

# Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 03–06 апреля | 2026 год

Москва, 2026

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ГК «Нацпроектстрой» .....</b>	<b>6</b>
<b>Владимир Путин открыл на этой неделе новые транспортные объекты в четырех регионах (видео) .....</b>	<b>6</b>
Первый канал. Воскресное время. Эфир 05.04.2026 .....	6
<i>Андрей СыСУЕВ, заместитель генерального директора по информационным технологиям группы компаний "Нацпроектстрой": Если мы говорим про сантиметровую точность по каждому из проходов техники, то это уменьшение количества этих рейсов. Экономический эффект – он уже исчисляется миллионами рублей на одну единичку катка.....</i>	<i>6</i>
<b>Нацпроектстрой видит перспективы работы на Африканском континенте .....</b>	<b>8</b>
ТАСС. Транспорт 03.04.2026 .....	8
<i>ГК "Нацпроектстрой" видит большие перспективы работы с африканскими странами, заявил заместитель гендиректора по коммерции ГК "Нацпроектстрой" Дмитрий Болотский в рамках Международного транспортно-логистического форума. "Благодаря поддержке наших министерств, особенно Министерства транспорта, я уверен, что у российских компаний и технологий большое будущее на африканском континенте", - сказал он.....</i>	<i>8</i>
<b>РЖД и "Нацпроектстрой" законтрактовали все 7 этапов строительства ВСМ Москва-Петербург .....</b>	<b>9</b>
Интерфакс (interfax.ru) 03.04.2026.....	9
<i>ОАО "РЖД" и ГК "Нацпроектстрой" (НПС) завершили формирование контрактной базы по всем семи этапам строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) из Москвы до Санкт-Петербурга, сообщил НПС. Подрядчиком по проекту выступает входящее в "Нацпроектстрой" АО "Дороги и Мосты". .....</i>	<i>9</i>
<b>Сталь, бетон и скорость: как в России создают магистраль нового поколения .....</b>	<b>10</b>
Фонтанка.Ру (fontanka.ru) 03.04.2026.....	10
<i>Обсуждение строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Петербург на Международном транспортно-логистическом форуме, стартовавшем 1 апреля в Санкт-Петербурге, быстро перешло к инженерной конкретике. Вице-премьер Виталий Савельев первым перевел разговор в эту плоскость. Спикеры – Савельев, министр транспорта Андрей Никитин и гендиректор "Нацпроектстроя" Алексей Крапивин – сосредоточились на ключевом: как будет устроена инфраструктура, способная обеспечить движение поездов со скоростью до 400 км/ч.....</i>	<i>10</i>
<b>265 лет назад в России началась история мостостроения: от указа Елизаветы Петровны до современных трасс.....</b>	<b>12</b>
NewsRus.su 03.04.2026 .....	12
<i>3 апреля 1760 года императрица Елизавета Петровна подписала указ о строительстве первых постоянных мостов в Санкт-Петербурге. Этот день считается отправной точкой истории российского мостостроения. Первым проектом стал Исаакиевский наплавной мост</i>	

через Неву – он соединил Адмиралтейский остров с Васильевским. На строительстве Большого Смоленского моста через Неву в Санкт-Петербурге специалисты **Нацпроектстрой** завершили монтаж ортотропных плит пролетов – ключевых элементов металлоконструкции, позволяющих снизить массу пролетного строения без потери прочности. В Иркутской области продолжается строительство моста через реку Витим в Бодайбинском районе, который возводит **"Мостострой-11"** (входит в **Нацпроектстрой**). Протяженность моста – 414 метров, общая длина вместе с подъездными путями – около шести километров. На строительстве моста через Катунь в Республике Алтай, также входящего в программу **Нацпроектстрой**, уже в этом году планируется открыть движение по новому Платовскому мосту – работы завершаются досрочно благодаря поддержке Минтранса..... 12

**Александр ЛУНЕВ, СиБАДИ: «Из омских золошлаковых материалов на дорогах можно делать все, что ниже асфальта, причем использовать в большой дозировке»**..... 14

Коммерческие вести (kvnews.ru) 04.04.2026 ..... 14

*Дорогу сделали пониже, подешевле, но не хуже. Раз снизилась потребность в грунтах, значит, сократилось и применение золошлаковых материалов. Плюс риски. Кто из строителей раньше работал с золошлаками? ДСК "Автобан" – нет. Наш Минстрой – только на "Авангарде", но тогда Северный обход уже был на стадии экспертизы. Поэтому проект выиграла ГК "Нацпроектстрой", имеющая опыт работы со всеми материалами. Мы вместе с компанией "ГЕО-Проект" с 2021 года по январь 2025-го делали научно-техническое сопровождение процесса проектирования – обосновывали конструкции, давали консультации, отвечали экспертизе на возникающие вопросы и т.д. .... 14*

**Внутренняя логистика России в 2026 году: вызовы и решения** ..... 18

Дороги и транспорт (dortransport.com) 04.04.2026 ..... 18

*"В декабре прошлого года, мы запустили совместно с партнером компанию **Нацпроектстрой** первый в России беспилотный каток. <...> Он как раз участвует в строительстве высокоскоростной магистрали. С коллегами мы провели оценку экономического эффекта, и даже в первый год эксплуатации машины экономический эффект достигает нескольких миллионов рублей", – Директор проектов по автоматизированным системам, АО "ГЛОНАСС" Михаил Квурт. .... 18*

**Дивизион «Дороги и Мосты»** ..... 20

**АО «ДиМ»** ..... 20

**Большой Смоленский мост в Петербурге поднял пролеты на 60 градусов** .... 20

Ведомости (vedomosti.ru). Статьи 03.04.2026 ..... 20

*Специалисты АО "Дороги и Мосты" НПС продолжают проводить технические разводки в рамках финального этапа пусконаладочных работ на строящемся Большом Смоленском мосту. В пресс-службе Смольного уточнили, что пролеты переправы поднимают и опускают по отдельности, угол разводки достиг 60 градусов..... 20*

**АО «Мостострой-11»** ..... 21

**Кому принадлежат крупнейшие тюменские заводы и сколько они зарабатывают.....21**

Выбор народа (vybor-naroda.org) 05.04.2026 ..... 21

*В портфолио компании не только региональные объекты, но и проекты федерального уровня – строительство участков трассы М-12 "Восток", мостовых переходов в северных регионах и инфраструктуры для освоения Арктики. Генеральным директором АО "Мостострой-11" с 2008 года является Николай Руссу. Ранее являлся депутатом Тюменской обдумы от партии "Единая Россия", но досрочно сложил полномочия в 2023 году. Компания также входит в периметр "Нацпроектстроя", который связывают с Аркадием Ротенбергом, что отчасти объясняет стабильный поток крупных заказов и участие в приоритетных проектах страны.* 21

**Новости на ресурсах НПС.....24**

**РЖД и Нацпроектстрой заключили контракты на строительство всех семи этапов ВСМ Москва – Санкт-Петербург .....24**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 03.04.2026 ..... 24

*РЖД и ГК "Нацпроектстрой" завершили формирование контрактной базы по всем семи этапам строительства первой в стране ВСМ Москва - Санкт-Петербург. Подрядчиком по проекту выступает входящее в Нацпроектстрой АО "Дороги и мосты". Проект предусматривает строительство концессионного участка от Крюково в Московской области до Обухово в Санкт-Петербурге, длиной 623 км. Планируемый объем земляных работ превысит 100 млн кубометров, для полотна магистрали и минимизации деформаций будет забито свыше 1 млн свай. На линии будет построено 239 мостов и эстакад общей протяженностью порядка 180 км.*..... 24

**Пленарная дискуссия: Развитие через доступ к глобальным рынкам .....24**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 03.04.2026 ..... 24

*"Несмотря на санкционное давление и ограниченный доступ к мировой финансовой системе у российского бизнеса появляются новые возможности для выхода на зарубежные рынки", – рассказал заместитель гендиректора НПС по коммерции Дмитрий Болотский в ходе МТЛФ. По его словам, конкурировать с игроками международного уровня помогает всесторонняя поддержка Минтранса и Минэкономразвития РФ, системная работа по сертификации российских технологических решений.*..... 24

**Цифровые продукты АО "ГЛОНАСС" готовы для экспорта в страны Африки.25**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 03.04.2026 ..... 25

*Об этом рассказал гендиректор компании Алексей Райкевич на пленарной сессии "Развитие через доступ к глобальным рынкам" МТЛФ.*..... 25

**Спасибо всем участникам квиза! .....26**

ТГ-канал «Дороги и мосты», 03.04.2026 ..... 26

*Одежда, которую сварщики носят зимой и летом, предусмотрена ГОСТом. Она защищает человека от воздействия высоких температур, искр и брызг расплавленного металла. Для этого ткань должна быть очень плотной, прочной и пропитанной специальным составом. Обычно эту ткань называют брезентом (это слово пришло из голландского языка), но в ГОСТе*

зафиксировано ее официальное название: "парусина полульняная пропитанная". Раньше из нее делали паруса..... 26

**В столице в этом году будет построено 15 надземных и подземных пешеходных переходов железнодорожных путей .....26**

ТГ-канал «Дороги и мосты», 03.04.2026 ..... 26

Один из них - 200-метровое сооружение над Дмитровским шоссе и путями МЦД-1, которое возводит Нацпроектстрой. Оно находится в высокой степени готовности. Журналисты "России-1" побывали на строящемся пешеходном переходе и побеседовали с о ходе работ главным специалистом "Дорог и Мостов" Александром Прошенковым. .... 26

**По тайге на мотоцикле .....27**

ТГ-канал «Наша колея 1520», 03.04.2026..... 27

Гитара, нарды, удочка, мяч, мотоцикл... В свободное от работы время строители БАМа не сидят без дела, а находят себе увлечение по душе. Илья Албитов, заместитель директора МК-7 (НПС//БСМ) перезагружается, преодолевая таежные просторы на мотоцикле. .... 27

**Аккумуляторы: со свалки в жизнь .....27**

ТГ-канал «Все включено», 03.04.2026..... 27

Британский инженер и видеоблогер Крис Доэл собрал из сотен одноразовых вейпов аккумуляторную установку. В то время как врачи призывают к отказу от любого вида курения, блогер задумался над проблемой того, что вместе с одноразовыми вейпами на свалку выбрасываются работоспособные аккумуляторы. Их можно использовать после испарения жидкости повторно до 400 раз. .... 27

**На дорогах появятся единые требования к заправка и зонам отдыха .....28**

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 03.04.2026 ..... 28

Минтранс России предложил упорядочить размещение объектов дорожного сервиса (АЗС, кафе, мотели, стоянки, СТО) вдоль трасс и подвести их под более понятные стандарты. Одна из ключевых идей — на дорогах первой категории, то есть на скоростных трассах, такие объекты хотят размещать преимущественно в составе многофункциональных зон дорожного сервиса. Это позволит сократить количество примыканий к трассе и, как следствие, повысить безопасность движения. .... 28

**За отсутствие ОСАГО оштрафуют не чаще одного раза в день .....28**

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 06.04.2026 ..... 28

Госдума окончательно утвердила закон о камерах на проверку ОСАГО. По нему штрафовать за езду без полиса смогут не чаще одного раза в сутки — и это правило будет касаться всех случаев, а не только фиксации камерами. Закон вступил в силу сразу после официального опубликования, а не с 1 сентября, как предполагалось ранее. .... 28

## ГК «Нацпроектстрой»

### **Владимир Путин открыл на этой неделе новые транспортные объекты в четырех регионах (видео)**

Первый канал. Воскресное время. Эфир 05.04.2026

*Андрей СЫСУЕВ, заместитель генерального директора по информационным технологиям группы компаний "Нацпроектстрой": Если мы говорим про сантиметровую точность по каждому из проходов техники, то это уменьшение количества этих рейсов. Экономический эффект – он уже исчисляется миллионами рублей на одну единицу катка.*

**ВЕДУЩИЙ:** Россия должна использовать свой транспортный и логистический потенциал в условиях, когда ломаются многие глобальные маршруты. Об этом говорил Владимир Путин, открывая на этой неделе по видеосвязи новые транспортные объекты в четырех регионах от Благовещенска до Петербурга. Тема увеличения роли нашей страны в формировании безопасных коридоров и в мировой торговле в целом получила продолжение на Международном форуме в Северной столице. Юрий Липатов обо всем по порядку.

**КОР.:** Огромное расстояние внутри самой большой страны мира еще относительно недавно относили к проблемам, которые сдерживают развитие экономики. Теперь же стало очевидным: это – безусловное преимущество России, которое предлагает миру новую архитектуру глобальной логистики и безопасные транспортные пути.

**Владимир ПУТИН, президент РФ:** Россия обладает колоссальным логистическим и транзитным потенциалом. Развитие транспортной системы, включая автомобильное, воздушное, железнодорожное, речное и морское сообщение, трансграничные пропускные пункты, должно вестись на базе передовых технологий, с применением современных платформенных и цифровых решений. Хороший пример таких инноваций – беспилотный транспорт, который уже доказал свою экономическую эффективность. У нас сколько – 13, по-моему, миллионов километров беспилотники прошли на дорогах безаварийно.

**КОР.:** Из Ново-Огарева при помощи видеосвязи Владимир Путин дает команду на запуск нескольких новых транспортно-инфраструктурных проектов в четырех регионах.

**Владимир ПУТИН, президент РФ:** С Богом!

**КОР.:** Между Санкт-Петербургом и Казанью заработал единый коридор беспилотных грузовых перевозок. С 78-го километра трассы М-12 стартовали эти вот беспилотники. Испытывали их еще и на ЦКАДе, и на трассе М-11. Испытания прошли на "отлично". Что принципиально: умные грузовики – это российская разработка, самое настоящее ноу-хау мирового уровня. Сделаны они на базе тягача КАМАЗ. К 2035 году около 19% грузоперевозок в стране будут беспилотными, – доложил президенту министр транспорта.

**Андрей НИКИТИН, министр транспорта РФ:** Владимир Владимирович, 24 часа вместо 58 проехала беспилотная фура в опытном режиме, с водителем – 58, здесь – 24. Это реально очень интересно и потенциально выгодно экономически, и мы, как сказал Виталий Геннадьевич, будем максимально развивать такие технологии.

**Владимир ПУТИН, президент РФ:** По информации, которую Минтранс и мне представил, к 2028 году, как Вы сейчас сказали, парк грузовых беспилотников будет насчитывать 992 автомобиля, а к концу 2030 года – уже свыше 4 тысяч единиц техники. И очень хорошо, что у нас три компании занимаются этим направлением: "Яндекс", "Navio" и КАМАЗ. Есть и здоровая конкуренция на этом направлении, это очень хорошо.

**КОР.:** Перспектива такая: беспилотные грузовики смогут ехать через всю страну до Китая по автомагистрали "Восток". О приоритете восточного направления президент говорит во время запуска нового терминала аэропорта Благовещенска. Амурская область становится полноценным международным хабом на границе с Китаем.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Восточное направление приобретает сегодня особое значение. Мы давно уже этим занимаемся – расшивкой узких мест, знаем, где они находятся. Но создание такого комплекса – это движение в абсолютно правильном направлении, это наше направление стратегического развития. Так и будем дальше работать. И конечно, это улучшает ситуацию для граждан, проживающих в этом регионе нашей страны, и для транзитных пассажиров тоже.

КОР.: В Благовещенске ввели в эксплуатацию и новую взлетно-посадочную полосу, а также новый грузовой терминал. В рамках государственно-частного партнерства работу финансировал ВЭБ.РФ.

Ну а ВТБ помогает Санкт-Петербургу. Стартовал уже второй этап широтной магистрали скоростного движения. Протяженность – 2 километра – от Витебского проспекта до пересечения с Софийской улицей. Восточные районы будут связаны с югом и севером. Заметно снизится нагрузка на исторический центр города.

Андрей КОСТИН, президент – председатель правления Банка ВТБ: Это пятый проект, в котором мы участвуем на базе государственно-частного партнерства, где, в общем-то, затраты федерального бюджета минимальные при этом. В основном, конечно, это финансирование лежит на плечах города и инвесторов, таких как банк ВТБ и "Газпромбанк" в данном случае.

КОР.: С инженерной точки зрения работа весьма непростая: почвы болотистые, но твердых пород не меньше 30 метров. Опоры будущей шестиполосной магистрали представляют из себя мощные конструкции из металла, залитого бетоном. Всего будет построено 10 эстакад, 11 путепроводов. Кроме того, Питер получит в добавку к своим знаменитым разводным мостам еще два.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Вам спасибо большое в любом случае за Ваше участие в финансировании этого проекта. Казалось бы, это уж не такой длинный участок – 15 километров всего, но шесть полос, и это очень важная городская трасса, которая позволит городу легче дышать и лучше передвигаться людям поможет. Это серьезная работа, тем более впереди еще следующие участки строительства. По-моему, общий объем – где-то 270 миллиардов еще предстоит, срок окончания – 2031 год.

КОР.: Эти инфраструктурные проекты были представлены на Международном транспортно-логистическом форуме, прошедшем в Санкт-Петербурге. Они, в том числе, свидетельствуют о последовательном курсе государства на создание единой, современной и технологичной транспортной системы. Делегации из 80 стран на уровне членов правительств, глав крупных компаний и авторитетных инженерных школ. России есть что предложить миру.

Владимир ПУТИН, президент РФ: События в Иране уже оказывают прямое влияние на энергетические рынки и транспортировку нефти и газа через Ормузский пролив. Все больше государств и компаний задумываются не только о скорости и стоимости перевозок. Решающим фактором становится безопасность и устойчивость транспортных маршрутов и логистических цепочек, которые менее подвержены кризисам, военным конфликтам и другим внешним рискам. Россия может предложить миру такие решения и сыграть важную роль в формировании новой архитектуры глобальной логистики и международной торговли в целом. Для наших партнеров российские логистические маршруты могут быть выгодны как экономически, благодаря сокращению сроков перевозок, так и с точки зрения диверсификации глобальных транспортных потоков.

КОР.: Решение надо принимать быстро. Новые транспортные коридоры необходимы. Опыт их создания можно применять на всех континентах. За таким опытом в Северную столицу приехали министры транспорта и Шри-Ланки, и Танзании. Ну а китайские партнеры на создание новых маршрутов мировой логистики настроены уже давно, поскольку на собственном опыте знают, что такое экспорт нестабильности со стороны западных стран.

Чэнгуан СЮЙ, заместитель министра транспорта КНР: Мы с вами видим, как сегодня на геополитическом пространстве Ближнего Востока развернулся очередной масштабный кризис. Конечно же, это вызов не только странам этого региона, но и всему миру, в том числе и нам. Нам необходимо углублять формат нашего сотрудничества, расширять сухопутные маршруты перевозок, строить новые логистические хабы.

КОР.: На фоне военных угроз в Красном море и нестабильной работы Суэцкого канала, Трансарктический транспортный коридор становится главной безопасной альтернативой Южным морским путям. По кратчайшему маршруту из Азии в Европу суда из Китая проводят российский атомный ледокольный флот. Ледоколы, которые ходят так же часто, как электрички, – скорая перспектива, уверен глава "Росатома".

Алексей ЛИХАЧЕВ, генеральный директор Госкорпорации "Росатом": Думаем, что к началу 30-х годов объем грузов нарастет до такого этапа, что мы можем говорить о некоей электричке, о некоем расписании движения судов круглогодично в интересах целого ряда потребителей. Это в первую очередь страны БРИКС.

КОР.: Новые технологии и в логистике тоже открывают новые возможности для России и дружественных стран.

Максим ОРЕШКИН, заместитель Руководителя Администрации Президента РФ: Все прекрасно знают, что цель западных стран относительно России в начале 22 года, в конце первого квартала, была через наложение санкций выключить Россию из глобальной экономики – не дать проводить платежи, не дать торговать и тем самым нанести ущерб нашей стране. Но результатом стало иное. Если посмотреть на графики объемов внешней торговли, у нас объемы внешней торговли с 22 года не упали. Уже сегодня экономика стран БРИКС – это больше 40% глобального ВВП. И мы видим, что этот тренд на усиление этого блока в глобальной экономике будет только продолжаться.

КОР.: Уже сейчас российские беспилотные аппараты способны не только перевозить грузы по магистралям, а еще и строить эти магистрали. Некоторыми катками, которые строят высокоскоростную магистраль из Москвы в Петербург, управляют удаленно – с планшета.

Андрей СЫСУЕВ, заместитель генерального директора по информационным технологиям **группы компаний "Нацпроектстрой"**: Если мы говорим про сантиметровую точность по каждому из проходов техники, то это уменьшение количества этих рейсов. Экономический эффект – он уже исчисляется миллионами рублей на одну единичку катка.

КОР.: Высокоскоростная магистраль – это не только про удобство. А добраться с берегов Невы до берегов Москвы-реки можно будет всего за 2 часа 15 минут. Это про взрывное развитие технологий и многие тысячи новых рабочих мест с хорошей зарплатой. Чтобы транспортные разработки максимально быстро вышли на улицы городов, предполагается разработать модель умного города. Так называемая новая мобильность за счет технологий действительно способна поменять мир.

Юрий Липатов, Екатерина Каряка, Арсений Байбулов, Первый канал.

<https://www.1tv.ru/news/2026-04-05/538459>

## **Нацпроектстрой видит перспективы работы на Африканском континенте**

ТАСС. Транспорт 03.04.2026

*ГК "Нацпроектстрой" видит большие перспективы работы с африканскими странами, заявил заместитель гендиректора по коммерции ГК "Нацпроектстрой" Дмитрий Болотский в рамках Международного транспортно-логистического форума. "Благодаря поддержке наших министерств, особенно Министерства транспорта, я уверен, что у российских компаний и технологий большое будущее на африканском континенте", - сказал он.*

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, 3 апреля. /ТАСС/. **ГК "Нацпроектстрой"** видит большие перспективы работы с африканскими странами, заявил заместитель гендиректора по коммерции **ГК "Нацпроектстрой" Дмитрий Болотский** в рамках Международного транспортно-логистического форума.

"Благодаря поддержке наших министерств, особенно Министерства транспорта, я уверен, что у российских компаний и технологий большое будущее на африканском континенте", - сказал он.

Болотский отметил, что **"Нацпроектстрой"** обладает технологиями и готов работать в партнерстве. "У нас есть передовые системы железнодорожной автоматики, которые входят в пятерку мировых систем по обеспечению безопасности движения поездов", - сказал он.

Кроме того, НПС разработал безбалластное верхнее строение пути для Высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Санкт-Петербург, которое в ближайшее время позволит поездам двигаться со скоростью до 400 км в час.

ТАСС - генеральный информационный партнер форума.

#### **Другие публикации по теме**

<https://fomag.ru/news-streem/natsproektstroy-vidit-perspektivy-raboty-na-afrikanskom-kontinente/>

<https://mintrans.gov.ru/press-center/news/12583>

<https://abnews.ru/news/2026/4/4/na-mtlf-obsudili-ukreplenie-transportnyh-svyazej-mezhdu-rf-i-afrikoi>

## **РЖД и "Нацпроектстрой" законтрактовали все 7 этапов строительства ВСМ Москва-Петербург**

Интерфакс (interfax.ru) 03.04.2026

*ОАО "РЖД" и ГК "Нацпроектстрой" (НПС) завершили формирование контрактной базы по всем семи этапам строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) из Москвы до Санкт-Петербурга, сообщил НПС. Подрядчиком по проекту выступает входящее в "Нацпроектстрой" АО "Дороги и Мосты".*

Москва. 3 апреля. INTERFAX.RU - ОАО "РЖД" и ГК **"Нацпроектстрой"** (НПС) завершили формирование контрактной базы по всем семи этапам строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) из Москвы до Санкт-Петербурга, сообщил **НПС**.

Подрядчиком по проекту выступает входящее в **"Нацпроектстрой" АО "Дороги и Мосты"**.

Проект предусматривает строительство концессионного участка от Крюкова в Московской области до Обухова в Петербурге длиной 623 км. На линии будет построено 239 мостов и эстакад общей протяженностью порядка 180 км.

ВСМ Москва - Петербург свяжет Москву, Санкт-Петербург, Московскую, Тверскую, Новгородскую и Ленинградскую области. Ее протяженность составит 679 км. С запуском ВСМ время в пути между Москвой и Петербургом составит 2 часа 15 минут. Ввод в строй магистрали предполагается в 2028 году.

В перспективе сеть высокоскоростных магистралей планируется построить в направлениях Москва - Екатеринбург, Москва - Адлер и Москва - Минск. Потребность в высокоскоростных поездах для них превысит 250 составов.

Холдинг **"Нацпроектстрой"** группы "1520" и Аркадия **Ротенберга** - крупнейший российский инфраструктурный холдинг, объединяющий более сотни компаний, которые формируют три профильных дивизиона: **"Дороги и Мосты"**, "Железные дороги" и "Энергетика и порты". Компании холдинга принимают участие в крупнейших проектах автодорожного и мостового строительства в России, в том числе объектов на М-12 и других магистралях, а также занимаются развитием железнодорожной инфраструктуры, включая объекты Восточного полигона, Центрального транспортного узла, ВСМ Москва - Петербург.

<https://www.interfax.ru/russia/1081883>

#### **Другие публикации по теме**

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1751190>

<https://peterburg2.ru/news/kontrakty-na-vse-etapy-vsm-moskva-peterburg-podpisany-rzhd-i-nacproektstroem-230977.html>

<https://promia.ru/2026/04/04/rjd-i-nacproektstroj-zakluchili-kontrakty-na-stroitelstvo-vseh-etapov-vsm-moskva-sankt-peterbyrg/>

<https://newprospect.ru/news/rzhd-i-naczproektstroj-zaklyuchili-kontraktyi-na-stroitelstvo-vsm-moskvapeterburg>

<https://spb.dk.ru/news/237239611>

<https://www.metainfo.ru/ru/news/182907>

<https://www.kommersant.ru/doc/8568469>

<https://gorod-kimry.ru/press/one/?id=4074616>

<https://www.rbgmedia.ru/post.php?id=22901>

[https://www.ruscable.ru/news/2026/04/03/RZHD\\_i\\_Natsproektstroj\\_zakluchili\\_kontrakty\\_na\\_st/](https://www.ruscable.ru/news/2026/04/03/RZHD_i_Natsproektstroj_zakluchili_kontrakty_na_st/)

<https://www.mskagency.ru/materials/3542771>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/69cf74b09a7947642f677258>

## **Сталь, бетон и скорость: как в России создают магистраль нового поколения**

Фонтанка.Ру (fontanka.ru) 03.04.2026

*Обсуждение строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Петербург на Международном транспортно-логистическом форуме, стартовавшем 1 апреля в Санкт-Петербурге, быстро перешло к инженерной конкретике. Вице-премьер Виталий Савельев первым перевел разговор в эту плоскость. Спикеры – Савельев, министр транспорта Андрей Никитин и гендиректор "Нацпроектстроя" Алексей Крапивин – сосредоточились на ключевом: как будет устроена инфраструктура, способная обеспечить движение поездов со скоростью до 400 км/ч.*

Обсуждение строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Петербург на Международном транспортно-логистическом форуме, стартовавшем 1 апреля в Санкт-Петербурге, быстро перешло к инженерной конкретике. Вице-премьер Виталий Савельев первым перевел разговор в эту плоскость. Спикеры – Савельев, министр транспорта Андрей Никитин и гендиректор "Нацпроектстроя" Алексей Крапивин – сосредоточились на ключевом: как будет устроена инфраструктура, способная обеспечить движение поездов со скоростью до 400 км/ч.

Макет поезда ВСМ на выставке в рамках первого Международного транспортно-логистического форума в Санкт-Петербурге в КВЦ "Экспофорум"

Источник:

Алексей Смагин / ТАСС

Один из центральных вопросов – готовность российской инженерной школы реализовать столь сложный проект в условиях северного климата и обеспечить время в пути между двумя столицами в 2 часа 15 минут.

Испытание нагрузкой

Виталий Савельев обозначил масштаб проекта, строительство которого началось в 2025 году. На форуме он подчеркнул: магистраль станет технологическим прорывом и обеспечит независимость страны. По его словам, линия станет первой в мире, рассчитанной на скорость до 400 км/ч при колее 1520 мм. В дальнейшем планируется создание еще четырех направлений – в Рязань, Екатеринбург, Минск и Адлер, при этом маршрут Москва – Петербург станет первым, где обкатают новые технологии.

Источник:

Инфоцентр ВСМ

Ключевым элементом станет безбалластный путь: вместо традиционных шпал и щебня используется монолитная бетонная плита, рассчитанная на температурный диапазон от +50 до -50 °С и срок службы не менее 50 лет. Рельсы – термоупрочненные, способные сохранять характеристики при температуре до -60 °С, что превышает параметры зарубежных аналогов.

Особое внимание уделяется инженерным нагрузкам. Если стандартные балки весят около 60 тонн, для ВСМ применяются монолитные коробчатые конструкции длиной 32 м и массой до 700 тонн.

Подвижной состав разрабатывается на заводе "Уральские локомотивы": создается 36 новых подсистем, включающих более 15 тысяч узлов и деталей. В проект вовлечено более 150 предприятий из 36 регионов страны.

Андрей Никитин отметил, что ВСМ – один из крупнейших научно-технологических проектов современности в России. Для первой линии потребуется около 8 тысяч специалистов, для всей сети – до 100 тысяч.

В ходе обсуждения модератор обратился к студентам транспортных вузов, присутствовавшим в зале, с вопросом о готовности работать на проекте ВСМ. В ответ поднялось значительное число рук, что показало высокий интерес к отрасли среди будущих специалистов.

Презентационный ролик о ВСМ

Источник:

Инфоцентр ВСМ

Основание инфраструктуры

**Алексей Крапивин** подробно остановился на строительных параметрах. В рамках проекта предстоит возвести более 180 км искусственных сооружений, отсыпать свыше 100 млн кубометров земляного полотна и установить более миллиона свай.

Безбалластная бетонная плита стала ключевым технологическим решением. Ее разработка заняла более трех лет, производство полностью локализовано в России. Для этого построены два завода в Тверской и Новгородской областях с инвестициями свыше 15 млрд рублей.

Для строительства первой линии ВСМ потребуется более 5000 железобетонных балок массой около 700 тонн каждая. Из-за их размеров производство организуют на 10 специализированных заводах вдоль трассы. Аналогичный подход применяется и к сваям: их будут выпускать на 14 предприятиях рядом с участками строительства.

Использование свай обусловлено сложными геологическими условиями – болотистыми и нестабильными грунтами. В ряде участков применяется традиционная насыпь с усилением основания.

Новый технологический уровень

Замгендиректора РЖД Иван Колесников привел данные по спросу: в 2025 году перевезено 1,3 млрд пассажиров, из них 20 млн – скоростными и высокоскоростными поездами. Рост спроса в этом сегменте составляет около 8% ежегодно.

Проект ВСМ требует принципиально новой точности: допустимое отклонение прямолинейности рельсов – 0,4 мм на 2 м, бетонной плиты – 1 мм на 5 м.

На "Уральских локомотивах" уже собраны первые четыре вагона, разработано около 60% компонентов, из которых 20% прошли испытания.

Отдельно отмечена система управления движением: она соответствует мировым стандартам и отличается повышенной устойчивостью за счет дублирования каналов, что исключает внешнее вмешательство.

Международный контекст

Министр энергетики и инфраструктуры ОАЭ Сухейль Аль-Мазруи отметил, что развитие высокоскоростных магистралей является естественным этапом для растущих экономик. В ОАЭ планируется линия между Дубаем и Абу-Даби со временем в пути около 30 минут.

На вопрос модератора о климатических сложностях – как строить скоростную магистраль на песке? – Аль-Мазруи развел руками: соревноваться с Россией в экстремальных минусовых

температурах они не могут. Но у них свои вызовы: высокая влажность, соленость, высокая температура и пылевые бури.

Российские наработки министр оценил:

– У вас уникальная ситуация, высокоразвитая отрасль, и вы сможете развивать эти технологии. Я уверен, что при совершенствовании новых технологий Россия сможет экспортировать их в другие страны.

Итог

Виталий Савельев, подводя черту, вернулся к роли главного технолога проекта. По его словам, ключевая задача – обеспечить синхронную работу всей системы: подвижного состава и инфраструктуры. При интервале движения поездов в 15 минут любые отклонения недопустимы.

Проект ВСМ Москва – Петербург постепенно переходит от концепции к практической реализации, формируя новую технологическую базу, где бетон и сталь работают как единая система.

<https://www.fontanka.ru/2026/04/03/76347014/>

## **265 лет назад в России началась история мостостроения: от указа Елизаветы Петровны до современных трасс**

NewsRus.su 03.04.2026

*3 апреля 1760 года императрица Елизавета Петровна подписала указ о строительстве первых постоянных мостов в Санкт-Петербурге. Этот день считается отправной точкой истории российского мостостроения. Первым проектом стал Исаакиевский наплавной мост через Неву – он соединил Адмиралтейский остров с Васильевским. На строительстве Большого Смоленского моста через Неву в Санкт-Петербурге специалисты **Нацпроектстроя** завершили монтаж ортотропных плит пролетов – ключевых элементов металлоконструкции, позволяющих снизить массу пролетного строения без потери прочности. В Иркутской области продолжается строительство моста через реку Витим в Бодайбинском районе, который возводит **"Мостострой-11"** (входит в **Нацпроектстрой**). Протяженность моста – 414 метров, общая длина вместе с подъездными путями – около шести километров. На строительстве моста через Катунь в Республике Алтай, также входящего в программу **Нацпроектстроя**, уже в этом году планируется открыть движение по новому Платовскому мосту – работы завершаются досрочно благодаря поддержке Минтранса.*

3 апреля 1760 года императрица Елизавета Петровна подписала указ о строительстве первых постоянных мостов в Санкт-Петербурге. Этот день считается отправной точкой истории российского мостостроения. Первым проектом стал Исаакиевский наплавной мост через Неву – он соединил Адмиралтейский остров с Васильевским. С тех пор Россия прошла огромный путь: от деревянных переправ до уникальных вантовых и разводных конструкций, ставших символами городов и всей страны.

Сегодня Минстрой России продолжает эту традицию, реализуя масштабные инфраструктурные проекты по всей стране. Возводятся стратегически важные сооружения, которые связывают регионы, делают жизнь людей комфортнее и безопаснее. Работа ведется в рамках национального проекта "Инфраструктура для жизни", а также государственных программ – в том числе в воссоединенных регионах. Среди ключевых проектов – строительство Большого Смоленского моста в Санкт-Петербурге, мостов через реку Витим в Иркутской области и через реку Катунь в Республике Алтай.

На строительстве Большого Смоленского моста через Неву в Санкт-Петербурге специалисты **Нацпроектстрой** завершили монтаж ортотропных плит пролетов – ключевых элементов металлоконструкции, позволяющих снизить массу пролетного строения без потери прочности. Мост будет шестиполосным (по три полосы в каждую сторону) с разделительным барьерным ограждением, пешеходными дорожками и велосипедной полосой. Разводной пролет уже составляет единое целое с противовесными частями. После демонтажа временного объединения крыльев начнется подготовка к первому разведению пролета. Открыть рабочее движение по мосту планируется в 2027 году.

В Иркутской области продолжается строительство моста через реку Витим в Бодайбинском районе, который возводит **"Мостострой-11"** (входит в **Нацпроектстрой**). Протяженность моста – 414 метров, общая длина вместе с подъездными путями – около шести километров. Строительство идет по графику. Две береговые опоры завершены в 2025 году, в 2026 году построят три русловые опоры и приступят к сборке пролетного строения. Мост обеспечит круглогодичную связь Бодайбинского района (известного центра золотодобычи) с "большой землей".

На строительстве моста через Катунь в Республике Алтай, также входящего в программу **Нацпроектстрой**, уже в этом году планируется открыть движение по новому Платовскому мосту – работы завершаются досрочно благодаря поддержке Минтранса. Мост станет частью масштабной реконструкции Телецкого тракта.

В Свердловской области продолжается возведение моста через реку Исеть в рамках реконструкции трассы Р-351 (Екатеринбург – Тюмень). Старый мост не справлялся с нагрузками, новый будет иметь четыре полосы движения и разделенные встречные потоки. Завершение работ запланировано на 2026 год.

В Ростовской области началось строительство моста через реку Дон в районе станицы Багаевской. Сооружение станет частью нового обхода Ростова-на-Дону и позволит вывести транзитный транспорт из города. Мост длиной более 1,5 км будет иметь шесть полос движения. Проект реализуется в рамках нацпроекта "Инфраструктура для жизни". Также в стадии строительства находятся обходы Аксая и Краснодара.

В Воронежской области завершилось строительство мостового перехода через реку Воронеж в створе улицы Остужева. Мост разгрузит Чернавский и Северный мосты, улучшит транспортную доступность левобережной части города. Протяженность объекта – 1,5 км, движение открыто в тестовом режиме, полноценный запуск ожидается в 2026 году.

Ключевым проектом развития дорожной сети Крымского полуострова остается строительство транспортного перехода через Керченский пролив (Крымский мост) и подходов к нему. В 2025 году завершён ремонт асфальтового покрытия на мосту, проведены работы по усилению конструкций и модернизации систем безопасности.

В Калининградской области продолжается реконструкция мостового перехода через реку Преголя в районе поселка Знаменск. Объект входит в программу развития транспортной инфраструктуры региона и связывает центр области с приморской частью. Завершение работ запланировано на 2027 год.

На территории новых регионов России (ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областей) продолжается восстановление разрушенных мостов и путепроводов. В 2025 году введены в эксплуатацию первые восстановленные объекты, в том числе мосты на трассах Донецк – Мариуполь и Мелитополь – Бердянск.

Эти и другие проекты реализуются в рамках нацпроекта "Инфраструктура для жизни" и госпрограммы "Строительство". Их цель – не только соединить города и регионы, но и повысить безопасность дорожного движения, сократить время в пути и дать импульс развитию экономики. От деревянных наплавных мостов XVIII века до вантовых гигантов и высокоскоростных переходов – российское мостостроение продолжает традиции, заложенные 265 лет назад.

Источник: Минстрой РФ, ТАСС, Коммерсантъ, Строительная газета, Росавтодор, Правительство России от 03.04.2026; Пройти НОК в области строительства в Центре оценки квалификации <https://cok-nopriz.ru/>

<https://newsrus.ru/remontdorog/i14509-265-let-nazad-v-rossii-nachalas-istoriya-mostostroeniya.html>

## **Александр ЛУНЕВ, СИБАДИ: «Из омских золошлаковых материалов на дорогах можно делать все, что ниже асфальта, причем использовать в большой дозировке»**

Коммерческие вести (kvnews.ru) 04.04.2026

*Дорогу сделали пониже, подешевле, но не хуже. Раз снизилась потребность в грунтах, значит, сократилось и применение золошлаковых материалов. Плюс риски. Кто из строителей раньше работал с золошлаками? ДСК "Автобан" – нет. Наш Минстрой – только на "Авангарде", но тогда Северный обход уже был на стадии экспертизы. Поэтому проект выиграла **ГК "Нацпроектстрой"**, имеющая опыт работы со всеми материалами. Мы вместе с компанией "ГЕО-Проект" с 2021 года по январь 2025-го делали научно-техническое сопровождение процесса проектирования – обосновывали конструкции, давали консультации, отвечали экспертизе на возникающие вопросы и т.д.*

Мы вышли на геополимерные бетоны, в которых нет ни грамма цемента, только зола, металлургический шлак, силикаты, щелочь и песок со щебнем.

ТЭЦ и ГРЭС Сибири в 2025 году передали предприятиям четверть всех образованных золошлаков. По данным Сибирской генерирующей компании, речь идет о 2,5 млн кубометров. Как используют золошлаки в Омской области, обозреватель "Коммерческих Вестей" Анастасия ИЛЬЧЕНКО узнала у кандидата технических наук, доцента кафедры "Проектное управление и информационное моделирование в строительстве" СИБАДИ, директора центра компетенций "Использование вторичных материальных ресурсов в строительной отрасли" Александра ЛУНЕВА.

– Александр Александрович, насколько я понимаю, золошлаки уже достаточно давно используются в дорожном строительстве в России, но все еще не массово. Раньше мешала неготовая нормативная база. Сейчас она появилась. Что-то изменилось?

– Золошлаки применяются еще со времен Советского Союза. Но после развала СССР пару десятилетий был простой. Немного возобновили их использование в 2010-е годы. Действительно, сегодня нормативная база стала позволять закладывать в проекты эти материалы, появились необходимые изменения в классификаторы строительных ресурсов. Проектировать стало проще, но нельзя сказать, что все тут же побежали применять данный материал. И это даже несмотря на постановление Правительства РФ, где говорится, что нужно использовать как можно больше золошлаков. Государственный заказчик, проектировщик, крупные подрядчики согласны иметь дело с золошлаками, а вот мелкие сопротивляются.

– Кто в первую очередь выиграет от использования золошлаков?

– Государство. Снижается стоимость объекта, и оно тратит меньше денег на один километр дороги.

– Сколько составляет оптимальное плечо от стройки до золоотвала?

– 40 километров, если говорить про золошлаковую смесь, которая используется как техногенный грунт. Если речь о золе уноса (правда, в Омске ее нет), которая может оказывать вяжущие свойства, то вправе рассматривать расстояние до 1500 км при транспортировке по железной дороге. Потому что это низкомарочное вяжущее, по сути, замена цемента.

– Что представляет собой зола уноса и чем отличается от золошлаковых отходов на омских ТЭЦ?

– Золошлаки делятся на две разновидности: зола уноса и золошлаковая смесь. Когда мы только сожгли уголь, отобрали сухую часть вместе с дымовыми газами, то получили золу уноса – сыпучий сухой продукт. Он фасуется в биг-бэги и идет как замена части цемента или добавка для строительства. Но если ее не отобрали, то она водой смывается в золоотвал, смешивается с остальной частью, и получается золошлаковая смесь. Она представляет собой влажную, частично

сыпучую смесь, похожую на пылеватые пески. Вяжущие свойства золы уноса в момент реакции с водой (если они и были) пропадают и получается техногенный грунт. Это абсолютно разные продукты. Из золошлаковой смеси мы можем сделать насыпь, добавив к ней вяжущее, получить укрепленное основание дорожной одежды, а присоединив еще какую-нибудь добавку, получить покрытие для автомобильной дороги с низкой интенсивностью движения.

– Почему в Омске нет золы уноса?

– Мы используем казахстанский уголь, в котором почти нет соединений кальция, которые и отвечают за вяжущие свойства. В Новосибирске, Красноярске, Хакасии и на Алтае жгут красноярский бурый уголь, который при сжигании и дает активную золу уноса. У нас есть инертная – неактивная, которая применяется как добавка к бетону и заполнитель в пенно- и газобетонах. Данным вопросом занимается в том числе мой коллега, аспирант СибАДИ Александр ЯВИНСКИЙ.

– Где в Омской области можно применять золошлаковые отходы?

– Мы прорабатывали этот вопрос с ТГК-11. В основном рассматривали использование их в земляном полотне, укрепленных слоях дорожных одежд, для рекультивации полигонов ТБО и планировочных работ (выравнивание местности под застройку), а также этот материал имеет потенциал для создания композиционных техногрунтов. Из омских золошлаковых материалов на дорогах можно делать все, что ниже асфальта, причем, использовать в большой дозировке.

– Как будет выглядеть пирог дорожной одежды при максимальном применении золошлаков?

– Обычно под двумя-тремя слоями асфальта находится щебенка, под ней песчаный дополнительный слой, потом идет земляное полотно. Оно может отсыпаться из золы на 100%. В дополнительный слой одну золу положить нельзя, ее надо улучшить, в том числе обычным цементом. Допустим, берем золошлаковой смеси 94%, вяжущих 6%. Так мы заменяем слой песка. Чтобы заменить щебень, требуется больше цемента, поскольку нужен несущий слой основания в виде монолитной плиты, способной выдержать нагрузку. Для таких целей, например, можно использовать 90% золошлаковой смеси и 10% цемента или 88% золошлаков и 12% извести. Возможны многочисленные варианты, но золошлаков всегда больше 80%. Использование золошлаковых смесей позволяет не привозить никакие каменные материалы и не добавлять песок при строительстве дорог.

– Стоимость километра такой дороги в сравнении с обычной вы просчитывали?

– Мы делали это, когда работали над обоснованием проекта "Северный обход Омска". На земляном полотне получили экономию порядка 30-40% от стоимости конструктива. При применении золошлаков в несущих слоях экономия составляла 10-15%. Вроде бы немного, но, когда речь идет о сотнях миллионов, сумма получается значительная.

– Почему экономия от земполотна получается больше, ведь земля у нас местная, а щебенка привозная?

– Чтобы получить грунт, нужно вырыть карьер, заплатить экскаваторщику, вывезти (как правило, карьеры дальше, чем золоотвалы). И потом: карьер просто так бросать нельзя, придется его уположить, рекультивировать, привезти черный грунт, посадить травку и т.д. и т.п. Бывает, что это не выполняется, но вообще-то за такое нарушение предусмотрена уголовная ответственность. Кроме того, для создания несущих слоев требуется специализированная техника. Плюс их устройство требует большей квалификации.

– Часто слышу, что золошлаки – условно бесплатный материал. Какова их стоимость?

– Обычно это один рубль без НДС за тонну. Это юридически необходимо, чтобы закрепить стоимость. ТЭЦ не может на золошлаках зарабатывать, как только она это сделает, РЭК потребует пересчета стоимости энергии. Ресурсным компаниям это не нужно. Плюс полигоны после золошлаков рекультивировать не придется, ТЭЦ сделает это сама.

– На данный момент насколько богата история создания в регионе дорог из золошлаков?

– Из последнего: в 2025 году построили дорогу к ОЭЗ "Авангард". Там на земляное полотно и основание дорожных одежд задействовано, если не ошибаюсь, около 160 тыс. тонн. На Советской мусорной свалке у ТЭЦ-4 в 2023 году изолирующие слои были отсыпаны из золошлаков – около 60-80 тыс. тонн. Сейчас планируется строить с применением золошлаков

Северный обход. Там заявленное количество – 800 тыс. тонн. Всего на территории области в разные годы было построено множество дорог и городских улиц со слоями из золоминеральной смеси. Этими вопросами занимались ученые СибАДИ – Виктор Владимирович СИРОТЮК, Александр Александрович ЛЫТКИН, Виктор Георгиевич СТЕПАНЕЦ и другие.

– На сайте холдинга "Автобан" генеральный директор Юлия ШТРЕК сообщает, что золошлаки будут использоваться на пяти участках основного хода дороги – более 500 тысяч кубометров.

– Правильно, ведь плотность у материала не единица, это не вода. Всего протяженность дороги 66 км. Золошлаки с ТЭЦ-4 будут использоваться на высоких участках, кусками, а не сплошняком. В укрепленных слоях они применяться не будут, только в качестве земляного полотна. Первый подход по вопросу мы делали в 2019 году, когда с ФАУ "РОСДОРНИИ" разрабатывали предварительное технико-экономическое обоснование. Тогда мы заявили применение большого количества данного материала – до 6 млн кубометров. Но когда "ГЕО-Проект" начал проектировать, высота насыпи сократилась.

– Чем это обусловлено?

– Экономией. Дорогу сделали пониже, подешевле, но не хуже. Раз снизилась потребность в грунтах, значит, сократилось и применение золошлаковых материалов. Плюс риски. Кто из строителей раньше работал с золошлаками? ДСК "Автобан" – нет. Наш Минстрой – только на "Авангарде", но тогда Северный обход уже был на стадии экспертизы. Поэтому проект выиграла **ГК "Нацпроектстрой"**, имеющая опыт работы со всеми материалами. Мы вместе с компанией "ГЕО-Проект" с 2021 года по январь 2025-го делали научно-техническое сопровождение процесса проектирования – обосновывали конструкции, давали консультации, отвечали экспертизе на возникающие вопросы и т.д.

– Некоторые считают, что у золошлаков есть минусы, например, их поведение при соприкосновении с водой. Это реальная проблема?

– Технологические минусы существуют. Грунты все разные – глины, суглинки, супеси, пески. Золошлаки ближе к супесям. Песок – самый легкий в работе материал – сыпучий, его как не увлажняй, он практически всегда будет укатываться, а глины, если переувлажнить, превращаются в жижу, которую вообще невозможно уложить. У золошлаков есть ограничения, как и у супеси, которая активно применяется в России, в том числе в Омской области, но в отличие от суглинка золошлаки меньше пучатся при замораживании в процессе эксплуатации. По технологическим характеристикам, они, возможно, хуже песка, но точно лучше того, что сегодня применяется для отсыпки земполотна. Они не так боятся воды, как наши глинистые грунты. Если золошлаки уложить, уплотнить, то вода им индифферентна. Главное, закрыть откосы геосинтетикой или почвенным слоем, как это положено при использовании обычного грунта. Замечали, что на всех обочинах у нас растет травка? Это укрытие от эрозии и воздействия масел, нефтепродуктов. Кстати, мы в прошлом году проводили эксперимент, как всходят травосмеси на разных составах золошлаков. Отлично, даже без черного слоя, лучше, чем на многих чистых грунтах.

– Что-то еще планируется строить с применением золошлаков в Омской области?

– Мне такие объекты неизвестны. Мы в основном работаем с другими регионами. Два года назад сделали обоснование восточного обхода Новосибирска, в прошлом году – южного транзита Новосибирска. Недавно пришел заказ на разработку для Приморья укрепленных грунтов на межпоселковых дорогах с низкой интенсивностью, чтобы можно было делать покрытие из золошлаков. Работаем с крупными металлургическими компаниями по вовлечению их шлаков в строительство в арктической зоне. В нашем центре компетенций "Изучение вторичных материальных ресурсов в строительной отрасли" на данный момент пять сотрудников. Мы изучаем белитовые шламы, металлургические шлаки, золошлаки, фосфогипсы, отходы производства соды, в общем, все материалы, которые никто не знает, куда использовать.

– Расскажите о разработанной вами технологии укрепления временных зимних трасс. Где она апробировалась? Какой экономический эффект имеет? Это был северный заказ?

– Да, есть регионы, где построить постоянную дорогу очень сложно и дорого. И эти трудности сильно перекрывают затраты на ежегодную постройку автозимников. Их главная беда в том, что климат с каждым годом меняется и они все хуже эксплуатируются, а значит, меньше служат.

Стоимость возведения при этом растет. Проблема и в том, что зимники не всегда позволяют пропускать нужные нагрузки. Я говорю про тоннаж машин, для логистики ведь выгоднее тяжелые автомобили. Поэтому повышение несущей способности автозимников было одной из задач исследования.

– Что представляют собой автозимники? Для их создания недостаточно грейдера?

– Это временные дороги с покрытием проезжей части изо льда или уплотненного снега и льда, а также проложенные по замерзшим рекам. Нельзя просто пройти по снегу грейдером и сказать, что это дорога. В ней машины будут так же вязнуть, как в сугробах. Кроме того, есть участки автозимников, которые строятся по крупнейшим рекам, например по Лене.

– Ваша разработка позволяет укреплять в том числе и такие?

– Мы предлагаем комбинированный вариант. Во-первых, рекомендуем использовать поливиниловые спирты, которые, взаимодействуя со снегом, очень активно повышают несущую способность. Они хорошо показали себя в разработках МГТУ им. Н.Э. Баумана на ледовых покрытиях катков. Повышается износостойчивость, идет меньше расходов на поддержание в хорошем состоянии ледового покрова. Вместе с московским университетом мы вели данную разработку по заказу северян, которые строят автозимники. Второе наше предложение – использовать армирование для участков на реках. Самое слабое место автозимника там, где он пересекает воду. В итоге получается комбинированный эффект – и более тяжелую технику можно пустить, и, если покров трескается, водитель успевает выскочить, потому что какое-то время машина может провисеть на армирующей сетке. Это на случай форс-мажора. Наша разработка уже применяется на опытных участках последние две зимы. Несущую способность мы смогли значительно повысить – раза в 2-3. А армированием переправ наш вуз занимается уже давно. Над технологией работали мой научный руководитель Виктор Владимирович СИРОТЮК и кандидат технических наук, доцент СИБАДИ Ольга Владимировна ЯКИМЕНКО.

– В 2018 году вы рассказывали "Коммерческим Вестям" про ремонт в зимний период выбоин при помощи золошлаков и жидкого стекла. Расскажите о судьбе этой разработки. Что получилось?

– Мы видоизменили идею. Изначально планировали использовать силикаты с золой, а вышли на геополлимерные бетоны, в которых нет ни грамма цемента, только зола, металлургический шлак, силикаты, щелочь и песок со щебнем.

– Какой смысл в таком бетоне? Он дешевле?

– Немного. Главное – очень износостойкий, химостойкий и набирает прочность достаточно долгий период времени. Если мы получили в проектные 28 суток марку с прочностью Б30 (40 мегапаскалей), то через три месяца она превращается уже в Б45. А настоящий цемент на тот момент прекращает набирать прочность. И когда мы учитываем долгосрочный период, то экономический эффект получается 15-20%. Плюс здесь история и про экологию. При производстве цемента происходит загрязнение воздуха диоксидом углерода, т.е. углекислым газом. Цемент каждый раз обжигается по-новому, приходится тратить энергоресурсы, загрязнять воздух. Мы же предлагаем использовать материалы, которые уже были обожжены – взять металлургический шлак, золу ТЭЦ или ГРЭС, отходы производства капролактама в качестве щелочи, жидкое стекло, смешать все это в определенных пропорциях и добавить пластифицирующую добавку. В итоге получим геополлимерный бетон. Он аналогичен цементному плюс не боится кислот. В первую очередь этот материал будет интересен для морских причалов, где идет постоянное воздействие соленой воды, для хранилищ химических веществ.

– Он уже применяется где-то?

– Опытный участок, если все сложится, будем строить следующим летом на Рефтинской ГРЭС в Свердловской области. Сибирская генерирующая компания заказала такую разработку для капитального ремонта дороги около своей станции. Кроме того, в ходе данной работы пришла идея сделать аналог вяжущего. Если мы создаем бетон, то почему бы не сделать цемент? Наша аспирантка Анастасия ДОВЫДЕНКО занимается диссертацией на тему укрепления и стабилизации грунтов такими материалами.

– Ближится дачный сезон, и снова в центре внимания окажутся дороги к СНТ. Если я правильно поняла, то их можно делать из имеющегося грунта, просто добавляя к нему вяжущие? Почему так не строят?

– Мы возвращаемся к вопросу экономики. Да, щебень дорогой, но его привез, раскидал, уплотнил и готово. С грунтом сложнее, его придется перемешивать с вяжущим, что является, наверное, самой дорогой операцией. Этим занимаются специальные машины – ресайклеры. Дорожно-строительные компании, имеющие их в своем арсенале, готовы ехать в любую точку России при объемах от 100 тыс. кв.м. Меньше им не интересно. А где взять столько на сельской дороге?!

Ранее интервью было доступно только в печатной версии газеты "Коммерческие вести" от 11 марта 2026 года.

Фото © Максим КАРМАЕВ

<https://kvnews.ru/news-feed/203771>

## **Внутренняя логистика России в 2026 году: вызовы и решения**

Дороги и транспорт (dortransport.com) 04.04.2026

*"В декабре прошлого года, мы запустили совместно с партнером компанию **Нацпроектстрой** первый в России беспилотный каток. <...> Он как раз участвует в строительстве высокоскоростной магистрали. С коллегами мы провели оценку экономического эффекта, и даже в первый год эксплуатации машины экономический эффект достигает нескольких миллионов рублей", – Директор проектов по автоматизированным системам, АО "ГЛОНАСС" Михаил Квурт.*

**Внутренняя логистика России в 2026 году: вызовы и решения**

Россия активно переходит к новой логистической парадигме, интегрируя транспорт и цифровые технологии для повышения прозрачности от двери до двери. Внедрение беспилотных технологий и контейнерных перевозок снижает издержки и повышает эффективность, но отсутствие стандартизации обмена данными сдерживает сквозную логистику. Университеты и государственные институты должны активнее участвовать в разработке инноваций и подготовке кадров для поддержки технологического развития отрасли. Эти важные вопросы обсудили участники сессии "Внутренняя логистика России в 2026 году: вызовы и решения" на первом Международном транспортно-логистическом форуме.

**КЛЮЧЕВЫЕ ВЫВОДЫ**

Россия переходит к новой логистической парадигме

"Мы наблюдаем новую логистическую парадигму, новую логистическую архитектуру и создание новой логистической концепции, когда наша страна переходит от парадигмы транспорта к парадигме "транспорт и логистика", как минимум. А вообще логистика, а внутри нее транспорт", – Председатель комитета по транспорту и логистике, Союз "Санкт-Петербургская торгово-промышленная палата" Антон Кривошеев.

Экономика применения инноваций важна для их внедрения в транспорте

"Среди нас много компаний, которые хотели бы <...> внедрять эти типы инноваций (связанные с использованием беспилотных транспортных средств - Ред.), для того чтобы их внедрять, сегодня особенно необходимо понимать экономику применения, это важный аспект для принятия решения", – Член комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по экономической политике Евгений Дитрих.

Беспилотные технологии стимулируют развитие логистики

"В комплексе работа центра позволяет стимулировать быстрое и безопасное внедрение беспилотных технологий, что значительно помогает развивать логистическую отрасль", – Директор проектов по автоматизированным системам, АО "ГЛОНАСС" Михаил Квурт.

Логистика должна обеспечивать прозрачность от двери до двери

"Важно, чтобы мы понимали, что логистика должна обеспечивать доставку груза от двери до двери и понимать всю цепочку. Наш пользователь, заказчик транспортной услуги, он хочет именно такое качество, он хочет понимать, каким образом груз движется от одной точки до другой и видеть его в каждой точке", – Член комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по экономической политике Евгений Дитрих.

#### ПРОБЛЕМЫ

Стандарты обмена данными пока не сформированы

"Стандарты обмена данными, которые необходимы были бы для того, чтобы на международном контуре могла бы обеспечиваться сквозная бесшовная логистика, пока не сформированы. Вопрос формирования такого стандарта, <...> к которому могли бы присоединяться наши партнеры по транспорту и перевозкам, – это задача нашей прикладной науки, которая обладает сведениями и знаниями о том, как это должно работать", – Член комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по экономической политике Евгений Дитрих.

Коридор Север-Юг ограничивает грузоподъемность

"С точки зрения коридоров Север-Юг, все еще есть ограничения: то есть коридор состоит из двух участков – участок, где масса вагона может быть 100 тонн в начале и конце этого коридора, а в середине этого коридора допускается масса вагона только со сниженной грузоподъемностью до 94-96 тонн", – Генеральный директор, Всесоюзный научно-исследовательский центр транспортных технологий (ВНИЦТТ); Директор дирекции научно-технического развития, Научно-производственная корпорация Объединенная Вагонная Компания Анна Орлова.

Отсутствие взаимодействия снижает эффективность транспортно-логистических процессов

"Несмотря на достаточно высокий уровень цифровизации отдельных участников транспортного рынка, все равно ощущается недостаток средств взаимодействия при выполнении основных производственных процессов. <...> Каждая компания работает в своем IT-контуре, и естественно, это значительно снижает эффективность взаимодействия, эффективность транспортно-логистических процессов на всей территории страны", – Директор института управления и цифровых технологий, Российский университет транспорта Евгения Максимова.

Дефицит кадров и инфраструктуры затруднит развитие логистики

"Первая проблема (в логистической отрасли. – Ред.) – сегодня серьезный дефицит инфраструктуры по всем транспортным коридорам в стране. Вторая проблема – серьезный дефицит в кадрах", – Первый заместитель генерального директора, АО "Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта" Михаил Мехедов.

Ограничения в навигации усложняют управление транспортом

"Сегодня достаточно серьезные трудности во взаимодействии заказчика, транспортной компании, и пассажиров", – Член комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по экономической политике Евгений Дитрих.

#### РЕШЕНИЯ

Технологии контейнерных перевозок снижают логистические издержки

"Технологии, которыми мы сегодня занимаемся связаны с развитием контейнерных перевозок. Преимущество контейнера в том, что его очень просто выгрузить и погрузить на подвижной состав. Неважно, поезд отправляется с порта или с пограничного перехода, – по пути следования есть так называемые опорные станции, где за время стоянки контейнер можно снять и другой поставить. Ввели понятие сортировочных контейнеров в терминалах, когда уже сортируются не вагоны по традиционной технологии, а контейнеры, то есть несколько составов прибыл, и уже контейнеры посортировались дальше по маршруту следования", – Первый заместитель генерального директора, АО "Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта" Михаил Мехедов.

Развитие транспортной инфраструктуры на основе транспортно-экономического баланса улучшает логистику

"Имело бы смысл сформулировать, каким образом и как на базе разрабатываемого транспортно-экономического баланса можно было бы принимать решение о планировании инфраструктуры", – Член комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по экономической политике Евгений Дитрих.

Беспилотные катки повышают эффективность строительства дорог

"В декабре прошлого года, мы запустили совместно с партнером компанию **Нацпроектстрой** первый в России беспилотный каток. <...> Он как раз участвует в строительстве высокоскоростной магистрали. С коллегами мы провели оценку экономического эффекта, и даже в первый год эксплуатации машины экономический эффект достигает нескольких миллионов рублей", – Директор проектов по автоматизированным системам, АО "ГЛОНАСС" Михаил Квурт.

Реализованы быстрые трамваи "Чижик" в нескольких районах Санкт-Петербурга

"У нас есть такой трамвай "Чижик", который ездит по выделенной полосе очень быстро, тихо и часто. На нем удобнее, чем на метро или такси. Реализован он в двух районах: Красногвардейском и Купчино. Люди очень довольны. Я сам инспектировал этот трамвай", – Председатель комитета по транспорту и логистике, Союз "Санкт-Петербургская торгово-промышленная палата" Антон Кривошеев.

Цифровые помощники обеспечивают бесперебойность работы порта

"Стартовал ряд проектов под эгидой программы "Умный безопасный порт". Это цифровые помощники на тягачах, кранах, цифровой двойник порта. В любой момент времени мы знаем, где что происходит. И более того: предиктивная модель позволяет обеспечить бесперебойность работы даже в условиях непредсказуемости", – Заместитель генерального директора по информационным технологиям, ПАО "ДВМП" (FESCO) Дмитрий Суворовец.

[https://dortransport.com/about/news\\_post/vnutrennyaya-logistika-rossii-v-2026-godu-vyzovy-i-resheniya](https://dortransport.com/about/news_post/vnutrennyaya-logistika-rossii-v-2026-godu-vyzovy-i-resheniya)

## **Дивизион «Дороги и Мосты»**

### **АО «ДИМ»**

#### **Большой Смоленский мост в Петербурге поднял пролеты на 60 градусов**

Ведомости (vedomosti.ru). Статьи 03.04.2026

*Специалисты АО "Дороги и Мосты" НПС продолжают проводить технические разводки в рамках финального этапа пусконаладочных работ на строящемся Большом Смоленском мосту. В пресс-службе Смольного уточнили, что пролеты переправы поднимают и опускают по отдельности, угол разводки достиг 60 градусов.*

Специалисты АО "Дороги и Мосты" НПС продолжают проводить технические разводки в рамках финального этапа пусконаладочных работ на строящемся Большом Смоленском мосту. В пресс-службе Смольного уточнили, что пролеты переправы поднимают и опускают по отдельности, угол разводки достиг 60 градусов.

После того как угол подъема крыльев будет доведен до проектных 72 градусов, их зафиксируют в открытом положении на срок около месяца. Это необходимо для обеспечения беспрепятственного прохода крупногабаритных судов по главному фарватеру Невы

Функционирование разводного пролета обеспечивается восемью гидроцилиндрами, произведенными на Обуховском заводе. Эти цилиндры подключены к гидравлической системе, в состав которой входят гидронасосы с электродвигателями.

Большой Смоленский мост через Неву строят на участке между Володарским мостом и мостом Александра Невского. Он станет частью новой автомагистрали в обход исторического центра. Выход на уличную сеть обеспечат три развязки, а длина самого моста достигнет 494 м.

В сведенном положении центральная часть Большого Смоленского моста будет находиться на высоте 15 м над водой, а ширина судоходного пролета достигнет 60 м. Это наибольший судоходный габарит среди всех разводных переправ Северной столицы, имеющих два "крыла". Благодаря этому небольшие суда смогут проходить под мостом в период навигации без необходимости его разводить.

<https://spb.vedomosti.ru/technology/news/2026/04/03/1187880-bolshoi-smolenskii-most>

#### **Другие публикации по теме**

<https://spb.aif.ru/city/video-v-peterburge-razveli-novyy-bolshoy-smolenskiy-most>

<https://piterskie-zametki.ru/399964>

<https://peterburg2.ru/news/na-bolshom-smolenskom-mostu-podnyali-prolety-do-60-gradusov-230956.html>

<https://nia-spb.ru/news/society/21206.html>

<https://gorod-plus.tv/news/154948>

<https://forpost-sz.ru/a/2026-04-03/krylya-bolshogo-smolenskogo-mosta-razveli-do-60-gradusov>

<https://www.metronews.ru/novosti/peterbourg/reviews/bolshoy-smolenskiy-most-podnyal-krylya-na-60-gradusov-2187262/>

<https://abn.agency/2026/04/03/rzhd-i-naczproektstroj-zaklyuchili-kontrakty-po-vsem-semi-etapam-vsm-moskva-sankt-peterburg/>

<https://spbdnevnik.ru/news/2026-04-03/krylya-bolshogo-smolenskogo-mosta-dostigli-ugla-v-60-gradusov>

<https://tvspb.ru/news/2026/04/3/aleksandr-beglov-bolshoj-smolenskij-most-podnyal-krylya-na-60-gradusov>

<https://www.gov.spb.ru/press/governor/314085/>

<https://78.ru/news/2026-04-03/bolshoi-smolenskii-most-podnyal-proleti-na-60-gradusov>

## **АО «Мостострой-11»**

### **Кому принадлежат крупнейшие тюменские заводы и сколько они зарабатывают**

Выбор народа (vybor-naroda.org) 05.04.2026

*В портфолио компании не только региональные объекты, но и проекты федерального уровня – строительство участков трассы М-12 "Восток", мостовых переходов в северных регионах и инфраструктуры для освоения Арктики. Генеральным директором АО "Мостострой-11" с 2008 года является Николай Руссу. Ранее являлся депутатом Тюменской обдумы от партии "Единая Россия", но досрочно сложил полномочия в 2023 году. Компания также входит в периметр "Нацпроектстроя", который связывают с Аркадием Ротенбергом, что отчасти объясняет стабильный поток крупных заказов и участие в приоритетных проектах страны.*

Автор:

Сергей Русанов

URA.RU регулярно отслеживает ключевые активы Тюменской области. В первой части мы рассказывали о крупнейших промышленных гигантах региона – от нефтепереработки до фармацевтики. Однако производство в регионе этим не ограничивается. Во второй части мы

решили изучить деятельность других крупных предприятий – от инфраструктурного строительства до нефтесервиса. Кому они принадлежат и сколько зарабатывают – в материале URA.RU.

#### "Тюменьремдормаш"

Один из крупнейших производителей продукции для дорожной инфраструктуры в УрФО. Предприятие выпускает: барьерные ограждения, опоры освещения, дорожные знаки и металлоконструкции для федеральных трасс и городских проектов. В последние годы активно наращивает объемы на фоне масштабного дорожного строительства в России.

Однако с финансовой частью у завода в последнее время все не так гладко. По открытым данным, выручка за 2025 превысила 2,4 млрд рублей (-4% к 2024 году) и перестала получать чистую прибыль, получив убыток в размере 56,3 млн рублей, хотя за 2024 компания заработала 198 млн рублей.

Бенефициаром считается генеральный директор предприятия Алексей Рагозин – депутат тюменской гордумы от "Единой России". Рынок периодически обсуждает зависимость компании от госзаказов, однако серьезных публичных скандалов вокруг предприятия замечено не было.

#### "Мостострой-11"

Крупнейшая строительная компания региона и по совместительству любимый подрядчик властей – во многом за счет опыта работы с госконтрактами и способности выполнять масштабные проекты "под ключ". В Тюмени именно эта структура стояла за строительством и реконструкцией ключевых транспортных развязок, мостов и участков объездной дороги, которые разгрузили город от транзитного трафика.

В портфолио компании не только региональные объекты, но и проекты федерального уровня – строительство участков трассы М-12 "Восток", мостовых переходов в северных регионах и инфраструктуры для освоения Арктики. Генеральным директором **АО "Мостострой-11"** с 2008 года является **Николай Руссу**. Ранее являлся депутатом Тюменской обдумы от партии "Единая Россия", но досрочно сложил полномочия в 2023 году. Компания также входит в периметр **"Нацпроектстрою"**, который связывают с Аркадием Ротенбергом, что отчасти объясняет стабильный поток крупных заказов и участие в приоритетных проектах страны.

Именно это позволяет компании оставаться достаточно стабильной даже в условиях кризиса. По итогам 2025 года выручка компании сократилась незначительно (-1,8%) – до 64-65,4 млрд рублей, а чистая прибыль составила 2 млрд рублей, снизившись по сравнению с прошлым годом почти на 45%. Отдельного упоминания стоит тот факт, что компания направила на выплату дивидендов 4,9 млрд рублей, что более чем в два раза превышает полученную прибыль. Одновременно с этим "Мостострой" влез в кредиты на 4,6 млрд рублей.

Тюменский завод нефтепромыслового оборудования (бывший Baker Hughes / "Технологии ОФС")

Один из ключевых активов нефтесервисного сектора региона. Завод занимается производством и обслуживанием оборудования для бурения и добычи нефти, включая высокотехнологичные решения для работы на месторождениях.

Ранее предприятие входило в структуру Baker Hughes, однако после ухода западных игроков с российского рынка актив был локализован и перешел под контроль "Технологий ОФС". Этот процесс сопровождался трансформацией бизнеса и сменой управленческой модели. Ввиду этого финансовые показатели компании закрыты, но речь известно, что речь о десятках миллиардах рублей и стратегическом значении для отрасли.

Новым собственником активов Baker Hughes стало ООО "Нефтесервисные технологии", совладельцами которого в равных долях являются Александр Монахов, Алексей Аникеев и Наталия Айдарова. Все они ранее входили в команду топ-менеджмента российской Baker Hughes. Ни один из них не ведет публичной деятельности.

#### Тюменский завод медицинского оборудования (ТЗМОИ)

Один из старейших профильных активов региона, занимающееся выпуском медицинской техники – от стерилизационного оборудования до оснащения больниц и лабораторий. Продукция

предприятия поставляется как в российские регионы, так и за рубеж, а сам завод регулярно участвует в госпрограммах модернизации здравоохранения.

Управление одним из ключевых активов региона доверили известному столичному финансисту. Генеральным директором Тюменского завода медицинского оборудования и инструментов (ТЗМОИ) стал управляющий партнер Whitestone Capital и колумнист Forbes Александр Просвиряков.

Однако несмотря на статус стратегического поставщика для всей страны, истинные бенефициары завода традиционно предпочитают оставаться в тени. Это же касается и информации о доходах организации – финансовая отчетность не обновлялась с 2021 года. Тогда выручка организации составляла 1,2 млрд рублей, а чистая прибыль – 333 млн рублей.

<http://vybor-naroda.org/lentanovostey/304409-komu-prinadlezhat-krupnejshie-tjumenskie-zavody-i-skolko-oni-zarabatyvajut.html>

## **Новости на ресурсах НПС**

### **РЖД и Нацпроектстрой заключили контракты на строительство всех семи этапов ВСМ Москва – Санкт-Петербург**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 03.04.2026

*РЖД и ГК "Нацпроектстрой" завершили формирование контрактной базы по всем семи этапам строительства первой в стране ВСМ Москва - Санкт-Петербург. Подрядчиком по проекту выступает входящее в Нацпроектстрой АО "Дороги и мосты". Проект предусматривает строительство концессионного участка от Крюково в Московской области до Обухово в Санкт-Петербурге, длиной 623 км. Планируемый объем земляных работ превысит 100 млн кубометров, для полотна магистрали и минимизации деформаций будет забито свыше 1 млн свай. На линии будет построено 239 мостов и эстакад общей протяженностью порядка 180 км.*

РЖД и ГК "Нацпроектстрой" завершили формирование контрактной базы по всем семи этапам строительства первой в стране ВСМ Москва - Санкт-Петербург.

Подрядчиком по проекту выступает входящее в Нацпроектстрой АО "Дороги и мосты". Проект предусматривает строительство концессионного участка от Крюково в Московской области до Обухово в Санкт-Петербурге, длиной 623 км. Планируемый объем земляных работ превысит 100 млн кубометров, для полотна магистрали и минимизации деформаций будет забито свыше 1 млн свай. На линии будет построено 239 мостов и эстакад общей протяженностью порядка 180 км.

Чтобы обеспечить надежность и безопасность эксплуатации магистрали при скорости поездов до 400 км/час, Нацпроектстрой разработал комплекс инновационных технологий. Ключевое из этих решений – импортонезависимая конструкция безбалластного пути, созданная специально для колеи 1520 мм и российского климата.

В ходе строительства Нацпроектстрой внедряет цифровые инструменты управления и контроля, это обеспечивает прозрачность и эффективность реализации проекта, позволяет централизованно управлять процессами, материалами и трудовыми ресурсами; в режиме реального времени отслеживать ход работ. ❤️ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в MAX #НПС\_новости #НПС\_строим\_ВСМ

<https://t.me/gkNPS/1789>

#### **Другие публикации по теме**

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2085>

<https://t.me/NashaKoleya/4232>

[https://vk.com/wall-227648545\\_789](https://vk.com/wall-227648545_789)

[https://vk.com/wall-222904688\\_2699](https://vk.com/wall-222904688_2699)



### **Пленарная дискуссия: Развитие через доступ к глобальным рынкам**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 03.04.2026

*"Несмотря на санкционное давление и ограниченный доступ к мировой финансовой системе у российского бизнеса появляются новые возможности для выхода на зарубежные рынки", – рассказал заместитель гендиректора НПС по коммерции Дмитрий Болотский в ходе МТЛФ. По его словам, конкурировать с игроками международного уровня помогает всесторонняя поддержка Минтранса и Минэкономразвития РФ, системная работа по сертификации российских технологических решений.*

"Несмотря на санкционное давление и ограниченный доступ к мировой финансовой системе у российского бизнеса появляются новые возможности для выхода на зарубежные рынки", – рассказал заместитель гендиректора НПС по коммерции Дмитрий Болотский в ходе МТЛФ.

По его словам, конкурировать с игроками международного уровня помогает всесторонняя поддержка Минтранса и Минэкономразвития РФ, системная работа по сертификации российских технологических решений.

Среди разработок НПС, обладающих наибольшим экспортным потенциалом, Дмитрий Болотский назвал цифровые системы управления движением поездов и конструкцию безбалластного пути для сети отечественных ВСМ.  Каналы Нацпроектстрой  Подписаться на НПС в МАХ Проблемы с загрузкой?

 Смотреть тут

#НПС\_новости

<https://t.me/gkNPS/1790>

#### Другие публикации по теме

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2086>

<https://t.me/NashaKoleya/4233>

[https://vk.com/wall-227648545\\_791](https://vk.com/wall-227648545_791)

[https://vk.com/wall-222904688\\_2700](https://vk.com/wall-222904688_2700)

## Цифровые продукты АО "ГЛОНАСС" готовы для экспорта в страны Африки

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 03.04.2026

*Об этом рассказал гендиректор компании Алексей Райкевич на пленарной сессии "Развитие через доступ к глобальным рынкам" МТЛФ.*


Об этом рассказал гендиректор компании Алексей Райкевич на пленарной сессии "Развитие через доступ к глобальным рынкам" МТЛФ.

Главное:

- Ключевое "коробочное" решение – первая в мире система аварийного оповещения на транспорте "ЭРА-ГЛОНАСС", которая сегодня помогает спасти тысячи водителей и пассажиров ежегодно. К платформе подключено более 13 млн автомобилей.

- Готовы к поставкам сервисы онлайн-мониторинга различных видов транспорта и система идентификации беспилотников на земле, воде и в воздухе. • Высокий экспортный потенциал у российской системы высокоточного автовождения для дорожно-строительной и сельхозтехники. Пример – беспилотный дорожный каток, представленный на МТЛФ совместно с ГК "Нацпроектстрой". Здесь доступны поставки ретрофит-решений - комплектов для автоматизации уже существующей техники.

- Оператор "ЭРА-ГЛОНАСС" видит заинтересованность в продвижении экономически эффективных проектов в Африке и готова обсуждать их финансирование с ВЭБ.РФ, Российским экспортным центром и ВТБ. #мтлф

 Минтранс в МАХ

<https://t.me/gkNPS/1791>

## Спасибо всем участникам квиза!

ТГ-канал «Дороги и мосты», 03.04.2026

*Одежда, которую сварщики носят зимой и летом, предусмотрена ГОСТом. Она защищает человека от воздействия высоких температур, искр и брызг расплавленного металла. Для этого ткань должна быть очень плотной, прочной и пропитанной специальным составом. Обычно эту ткань называют брезентом (это слово пришло из голландского языка), но в ГОСТе зафиксировано ее официальное название: "парусина полульняная пропитанная". Раньше из нее делали паруса.*

Одежда, которую сварщики носят зимой и летом, предусмотрена ГОСТом. Она защищает человека от воздействия высоких температур, искр и брызг расплавленного металла. Для этого ткань должна быть очень плотной, прочной и пропитанной специальным составом.

Обычно эту ткань называют брезентом (это слово пришло из голландского языка), но в ГОСТе зафиксировано ее официальное название: "парусина полульняная пропитанная". Раньше из нее делали паруса.

Лучше всего в море показали себя смешанные ткани из хлопка, льна и джута. От прочности и плотности ткани напрямую зависели ходовые качества корабля и безопасность экипажа: порвать парус в открытом море очень опасно. Применяли ткань и в армии - из нее делали палатки и вещевые мешки.

В гражданскую одежду парусина пришла после Первой мировой войны; примерно тогда же появилась газовая сварка. Позже были разработаны специальные синтетические пропитки, которые обеспечили огнеупорность материала.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #ДиМ\_квиз

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2084>

**Другие публикации по теме**

[https://vk.com/wall-222904688\\_2698](https://vk.com/wall-222904688_2698)

## В столице в этом году будет построено 15 надземных и подземных пешеходных переходов железнодорожных путей

ТГ-канал «Дороги и мосты», 03.04.2026

*Один из них - 200-метровое сооружение над Дмитровским шоссе и путями МЦД-1, которое возводит Нацпроектстрой. Оно находится в высокой степени готовности. Журналисты "России-1" побывали на строящемся пешеходном переходе и побеседовали с о ходе работ главным специалистом "Дорог и Мостов" Александром Прошенковым.*

Один из них - 200-метровое сооружение над Дмитровским шоссе и путями МЦД-1, которое возводит Нацпроектстрой. Оно находится в высокой степени готовности.

Журналисты "России-1" побывали на строящемся пешеходном переходе и побеседовали с о ходе работ главным специалистом "Дорог и Мостов" Александром Прошенковым.

Полный сюжет

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ Проблемы с загрузкой?

♥ Смотреть тут

#ДиМ #НПС\_новости

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2083>

**Другие публикации по теме**

[https://vk.com/wall-222904688\\_2697](https://vk.com/wall-222904688_2697)

## По тайге на мотоцикле

ТГ-канал «Наша колея 1520», 03.04.2026

*Гитара, нарды, удочка, мяч, мотоцикл... В свободное от работы время строители БАМа не сидят без дела, а находят себе увлечение по душе. Илья Албитов, заместитель директора МК-7 (НПС//БСМ) перезагружается, преодолевая таежные просторы на мотоцикле.*

Гитара, нарды, удочка, мяч, мотоцикл... В свободное от работы время строители БАМа не сидят без дела, а находят себе увлечение по душе. Илья Албитов, заместитель директора МК-7 (НПС//БСМ) перезагружается, преодолевая таежные просторы на мотоцикле.

Мотосезон стартует весной и длится до поздней осени. Железный конь Ильи, с объемом двигателя 300 см рассчитан на покорение бездорожья: лесные тропы, заболоченные участки.

Чтобы техника служила долго, Илья уделяет большое внимание обслуживанию: каждые 500-1000 км меняет масло, перед началом сезона смазывает подшипники, проверяет цепь, крепления, тормозную систему, резину и амортизаторы.

Илья Албитов из семьи бамовских механизаторов. Его отец на БАМе с 1985 года, начинал работать водителем "Магируса". В кабине самосвала было настолько увлекательно, что уже в детстве Илья решил: будет строить дороги. После окончания Тихоокеанского университета он пришел в "Бамстроймеханизацию". Здесь прошел путь от мастера до замдиректора крупнейшей мехколонны.

Сегодня Илья курирует модернизацию объектов на линии Тынды – Ханы и знакомит с работой уже своих сыновей.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #Бамстроймеханизация #БАМ

<https://t.me/NashaKoleya/4229>

## Аккумуляторы: со свалки в жизнь

ТГ-канал «Все включено», 03.04.2026

*Британский инженер и видеоблогер Крис Доэл собрал из сотен одноразовых вейпов аккумуляторную установку. В то время как врачи призывают к отказу от любого вида курения, блогер задумался над проблемой того, что вместе с одноразовыми вейпами на свалку выбрасываются работоспособные аккумуляторы. Их можно использовать после испарения жидкости повторно до 400 раз.*

Британский инженер и видеоблогер Крис Доэл собрал из сотен одноразовых вейпов аккумуляторную установку.

В то время как врачи призывают к отказу от любого вида курения, блогер задумался над проблемой того, что вместе с одноразовыми вейпами на свалку выбрасываются работоспособные аккумуляторы. Их можно использовать после испарения жидкости повторно до 400 раз.

Крис собрал 500 одноразовых электронных сигарет, которые сдавали в соседний магазин, достал из устройств литий-ионные аккумуляторы, собрал в модули и подключил инвертор для преобразования тока.

Свой замысел изобретатель смог успешно воплотить в ряде проектов. Первым опытом стала домашняя аккумуляторная станция, способная выдавать до 2,5 кВт·ч электроэнергии. Этого было достаточно для энергоснабжения компьютера, освещения мастерской и даже чайника.

Из аккумуляторов 130 использованных вейпов Доэл собрал батарею емкостью 1,5 кВт для электровелосипеда, на одном заряде которой он проехал 33 км. Он запустил старый электромобиль Reva G.Wiz, использовав 50-вольтовую тяговую батарею емкостью чуть больше 2

кВт. Также инженер изготовил пауэрбанк емкостью около 20000 мАч, способный быстро заряжать смартфоны и даже питать ноутбуки.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #НПС\_заряд  
<https://t.me/npsvsevk/591>

## **На дорогах появятся единые требования к заправка и зонам отдыха**

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 03.04.2026

*Минтранс России предложил упорядочить размещение объектов дорожного сервиса (АЗС, кафе, мотели, стоянки, СТО) вдоль трасс и подвести их под более понятные стандарты. Одна из ключевых идей — на дорогах первой категории, то есть на скоростных трассах, такие объекты хотят размещать преимущественно в составе многофункциональных зон дорожного сервиса. Это позволит сократить количество примыканий к трассе и, как следствие, повысить безопасность движения.*

Минтранс России предложил упорядочить размещение объектов дорожного сервиса (АЗС, кафе, мотели, стоянки, СТО) вдоль трасс и подвести их под более понятные стандарты. Одна из ключевых идей — на дорогах первой категории, то есть на скоростных трассах, такие объекты хотят размещать преимущественно в составе многофункциональных зон дорожного сервиса. Это позволит сократить количество примыканий к трассе и, как следствие, повысить безопасность движения.

По замыслу ведомства, такие зоны должны быть не просто «АЗС у дороги», а полноценными точками комфорта: с заправкой, туалетами, кафе, магазинами, душевыми, аптекой, комнатой матери и ребёнка.

Кстати, к 2030 году на федеральных трассах планируется довести число таких МФЗ до более 160. Для водителей это хорошая новость: чем больше на трассе понятных, безопасных и удобных точек отдыха, тем спокойнее и комфортнее поездка.

[https://vk.com/wall-174642209\\_10373](https://vk.com/wall-174642209_10373)

## **За отсутствие ОСАГО оштрафуют не чаще одного раза в день**

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 06.04.2026

*Госдума окончательно утвердила закон о камерах на проверку ОСАГО. По нему штрафовать за езду без полиса смогут не чаще одного раза в сутки — и это правило будет касаться всех случаев, а не только фиксации камерами. Закон вступил в силу сразу после официального опубликования, а не с 1 сентября, как предполагалось ранее.*

Госдума окончательно утвердила закон о камерах на проверку ОСАГО. По нему штрафовать за езду без полиса смогут не чаще одного раза в сутки — и это правило будет касаться всех случаев, а не только фиксации камерами. Закон вступил в силу сразу после официального опубликования, а не с 1 сентября, как предполагалось ранее.

Напоминаем, что камеры будут выявлять автомобили без действующего полиса ОСАГО. Это значит, что проверить наличие страховки станет проще — и для водителей, и для контролирующих органов. Если полис ещё не оформлен, откладывать уже точно не стоит!

[https://vk.com/wall-174642209\\_10384](https://vk.com/wall-174642209_10384)