

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 30–31 июля | 2026 год

Москва, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой»	4
НПС наращивает темпы работ на строительстве Северного обхода Омска	4
Сделано у нас (sdelanounas.ru) 30.07.2026	4
<i>"Нацпроектстрой" наращивает темпы возведения искусственных сооружений на Северном обходе Омска – первые три блока металлоконструкций пролетного строения моста через Иртыш доставлены на строительную площадку на левом берегу реки. Проект реализуется в рамках концессионного соглашения между Правительством Омской области и Газпромбанком. Генеральным подрядчиком стройки является компания "Дороги и Мосты" (входит в ГК "Нацпроектстрой"). В проекте использован механизм инфраструктурных облигаций от "СОПФ ДОМ.РФ". Первый этап дороги планируется ввести в эксплуатацию в 2028 году, завершить строительство к концу 2030 года.</i>	<i>4</i>
Дивизион «Дороги и Мосты»	4
АО «Мостострой-11»	4
«У мостов одна вера»	4
Тюменский курьер (tm-courier.ru) 30.07.2026	4
12 июня Николаю Руссу , генеральному директору компании "Мостострой-11" (входит в холдинг "Нацпроектстрой"), вручили в Кремле золотую медаль "Герой Труда Российской Федерации". Такой повод предлагает начать разговор с итогов. Но мы начнем беседу с настоящего.....	4
Новости на ресурсах НПС.....	9
"Нацпроектстрой" наращивает темпы возведения искусственных сооружений на Северном обходе Омска	9
ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 31.07.2026	9
<i>"Нацпроектстрой" наращивает темпы возведения искусственных сооружений на Северном обходе Омска – первые три блока металлоконструкций пролетного строения моста через Иртыш доставлены на строительную площадку на левом берегу реки.</i>	<i>9</i>
НПС завершил бетонирование двух мест стоянки самолетов в Магнитогорске	10
ТГ-канал «Дороги и мосты», 31.07.2026	10
<i>В ходе реконструкции аэропорта Магнитогорска строители "Трансстроймеханизации" Нацпроектстроя завершили укладку покрытия на двух местах стоянки воздушных судов. С начала работ было использовано более 20 тысяч кубометров бетона. Верхний слой покрытия состоит из высокопрочного марочного материала, выдерживающего нагрузки от тяжелых авиалайнеров.</i>	<i>10</i>
Метрополитен на шинах	11
ТГ-канал «Наша колея 1520», 31.07.2026.....	11

Казалось бы, шины и вагоны поездов – вещи несовместимые. Но нет, во многих странах мира, например во Франции, Канаде, Южной Корее действует метро, где вместо классических стальных колес применяются резиновые шины..... 11

Кто клювом работает? 11

ТГ-канал «Все включено», 31.07.2026..... 11

У технических специалистов многие инструменты получили свои неофициальные названия. Круглогубцы или плоскогубцы с удлиненными узкими губками называют "утконосами" за внешнее сходство с клювом животного. 11

ГК «Нацпроектстрой»

НПС наращивает темпы работ на строительстве Северного обхода Омска

Сделано у нас (sdelanounas.ru) 30.07.2026

*"Нацпроектстрой" наращивает темпы возведения искусственных сооружений на Северном обходе Омска – первые три блока металлоконструкций пролетного строения моста через Иртыш доставлены на строительную площадку на левом берегу реки. Проект реализуется в рамках концессионного соглашения между Правительством Омской области и Газпромбанком. Генеральным подрядчиком стройки является компания **"Дороги и Мосты"** (входит в ГК **"Нацпроектстрой"**). В проекте использован механизм инфраструктурных облигаций от "СОПФ ДОМ.РФ". Первый этап дороги планируется ввести в эксплуатацию в 2028 году, завершить строительство к концу 2030 года.*

"Нацпроектстрой" наращивает темпы возведения искусственных сооружений на Северном обходе Омска – первые три блока металлоконструкций пролетного строения моста через Иртыш доставлены на строительную площадку на левом берегу реки.

О ходе работ по этому проекту Президенту России Владимиру Путину доложил губернатор Омской области Виталий Хоценко в рамках XXII Форума межрегионального сотрудничества России и Казахстана.

Северный обход Омска – один из ключевых дорожно-строительных проектов страны. Он предусматривает строительство четырехполосной платной автомобильной дороги протяженностью 66 км, включающей 21 искусственное сооружение – 19 путепроводов, мосты через реки Омь и Иртыш, а также пять транспортных развязок.

Обход соединит федеральные автомобильные дороги Р 402 и Р 254, обеспечит транспортную связность между федеральными магистралями и международным направлением в сторону Казахстана, а также разгрузит Омск от транзитного трафика.

Строительство объекта ведется в соответствии с утвержденным графиком. Строительная готовность малых искусственных сооружений первого этапа превышает 50%. Ключевой объект обхода – мост через Иртыш длиной более 1,2 км. На объекте задействовано более 700 специалистов и 150 единиц техники компаний, входящих в НПС.

Проект реализуется в рамках концессионного соглашения между Правительством Омской области и Газпромбанком. Генеральным подрядчиком стройки является компания **"Дороги и Мосты"** (входит в ГК **"Нацпроектстрой"**). В проекте использован механизм инфраструктурных облигаций от "СОПФ ДОМ.РФ". Первый этап дороги планируется ввести в эксплуатацию в 2028 году, завершить строительство к концу 2030 года.

<https://sdelanounas.ru/blogs/177386/#cut>

Дивизион «Дороги и Мосты»

АО «Мостострой-11»

«У мостов одна вера»

Тюменский курьер (tm-courier.ru) 30.07.2026

*12 июня **Николаю Руссу**, генеральному директору компании **"Мостострой-11"** (входит в холдинг **"Нацпроектстрой"**), вручили в Кремле золотую медаль "Герой Труда Российской*

Федерации". Такой повод предлагает начать разговор с итогов. Но мы начнем беседу с настоящего.

12 июня **Николаю Руссу**, генеральному директору компании **"Мостострой-11"** (входит в холдинг "Нацпроект-строй"), вручили в Кремле золотую медаль "Герой Труда Российской Федерации". Такой повод предлагает начать разговор с итогов. Но мы начнем беседу с настоящего.

Завершенный мост почти сразу перестает принадлежать строителям. По нему едут на работу, везут детей, возвращаются домой. Он становится частью повседневности, и уже мало кто задумывается, сколько труда и ответственности осталось внутри бетона и металла. Для Николая Александровича эта невидимая сторона профессии куда важнее списка регалий. Поэтому первый вопрос генеральному директору **"Мостостроя-11"** – о работе, которая идет сегодня.

– Чем живет **"Мостострой-11"** сейчас?

– Проектами. Пятьдесят лет назад у нас была совершенно определенная направленность – строительство железной дороги Тюмень – Тобольск – Сургут. Дальнейшее развитие получили на Севере, а столицей оставалась Тюмень.

В Тюмени наша бурная активность, можно сказать, началась с приходом в регион Владимира Владимировича Якушева. Тогда развернулось большое дорожное строительство: развязки, объездная дорога. Потом появились здание загса, набережная, недавно – университет. Много знаковых объектов **"Мосто-строй-11"** построил здесь.

Наверное, самым важным объектом для нас стала развязка Московского тракта. Мы возвели ее ровно за полгода: 1 апреля начали, 1 октября закончили. Когда людям показываешь объект, никто не дает на него меньше двух лет, а мы построили за шесть месяцев. Именно тогда **"Мостострой-11"** поверил в себя, увидел свои возможности, силу, компетенции.

После этого началось строительство на трассе М-4 "Дон", куда нас пригласила государственная компания "Автодор". Потом олимпийский Сочи, где мы работали шесть лет. Дальше – большой мост через Иртыш в Павлодаре, который построили за два с половиной года. Шикарный объект. А потом началась эпопея по стране: Череповец, Москва – Казань, мост через Енисей в Красноярском крае, мост через реку Томь в Кемерове. Сегодня это еще и остров Сахалин, где мы строим порт. Участие компании в таких крупных федеральных проектах показывает, что **"Мостострой-11"** живет насыщенной, энергичной, современной жизнью.

Мы занимаемся цифровизацией -и в этом тоже считаем себя одной из ведущих компаний России. Наш программно-цифровой комплекс **MStroy** позволяет контролировать объекты на большом расстоянии – и по финансам, и по физическим объемам. Компания продолжает работать на очень конкурентных рынках и удерживает лидирующие позиции. Это признание того, что она одна из лучших в Российской Федерации.

Живем в сложное время, но стабильно. Сегодня главные для нас регионы – Москва и Санкт-Петербург. В Москве несколько объектов. В Санкт-Петербурге должны приступить к большому объекту – мосту через Неву. Перспектива есть, люди у нас грамотные. Специалисты подтверждают высокую квалификацию: сдают сложные в инженерном плане объекты в срок и с хорошим качеством.

– Когда вы начинали свой путь, такого размаха не предполагалось, его оттуда еще не было видно. Откуда вы вышли? Почему стали мостостроителем?

– Мостостроителем я стал случайно. После школы поступал в высшее летное училище, хотел стать штурманом. Мы тогда, молодежь, бредили военной авиацией. Но посмотрели на армейскую муштру, дисциплину – не понравилось, ушли в гражданку. Потом долго выбирал: пойти на гражданское строительство или на дороги. Выбрал среднее, чтобы никому не было обидно, – мосты. Я поступил на специальность "мосты и тоннели", окончил институт.

– Кем вы работали на своем первом мостовом объекте?

– Мастером. Это был мостик на подъезде к Сургуту. Маленький: один пролет, двенадцать метров. Он и сегодня еще стоит. Уже сорок пять лет прошло.

– Ваш коллега и наш общий друг Николай Смехов, директор "Мостоотряда-95", любил говорить: "Мостовики – голубая кровь". Что это значит? Кровь-то у вас все равно красная.

– Есть такая байка, будто Петр I говорил: "Боярам нерадивым бороды брить, стрельцов за их проделки наказывать, мостоделов и лекарей трогать запрещаю, ибо те святые люди". Наверное, "голубая кровь" потому, что мост – самый сложный инженерный объект в транспортном строительстве. Жилье, дороги все-таки несколько проще. А мост – это стихия, глубина до двадцати пяти метров. Нужно устроить котлован, заглубиться ниже дна реки, сделать основание, потом возвести арки. Возьмите "Красный дракон" в Ханты-Мансийске или вантовый мост в Сургуте. Эти объекты сложны и в расчетах, и в строительстве.

Нужно учитывать перепады температур. Однажды на симпозиуме докладывал Валентин Федорович Со-лохин, наш генеральный директор. Мостостроители со всего мира не могли понять, почему в Сургуте деформационный шов достигает полутора метров. А у нас зимой пролетное строение сужается, летом расширяется, и перепад температур составляет девяносто градусов.

Эти девяносто градусов и полтора метра надо правильно рассчитать, чтобы пролетное строение держалось на опорных частях, не упало, принимало все нагрузки. Ванты тоже расширяются. Это очень сложный инженерный расчет. При строительстве все должно быть сделано именно так, как рассчитано, без ошибок, чтобы объект служил долгие годы.

Есть сложность логистики: как попасть с одного берега на другой? Понятно, есть флот, но что делать в ледостав и ледоход? Как доставить конструкции, как их защитить? Это требует большой логистической работы, инженерной мысли и оперативности. Все должно быть вовремя.

Когда строим котлован, нам всегда не хватает одного дня. Нужно, чтобы ледоход пошел именно тогда, когда мы успели вытащить опору, а ледостав начался, когда летние работы уже выполнены. Это требует огромной концентрации и напряжения всего личного состава: мастеров, прорабов, бригадиров, монтажников, бетонщиков. Только взаимовыручка и совместная работа всей структуры позволяют выполнить такую задачу.

– Вы сказали "личный состав". Кто знаком с мостовиками, видит у них какое-то общее качество. Они похожи друг на друга характерами. Что такое мостовик? Что это за люди?

– Обычные люди, увлеченные своей профессией, желанием превратить чертеж в объект, который всем приносит радость.

Мосты строятся, как сказал Иво Андрич, только там, где они нужны. Они священнее храмов, потому что объединяют. Они никогда не разъединяют. У них одна вера – соединение берегов, соединение людей.

Когда строишь объект, видишь, насколько он нужен людям. Мы построили мост через реку Пур. Его ждали сорок лет. В первые две недели после открытия интенсивность движения была огромной. Мы не могли понять, откуда столько машин. Оказалось, люди просто ездили с берега на берег и обратно по четыре-пять раз в день. Понимали, что теперь не надо три часа добираться на пароме, идти на воздушной подушке во время ледохода или зависеть от паводка. На машине через десять минут они уже на другом берегу. Поликлиника, станция – все стало ближе. Для них это было счастье: просто попасть с берега на берег.

Мы видим, как наши объекты преображают и Тюмень. Возьмите путепровод на улице Мельникайте. Та сторона когда-то казалась далекой от города. Мы построили путепровод, и мне говорят: "Ты цены на жилье там поднял на сорок процентов". Был один мост, огромные пробки. А тут люди через две минуты попадают на другую сторону. Территория была свободная, там начали строить жилье, стоимость земли выросла.

Мосты обязательно нужны, и одинаковыми они не бывают. Они, наверное, как дети: все разные и все красивые. Некрасивых мостов не бывает, потому что мост в первую очередь служит.

Мы, профессионалы, конечно, хотим строить вантовые и висячие мосты. Это особая категория: ими восхищаются, возле них делают смотровые площадки, люди приходят посмотреть. Но где-то мост просто необходим, а денег мало – он может быть и деревянным. И все равно будет очень нужен и полезен.

Профессия мостовика учит понимать ответственность за себя, за сооружение и за окружающих. В котловане мы обязательно оставляем две лестницы: его может прорвать, а глубина двадцать метров. По одной лестнице люди не успеют выбраться. Когда работаем на воде, обязательно должен быть спасательный круг. На Ивановской протоке, на Большой Оби, однажды прорвало котлован. Такое бывает.

Эта безопасность, ответственность за товарища и друг за друга тоже сближают. Работа на высоте, монтаж: на двадцати метрах надо ловить ферму, устанавливать ее. Если люди в конфликте, они не смогут работать. Поэтому коллективы подбираются особые, ребята дружат и помогают друг другу. Мы в основном работаем не дома, в других регионах, в отрыве от семьи. Когда коллектив коммуникабельный и настроен на одну цель, создается особый микроклимат.

– У мостовиков, кажется, другое чувство равновесия. Я видел, как по верхнему поясу моста монтажник бежит с ящиком болтов на плече. Это грубейшее нарушение?

– Конечно, нарушение. Иногда бесшабашность есть, но мы стараемся, чтобы с ящиками не бегали и не падали. Может быть, некоторые рождаются без страха высоты, но какой-то страх должен быть: бесстрашие опасно для жизни.

Обязательно нужны пояса, леерные или перильные ограждения. Есть смелость, а есть требования безопасности – их никто не отменял.

– Кто-нибудь считал, сколько всего мостов и других объектов построил **"Мостострой-11"**? Какая-то арифметика есть, хотя бы примерно?

– Больше трех тысяч. Кажется, около 3250 объектов, что-то такое. Цифры у нас есть, но я их точно не помню. Хорошая цифра, хотя сама по себе она не главное.

– У вашего учителя Валентина Солохина была мечта построить мост через Берингов пролив. Есть ли мост, который хотели бы построить вы?

– Каждый мостовик понимает: если построил один внеклассный мост через Иртыш, Обь или Волгу, то уже состоялся в профессии. Это реки, о которых мечтаешь. За последние десять лет **"Мостострой-11"** построил шесть или семь внеклассных мостов.

У меня была мечта – мост через Волгу и на Сахалине. На Сахалине не обязательно мост. Когда существовало распределение, я хотел попасть или в Питер, или на Сахалин. Но мест не было, поехал в Сургут. А сегодня мы работаем и на Сахалине, и в Питере. Вот так мечты сбываются.

Что касается Волги, она в песнях воспета, это российская река номер один. Когда мы построили мост через Волгу, можно было считать, что прошли все главные реки: Обь, Иртыш, Енисей, Томь, Шексну и Волгу. Это тоже преодоление.

– А мост через Волгу в каком месте?

– В Казани. Мы его построили три года назад.

– Получается, вы пошли дальше той мечты, которая была у Солохина?

– Не скажу, что пошли дальше. Могу сказать другое: работники **"Мостостроя-11"**, наверное, построили больше внеклассных мостов, чем кто-либо в России. Мы так географически расположены, что возвели не один мост через Обь и не один через Иртыш.

Мечта о мосте через Берингов пролив – это специально заданная цель, которая должна постоянно быть перед тобой, хотя реальных предпосылок для такого строительства не было. С переходом на Сахалин иначе: о нем говорят больше ста лет, в начале пятидесятых там даже пытались строить тоннель. Но это не столько мечта, сколько желание осуществить что-то из области почти невозможного.

– Мостовики честолюбивы?

– Честолюбивые. Но любой успешный человек, который растет и достигает результатов, нуждается в оценке. Любой – токарь, сварщик, монтажник. Нужны поощрение, внимание руководителя, иногда одного рукопожатия достаточно. И любой руководитель, который отвечает за большую команду и сложные объекты, тоже хочет оценки. К сожалению, в нашей профессии бывают периоды без финансирования, когда приходится решать другие проблемы, а иногда не хватает и работы. Когда у тебя что-то получается, тебе нужна оценка. Она бывает субъективной, но каждый человек хочет быть отмеченным.

– Наша газета нередко называет вас главным городским архитектором. Понятно, откуда это название: мосты мостами, но сколько памятных, интересных и красивых объектов построил **"Мостострой-11"**. Получается, у вас две специальности – градостроитель и мостостроитель? Как вы себя чувствуете в этом качестве?

– Мостостроение – очень многогранная инженерная профессия. Она включает архитектуру, сложные расчеты, соединение разных элементов: железобетона, металла, дерева. Все это

сочетается вместе. А если объект городской, он обязательно должен быть красивым и привлекательным.

Когда у нас появилась возможность, мы участвовали в конкурсе на строительство здания загса. И получилось. В Сургуте тоже построили, но такого, как в Тюмени, никто не видел. Это наша гордость. Уже пятнадцать лет прошло с тех пор, как мы его сдали. Иногда бываю там, смотрю, как сохранилось качество, как выглядит объект сегодня, как люди о нем отзываются. Для нас это был знаковый объект гражданского строительства. Там мы поняли, что можем браться и за такие проекты. Взяли его почти с нуля и довели до завершения.

За ним последовали другие объекты: предприятия ТЭК, СИБУР, научно-технический центр "НОВАТЭК". Последний большой объект в Тюмени – главный учебно-лабораторный корпус ТюмГУ. По сравнению с первоначальным проектом мы многое изменили в сторону улучшения. Когда все увидели результат, сказали спасибо за то, что я лично настаивал на этих решениях. Вопросы доходили до губернатора и министра науки и высшего образования Валерия Николаевича Фалькова. Предложения приняли.

Думаю, это один из лучших учебных корпусов в стране. Сейчас мы сдаем мини-футбольную арену в Новом Уренгое. Когда ее принимал президент ассоциации мини-футбола, он сказал, что это лучшая арена в Российской Федерации. Получается, идем по такому пути: лучший загс, лучший университет, лучшая мини-футбольная арена. А сейчас достраиваем в Новом Уренгое школу искусств. Это тоже будет интересный объект.

– Наивный вопрос: вы довольны собой, Николай Александрович?

– Это зависит от настроения, от погоды в доме и на улице, от окружения, от возможности делать то, что хочешь, и от того, получается ли задуманное. Когда строишь, ездишь по объектам, общаешься с людьми, настроение хорошее. Бывает, поругаюсь, но все равно остаюсь доволен, потому что вижу результат и по качеству, и по срокам. Бывают переживания, конечно. Но упаднического настроения у меня никогда не было. За коллектив переживать приходится – это бывает.

– А как погода в доме? Вы столько всего упомянули: семья, дети, внуки. Новые мостовики в семье подрастают?

– Никогда не агитировал и не буду. Выбор каждый должен делать сам. Может быть, случайно, как я, может быть, осознанно.

– Вы никогда хотя бы на минуту не пожалели, что стали мостовиком?

– Абсолютно нет. Никогда. Профессия – это то, чем ты должен заниматься и от чего должен получать удовольствие. Когда вижу Альберта Суфианова – мы вместе были в областной думе, рядом сидели, теперь встречаемся в самолетах, – он всегда с воодушевлением рассказывает о своей профессии. Доктор такого уровня, и все равно увлеченность в нем живет. Или вижу Владимира Шевчика, который занимается своим бизнесом, развитием. Это люди, довольные своим выбором профессии. Я занимаюсь мостостроением, у нас одна из лучших компаний в России, хороший климат внутри компании. Мы не только строим: проводим свои мероприятия, День строителя, играем в Ночной хоккейной лиге, у нас есть команда. Когда видишь коллектив и ребят, которые работают в компании, трудно быть недовольным.

– Что означает фигурка, которая стоит у вас на столе?

– По-моему, я сам купил ее где-то в Свердловске. Здесь написано: "Торгуй праведно – в барышах будешь". Это купец-коробейник. Фигурку я специально держу у себя. В девяностые годы были разные истории. Иногда приходили и говорили: "Ты мне сделаешь это, а я тебе -то". Я всегда отвечал: что могу, я тебе сделаю без того, чтобы ты что-то сделал мне. И буду надеяться, что ты тоже поможешь, когда сможешь.

Я всем рассказываю свою любимую сказку "Мешок яблок". Заяц набрал мешок яблок и понес семье. По дороге встретил лису – угостил ее. Потом ежика, медведя, белку – всех угостил. Пришел домой, а мешок пустой. И тут в окошко стучится медведь, приносит мед; ежик – грибы; белка – орехи. Вот такая сказка.

В жизни то же самое. Если ты относишься к людям с вниманием, то знаешь: когда будет нужно, сможешь обратиться к ним без корысти. И никто не станет подсчитывать и вспоминать, кто кому что сделал.

– Вы сейчас строите практически в самом центре города и все время смотрите, что еще можно построить?

– Конечно. Вот здесь освободили территорию и сейчас планируем строить. Но сегодня в жилищном строительстве и финансах непростая ситуация, поэтому мы немного притормозили. Но строить будем. У меня нет такой эгоистической мечты – мол, я должен остаться в истории. Хотя историю, особенно Древнего Рима, люблю. Скорее есть желание, чтобы наше предприятие жило. **"Мостострою-11"** исполнилось пятьдесят лет. Это единственный "Мосто-строй", созданный в советское время и сохранившийся до наших дней. Те компетенции, коллектив и возможности, которые здесь есть, создать с нуля очень сложно, особенно в современных условиях. Многие компании возникают, но не все выживают. Хочется, чтобы у людей была возможность заниматься своим делом и получать за него достойную заработную плату.

А если говорить о глобальной мечте, то строительная отрасль у нас почему-то оказалась в загоне. В советское время профессия строителя была, кажется, на седьмом месте по престижности, а сегодня не входит и в двадцатку. Престиж профессии упал. Первый вопрос – заработная плата, второй – кадры. Что такое кадры? Это люди, которые идут туда, где знают, что у них будет стабильный заработок, спокойная работа, будущее. Если этого нет, то нет и кадров.

В **"Мостострое-11"** кадры есть. Но вокруг мы видим много компаний, которые немного поработали, разрушились, потом появились под новым именем и снова получили работу. Огромное количество контролирующих органов, и все это тормозит стройку. Иногда видишь, что можно было бы сделать больше и качественнее и на этом заработать. Заработная плата – критерий, который определяет наличие кадров. Дефицит кадров – это дефицит заработной платы. На хорошую зарплату дефицита, наверное, не бывает. Когда каждую копейку приходится зарабатывать, а расчетный уровень оплаты труда не соответствует реальному, это и вызывает негативные процессы в стройке.

Моя мечта – чтобы профессия строителя снова стала уважаемой, как в советское время. Все, чем пользуются люди, создают строители. Жилье, о котором мы говорили, парки, где гуляют, набережные, кинотеатры – все это сделали строители. Я хочу, чтобы престиж профессии восстановился.

ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

фото: **Николай Руссу**.

<https://tm-courier.ru/2026/07/30/u-mostov-odna-vera/>

Новости на ресурсах НПС

"Нацпроектстрой" наращивает темпы возведения искусственных сооружений на Северном обходе Омска

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 31.07.2026

"Нацпроектстрой" наращивает темпы возведения искусственных сооружений на Северном обходе Омска – первые три блока металлоконструкций пролетного строения моста через Иртыш доставлены на строительную площадку на левом берегу реки.

"Нацпроектстрой" наращивает темпы возведения искусственных сооружений на Северном обходе Омска – первые три блока металлоконструкций пролетного строения моста через Иртыш доставлены на строительную площадку на левом берегу реки.

О ходе работ по этому проекту Президенту России Владимиру Путину доложил губернатор Омской области Виталий Хоценко в рамках XXII Форума межрегионального сотрудничества России и Казахстана.

Северный обход Омска – один из ключевых дорожно-строительных проектов страны. Он предусматривает строительство четырехполосной платной автомобильной дороги протяженностью 66 км, включающей 21 искусственное сооружение – 19 путепроводов, мосты через реки Омь и Иртыш, а также пять транспортных развязок. Обход соединит федеральные автомобильные дороги Р 402 и Р 254, обеспечит транспортную связность между федеральными магистралями и международным направлением в сторону Казахстана, а также разгрузит Омск от транзитного трафика.

Строительство объекта ведется в соответствии с утвержденным графиком. Строительная готовность малых искусственных сооружений первого этапа превышает 50%. Ключевой объект обхода – мост через Иртыш длиной более 1,2 км. На объекте задействовано более 700 специалистов и 150 единиц техники компаний, входящих в НПС.

Проект реализуется в рамках концессионного соглашения между Правительством Омской области и Газпромбанком. Генеральным подрядчиком стройки является компания "Дороги и Мосты" (входит в ГК "Нацпроектстрой"). В проекте использован механизм инфраструктурных облигаций от "СОПФ ДОМ.РФ". Первый этап дороги планируется ввести в эксплуатацию в 2028 году, завершить строительство к концу 2030 года.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС_новости #Дороги_и_Мосты #Мостострой_11

<https://t.me/gkNPS/2031>

Другие публикации по теме

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2378>

https://vk.ru/wall-227648545_969

https://vk.ru/wall-222904688_3158

https://vk.ru/wall-211136898_1586

НПС завершил бетонирование двух мест стоянки самолетов в Магнитогорске

ТГ-канал «Дороги и мосты», 31.07.2026

В ходе реконструкции аэропорта Магнитогорска строители "Трансстроймеханизации" Нацпроектстроя завершили укладку покрытия на двух местах стоянки воздушных судов. С начала работ было использовано более 20 тысяч кубометров бетона. Верхний слой покрытия состоит из высокопрочного марочного материала, выдерживающего нагрузки от тяжелых авиалайнеров.

В ходе реконструкции аэропорта Магнитогорска строители "Трансстроймеханизации" Нацпроектстроя завершили укладку покрытия на двух местах стоянки воздушных судов.

С начала работ было использовано более 20 тысяч кубометров бетона. Верхний слой покрытия состоит из высокопрочного марочного материала, выдерживающего нагрузки от тяжелых авиалайнеров.

Специалистам ТСМ предстоит забетонировать еще четыре места стоянки, рулежные дорожки и площадки для противообледенительной обработки самолетов. На перроне аэропорта они смонтируют водоотводные лотки и коллектор, а вокруг территории установят периметровое ограждение. Сейчас на объекте работают 270 человек и 70 единиц техники.

#Дороги_и_Мосты #ТСМ

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2374>

Другие публикации по теме

https://vk.ru/wall-222904688_3157

https://vk.ru/wall-215541569_3723

Метрополитен на шинах

ТГ-канал «Наша колея 1520», 31.07.2026

Казалось бы, шины и вагоны поездов – вещи несовместимые. Но нет, во многих странах мира, например во Франции, Канаде, Южной Корее действует метро, где вместо классических стальных колес применяются резиновые шины.

Казалось бы, шины и вагоны поездов – вещи несовместимые. Но нет, во многих странах мира, например во Франции, Канаде, Южной Корее действует метро, где вместо классических стальных колес применяются резиновые шины.

Систему разработала компания Мишлен – производитель шин. По легенде, ее основатель Андре Мишлену не мог уснуть из-за сильной тряски и скрипа в спальном вагоне. Стремление к комфорту вылилось в идею: поезда с резиновыми колесами поедут более плавно.

Составы в таком метрополитене следуют по дорожкам из бетона или особой стали. Существуют варианты, совмещенные с рельсовым путем и без него.

Помимо отсутствия тряски, поезда на резиновом ходу могут быстрее разгоняться и тормозить, преодолевать крутые уклоны. Но есть и нюансы: большая стоимость и быстрый износ.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #ликбез1520

<https://t.me/NashaKoleya/4502>

Кто клювом работает?

ТГ-канал «Все включено», 31.07.2026

У технических специалистов многие инструменты получили свои неофициальные названия. Круглогубцы или плоскогубцы с удлиненными узкими губками называют "утконосами" за внешнее сходство с клювом животного.

У технических специалистов многие инструменты получили свои неофициальные названия. Круглогубцы или плоскогубцы с удлиненными узкими губками называют "утконосами" за внешнее сходство с клювом животного.

При электромонтажных работах такой инструмент позволяет захватывать, удерживать и сгибать провода, подготавливая их к подключению, а также работать с деталями в труднодоступных местах.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #говорят_энергетики_НПС

<https://t.me/npsvsevk/776>