регулярным. В ближайших планах – организация аналогичных встреч на других площадках для студентов СУЗов и ВУЗов.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС_новости #Дороги_и_Мосты
<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2252>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2917

На площадках Нацпроектстроя в Москве прошло заседание Подкомитета по СЦБ и связи Международной Ассоциации "Метро"

ТГ-канал «Наша колея 1520», 09.06.2026

Нашими гостями стали представители Московского, Петербургского, Новосибирского, Казанского и Нижегородского метрополитенов, производители и разработчики систем управления движением.

Нашими гостями стали представители Московского, Петербургского, Новосибирского, Казанского и Нижегородского метрополитенов, производители и разработчики систем управления движением.

Эксперты обсудили передовые цифровые разработки и модернизацию инфраструктуры метро.

Как обеспечить киберзащиту транспорта при массовом внедрении цифровых систем, рассказал Александр Дмитренко, руководитель направления ГРТ Дивизиона ЖАТ Нацпроектстроя. "Цифровизация в метрополитене должна идти параллельно с повышением информационной безопасности. Демилитаризованные зоны локально-вычислительных сетей позволяют безопасно интегрировать информационные системы и технологические сети, сохраняя надежность управления транспортной инфраструктурой", – отметил Александр Дмитренко.

Гостям представили ключевые проекты и производственные мощности холдинга НПС, включая роботизированные линии по выпуску печатных плат. ♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #новости1520 #Кибертех_Сигнал #ЭЛТЕЗА #1520Сигнал #ЭкспертСтройПроект #СтальЭнерго #РОСАТ

<https://t.me/NashaKoleya/4386>

С нотками электричества

ТГ-канал «Все включено», 09.06.2026

Многим знаком специфический "запах электричества" после грозы, вблизи высоковольтных ЛЭП или больших трансформаторных подстанций. Но что именно мы ощущаем? Так пахнет смесь летучих веществ, возникающих при электрическом разряде и при нагреве различных материалов. Однако главный источник - озон (O₃). Это

Многим знаком специфический "запах электричества" после грозы, вблизи высоковольтных ЛЭП или больших трансформаторных подстанций. Но что именно мы ощущаем?

Так пахнет смесь летучих веществ, возникающих при электрическом разряде и при нагреве различных материалов. Однако главный источник - озон (O₃). Это газ с резким, металлическим

или слегка хлорным запахом. Он образуется, когда разряд расщепляет молекулы кислорода (O_2) на отдельные атомы, а те затем присоединяются к другим молекулам O_2 .

В 1752 году, задолго до официального открытия газа, характерный запах после грозы заметил американский изобретатель Бенджамин Франклин. Он предположил, что это связано с "электрической декомпозицией воздуха". А в 1840 году немецкий химик Кристиан Фридрих Шенбейн, изучая электролиз воды, дал газу название "озон", от греческого *ozein*, что означает "пахнуть".

Неудивительно, что уникальный "искрящийся" аромат вдохновил парфюмеров на создание особых композиций. Например, духи Warm Bulb имеют запах раскаленной электрической лампочки, Blixt описывают как воздух после грозы, в парфюме "Сталкер" заявлены альдегиды, которые напоминают озон, а также ржавчину и пепел.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС_заряд

<https://t.me/npsvsevk/699>

Сотрудник «ТСМ» осваивает падел и вдохновляет сына на победы

ВК «Трансстроймеханизация», 09.06.2026

Алексей Волков из «Трансстроймеханизации» (входит в НПС) настоящий спортивный универсал. Бегаёт, играет в футбол, а теперь приобщается сам и приобщает сына к набирающему популярность виду спорта – паделу.

Алексей Волков из «Трансстроймеханизации» (входит в НПС) настоящий спортивный универсал. Бегаёт, играет в футбол, а теперь приобщается сам и приобщает сына к набирающему популярность виду спорта – паделу.

В Санкт-Петербурге Алексей за один день сыграл на двух турнирах: в первом занял 5 место из 8, во втором – вошел в четверку лидеров. А сын Алексея, Егор, завоевал серебряную медаль в турнире среди детей до 11 лет.

Решив не ограничиваться кортом, спортивный дуэт отличился в товарищеском матче «дети — папы» на базе футбольного клуба Лихославль (Тверская область). Отличная семейная история.

Поздравляем Алексея с дебютом в паделе и желаем новых побед. Так держать!

#Нацпроектстрой #Трансстроймеханизация #ТСМ #ТСМкоманда #ТСМспорт

https://vk.com/wall-215541569_3556

ПМЭФ-2026: неделя повышенной нагрузки на М-11

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 09.06.2026

Петербургский международный экономический форум ежегодно собирает тысячи участников, а для дорог это всегда означает дополнительную нагрузку. В этом году количество проездов на М-11 «Нева» в период проведения форума выросло почти на 5% по сравнению с предыдущей неделей и составило 516,1 тыс.

Петербургский международный экономический форум ежегодно собирает тысячи участников, а для дорог это всегда означает дополнительную нагрузку. В этом году количество проездов на М-11 «Нева» в период проведения форума выросло почти на 5% по сравнению с предыдущей неделей и составило 516,1 тыс.

Среднесуточная интенсивность движения достигла 20 тыс. автомобилей — это на 14,3% выше обычных показателей. В таких условиях особенно важны скорость реакции, слаженность действий и чёткая координация всех служб. Во время форума была налажена устойчивая связь с аварийно-спасательными службами, включая ГАИ и МЧС, а также с ООО «СЗКК» и всеми

филиалами ГК «Автодор». Дорожную обстановку круглосуточно контролировали операторы ЦУДД и аварийные комиссары ОССП.

Все работы по содержанию были организованы так, чтобы не создавать лишних помех движению. Отдельное внимание в эти дни ОССП уделила пользовательским зонам: уборку там проводили чаще обычного, чтобы сохранить порядок и комфорт даже при повышенной нагрузке.

Форум завершился, но для нас такие периоды всегда становятся проверкой на скорость реакции и готовность работать в усиленном режиме.

https://vk.com/wall-174642209_11123