

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 13–14 мая | 2026 год

Москва, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой»	5
В Великом Новгороде в 2026 году начнут серийный выпуск рельсовых плит для ВСМ	5
Ведомости (vedomosti.ru). Статьи 13.05.2026	5
<i>В Великом Новгороде во II полугодии 2026 г. запустят серийное производство рельсовых плит НГП 4.0, предназначенных для строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) "Москва-Санкт-Петербург". Их будут выпускать на специализированном заводе, сообщили изданию "Ведомости Северо-Запад" в ГК "Нацпроектстрой", которая осуществляет его строительство. Объем инвестиций в создание нового производства составит 12 млрд руб.</i>	5
Российский рынок спецтехники в новых реалиях	6
СТТ Digest (ctt-digest.ru) 14.05.2026	6
<i>– В 2025 году доля продаж техники крупным ключевым клиентам резко выросла. Такие компании, как "Нацпроектстрой", покупали большие объемы техники, потому что были выделены значительные бюджетные средства на инфраструктурные проекты. И правительство все это финансировало.</i>	6
Дивизион «Дороги и Мосты»	10
ООО «Трансстроймеханизация»	10
На стройке нового терминала в Краснодаре начали бетонирование перронной площадки	10
Ведомости. Юг (south.vedomosti.ru) 13.05.2026	10
<i>Строительство нового аэровокзального комплекса в Краснодаре перешло к одному из ключевых этапов: на перроне начали заливать верхний слой покрытия. Об этом сообщили в аэропортовом холдинге "Аэродинамика". Строительство перрона и рулежных дорожек ведется одновременно с возведением нового терминала. Площадь будущего пассажирского перрона составит 22 га, на нем разместят 28 стоянок для воздушных судов. Перрон соединят с действующей взлетно-посадочной полосой (ВПП) новыми рулежными дорожками. Генподрядчик аэродромной части – "Дороги и Мосты", работы по перрону выполняет "Трансстроймеханизация" (входит в "Нацпроектстрой").....</i>	10
НПС ведет строительство и реконструкцию крупнейших магистралей Подмосковья	Ошибка! Закладка не определена.
Сделано у нас (sdelanounas.ru) 13.05.2026	11
<i>Заместитель генерального директора по строительству "Трансстроймеханизации" НПС Константин Штей рассказал о реконструкции трасс М-4 и М-1, о 8-полосном обходе поселка Октябрьский, о внедрении беспилотных катков на стройплощадках и о других современных технологиях, помогающих ТСМ решать сложные задачи качественно и в срок.....</i>	11
Новости на ресурсах НПС	13

Делегация Нацпроектстроя посетила с рабочим визитом производственную площадку Курского электроаппаратного завода	13
ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 13.05.2026	13
<i>Стороны обсудили возможности расширения участка КЭАЗ в поставках комплектующих и комплексных решений для первой линии ВСМ Москва – Санкт-Петербург.....</i>	<i>13</i>
Механизаторы Нацпроектстроя начали подготовку к соревнованиям профмастерства	14
ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 13.05.2026	14
<i>Увидеть, на что способна тяжелая техника, если за ее рулем – профессионал, принять участие в тест-драйве новых образцов спецтехники, узнать, где востребованы механизаторы, можно будет на Национальном конкурсе механизаторов, который пройдет с 19 по 20 июня 2026 года.....</i>	<i>14</i>
НПС начал заливку высокопрочного бетона в аэропорту Краснодара	14
ТГ-канал «Дороги и мосты», 13.05.2026	14
<i>Специалисты "Трансстроймеханизации" (входит в Нацпроектстрой) выполнили заливку первых кубометров высокопрочного бетона на строящемся перроне международного аэропорта Пашковский в Краснодаре. Это заключительный этап формирования верхнего рабочего слоя покрытия, способного выдерживать тяжелые самолеты.....</i>	<i>14</i>
Нацпроектстрой ведет строительство и реконструкцию крупнейших магистралей и других объектов Подмосковья	15
ТГ-канал «Дороги и мосты», 13.05.2026	15
<i>Об этом – новый выпуск программы "Зеленый свет" телеканала 360. В нем заместитель генерального директора по строительству "Трансстроймеханизации" НПС Константин Штей рассказал о реконструкции трасс М-4 и М-1, о 8-полосном обходе поселка Октябрьский, о внедрении беспилотных катков на стройплощадках и о других современных технологиях, помогающих ТСМ решать сложные задачи качественно и в срок.....</i>	<i>15</i>
Три моста одного города. Нови Сад	15
ТГ-канал «Дороги и мосты», 13.05.2026	15
<i>Город Нови Сад в Сербии имеет долгую и трагическую историю, связанную с мостами через Дунай. Впервые они пересекли реку еще во времена Австро-Венгрии, но в 1918 году город вошел в состав Югославии, и меньше чем за век мосты были разрушены дважды – в годы Второй Мировой войны и во время натовских бомбежек 1999 года. Сейчас мосты восстановлены.....</i>	<i>15</i>
"Ленгипротрансу" – 91!.....	16
ТГ-канал «Наша колея 1520», 13.05.2026.....	16
<i>История "Ленгипротранса" – это большая кинолента. Каждый кадр – уникальный реализованный проект, который стал важной частью развития транспортной инфраструктуры страны.....</i>	<i>16</i>
Как покоряют глубины	16
ТГ-канал «Все включено», 13.05.2026.....	16

Сегодня на Китай приходится более половины мировых мощностей морской ветроэнергетики. Страна удерживает этот статус пятый год подряд. В апреле 2026 года был завершен очередной крупный проект: самая глубоководная ветроэлектростанция "Хуанэн Шаньдун" вышла на полную мощность – 504 МВт..... 16

Майские 2026: как изменился трафик на М-3, М-4, М-1117

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 13.05.2026..... 17

Майские праздники позади, поэтому традиционно изучаем трафик на скоростных трассах М-3 «Украина», М-4 «Дон» и М-11 «Нева». 17

ГК «Нацпроектстрой»

В Великом Новгороде в 2026 году начнут серийный выпуск рельсовых плит для ВСМ

Ведомости (vedomosti.ru). Статьи 13.05.2026

В Великом Новгороде во II полугодии 2026 г. запустят серийное производство рельсовых плит НПП 4.0, предназначенных для строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) "Москва-Санкт-Петербург". Их будут выпускать на специализированном заводе, сообщили изданию "Ведомости Северо-Запад" в ГК "Нацпроектстрой", которая осуществляет его строительство. Объем инвестиций в создание нового производства составит 12 млрд руб.

Вера Черенева

В Великом Новгороде во II полугодии 2026 г. запустят серийное производство рельсовых плит НПП 4.0, предназначенных для строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) "Москва-Санкт-Петербург". Их будут выпускать на специализированном заводе, сообщили изданию "Ведомости Северо-Запад" в ГК "Нацпроектстрой", которая осуществляет его строительство. Объем инвестиций в создание нового производства составит 12 млрд руб.

"Сейчас на предприятии завершают устройство теплового контура зданий завода, завершается доставка оборудования, приступили к монтажу автоматизированных производственных линии", – отметил представитель ГК "Нацпроектстрой". По данным группы компаний, предприятие будет выпускать более 100 000 плит ежегодно, обеспечивая до 66% потребностей в плитах для эстакад и земляного полотна ВСМ "Москва-Санкт-Петербург".

Ежегодно на заводе в Великом Новгороде планируется перерабатывать 31 600 т металла, мощность бетонно-смесительных установок составит 262 000 куб. м железобетона в год. Также на предприятии будут выпускать упругий полимерный слой в объеме до 3,6 млн кв. м. "Он интегрируется в нижнюю часть рельсовой плиты, снижает вибрации и позволяет проводить ремонт плит без полного демонтажа многослойной конструкции пути", – отметил представитель группы компаний.

Рельсовые плиты такого типа в России ранее не выпускались. В ноябре 2025 г. ГК "Нацпроектстрой" сообщила о получении патента на изобретение, до этого компания уже оформила пять патентов на полезную модель для отдельных конструктивных решений изделия. Помимо интеграции с полимерным слоем каждая плита будет иметь собственную RFID-метку с информацией о составе бетона, трехмерных координатах положения на линии. Конструкция самой плиты позволяет монтировать до 250 м пути ежедневно. Кроме Великого Новгорода плиты НПП 4.0 также будут выпускать на заводе в городе Лихославль Тверской области, мощность этого производства составит 50 000 плит ежегодно.

В ГК "Нацпроектстрой" также сообщили, что помимо выпуска рельсовых плит для ВСМ, на заводе в Великом Новгороде можно производить железобетонные изделия для других транспортных проектов, включая автомобильные дороги и аэродромы.

Опрошенные изданием эксперты отмечают, что создаваемое в Новгородской области предприятие сформирует особую нишу по выпуску железобетонных конструкций, которые ранее не производились в России. Это обстоятельство повлияет как на развитие предприятий в ближайшей перспективе, так и после окончания строительства ВСМ "Москва-Санкт-Петербург". "Для Северо-Запада это новый технологический уровень в транспортном ЖБИ и ставка на то, что спрос на такие изделия будет расти вместе с сетью ВСМ", – считает руководитель проектов практики "Инжиниринг" Strategy Partners Дмитрий Арестов.

По оценкам профессора кафедры экономики и управления предприятиями и производственными комплексами СПбГЭУ Елены Ткаченко, срок окупаемости инвестиций в строительство завода в Великом Новгороде может составить примерно пять лет. Однако запуск ВСМ "Москва-Санкт-Петербург" намечен на 2028 г., и дальнейшие перспективы предприятия

будут зависеть от темпов строительства других высокоскоростных железнодорожных магистралей и их географии, добавила она. Ткаченко полагает, что завод в Великом Новгороде после запуска ВСМ "Москва Санкт-Петербург" сможет выпускать плиты для ремонта магистрали, но с учетом того, что они позиционируются как высокопрочные конструкции, вероятно, объем потребности будет небольшим.

Как отметил Арестов, выпуск ЖБИ для других транспортных проектов, включая автомобильные дороги и аэродромы, может стать дополнительным источником деятельности для диверсификации производства. Но эксперт обратил внимание на то, что при выходе на массовый рынок железобетонных изделий, новгородский завод рискует оказаться на сложном рынке.

По словам Арестова, в ЖБИ существует разделение на обычные изделия и сложные, и если массовой продукции – дорожных плит, колец, труб и типовых элементов – выпускается достаточно, а рынок является конкурентным, то изделия с повышенными требованиями к точности и долговечности производятся исключительно под заказ для знаковых инфраструктурных проектов. Именно в такой нише новгородское предприятие сможет работать при диверсификации производства, считает эксперт.

Заведующий кафедрой безопасности Президентской академии в Санкт-Петербурге, доктор экономических наук Александр Дмитриев отметил, что на устойчивость предприятия окажет влияние эффективность операционных расходов, включая затраты на обслуживание роботизированного оборудования, а также ценообразование при выходе на конкурентный рынок. По словам Дмитриева, проект завода в Великом Новгороде предполагает максимальный уровень автоматизации: наличие автоматизированных линий для замеса, роботизированные вибропрессы, 3D-сканеры для контроля качества и ультразвуковые тестеры прочности. Такие технологии в производстве ЖБИ не используются массово, хотя отдельные цифровые производства в России есть, подчеркнул эксперт.

"Появляется принципиальная новая ниша высокоточных ЖБИ-изделий. Раньше ее не было, поскольку отсутствовала массовая потребность, и не было производителей. Сейчас такая инфраструктура формируется", – заключила Ткаченко.

<https://spb.vedomosti.ru/technology/articles/2026/05/13/1196896-v-velikom-novgorode-v-2026-godu-nachnut>

Другие публикации по теме

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1756558>

<https://abnews.ru/szfo/news/velikiy-novgorod/2026/5/13/zavod-po-vypusku-relsovyh-plit-dlya-vsm-zapustyat-v-novgorodskoj-oblasti>

<https://www.mk-novgorod.ru/economics/2026/05/13/v-novgorodskoy-oblasti-v-2026-godu-zapustyat-proizvodstvo-relsovykh-plit-dlya-vsm.html>

Российский рынок спецтехники в новых реалиях

СТТ Digest (ctt-digest.ru) 14.05.2026

– В 2025 году доля продаж техники крупным ключевым клиентам резко выросла. Такие компании, как "Нацпроектстрой", покупали большие объемы техники, потому что были выделены значительные бюджетные средства на инфраструктурные проекты. И правительство все это финансировало.

Владимир Новоселов

Российская экономика в силу текущих обстоятельств вот уже пятый год находится в состоянии турбулентности. Наметившийся несколько лет назад рост сменился резким спадом. В этих условиях производители и поставщики строительной-дорожной и горнодобывающей техники пытаются удержаться на плаву и адаптироваться к новым реалиям. Журнал СТТ Digest встретился

с генеральным директором ООО "Сани" (Sany Russia) Вячеславом Лядовым, чтобы разобраться в деталях.

– Импорт строительных и дорожных машин (СДМ), пережив период взрывного роста в 2022-2023 годах, в 2024-м ушел в колоссальный минус, отрицательная динамика продолжилась и в 2025 году. Как вы оцениваете текущее состояние рынка СДМ? Виден ли свет в конце тоннеля?

– Мы видим в конце тоннеля стену в виде утилизационного сбора для тех компаний, которые не начали локализацию своей продукции по СПИКу или по 719-му постановлению. Однако локализация сегодня практически невозможна ввиду отсутствия компонентов или их низкого качества, недостатка компетенций в разработке, а также высокой стоимости сырья, из которого изготавливаются компоненты.

В текущих условиях основные игроки распродают стоки, которые накопились за последние 3-4 года, и пытаются понять перспективы выхода экономики на траекторию устойчивого развития. Утилизационный сбор, с одной стороны, к 2030 году сделает то, что сделал ЦБ в 2024 году, повысив ключевую ставку до 23%, с другой стороны, при идеальном сценарии основные игроки на российском рынке начнут инвестировать в производство компонентов, таких как двигатель, гидронасос и трансмиссия.

У Sany какая-то часть компонентов является покупной. Ситуация в России подталкивает нас к стратегии производства компонентов и сборке с партнером. Хотя до сих пор это открытый вопрос. В любом случае без локализации будущего в России нет.

– Как обстоят дела на рынке горнодобывающей техники?

– Пока ставка была нормальная, горнодобывающая отрасль работала стабильно. Как только ставка ушла вверх, а курс рубля упал, то экспорт угольных компаний стал менее рентабельным. Плюс повысилась стоимость заемных средств, это привело к почти полной остановке закупок карьерных машин в 2024-2026 годах. На сегодняшний день ситуация не улучшается, много угольных разрезов заморожено, техника простаивает. Другая ситуация у золотодобывающих компаний – они получают деньги за добычу золота, которое сдают государству. Закупки золотовиками карьерной техники позволяют сохранить объемы продаж в 2024-2025 годах. У алмазодобывающих компаний ситуация непростая ввиду санкционного давления. Закупки техники этими компаниями также очень слабые.

– Что сейчас больше всего препятствует росту рынка?

– Денежно-кредитная политика ЦБ плюс текущая экономическая политика. Деньги – это эквивалент обмена, содействие в устранении бартера. Что первично, товар или деньги? В текущих реалиях экономический блок правительства говорит: "Деньги первичны, не товар". Чтобы что-то сделать, нужно сначала заработать деньги. Для них считается невозможной внутренняя эмиссия. Пример: 30 лет назад не было Интернета. Сегодня обороты – миллиардами долларов. Люди совершили какие-то действия, чтобы появилась добавочная стоимость. Люди затратили труд, плюс совокупность материалов. У нас говорят, что мы не можем построить забор, что нам сначала нужны деньги, деньги первичны. Мы должны что-то продать за рубеж, получить деньги и потом только построить забор под проценты. Нашими экономическими властями отвергается реальность, что мы сначала можем построить забор из того, что у нас есть. Нужно менять мышление и понимать, что у нас на самом деле все есть: таланты, ресурсы. Мы сами свое убиваем. 40 лет назад отставание США от СССР в области теоретической электроники составляло 15 лет. У нас уже тогда развивалась планарная электроника. А мы приняли архитектуру IBM X86 и их стандарты за основу и не развивали свои. У нас беда, что отсутствует система внедрения изобретений. Мы очень многого не внедряем. Вот сейчас гонка за нанометрами, а в те годы уже были теоретические изыскания по направлению лазеров. Другой момент, что китайцы не особо делятся своими технологиями. Хотя иногда лучше сделать новую технологию, а не перенимать технологии, которые несут в себе ошибки.

– По оценке специалистов, импортированной в предыдущие годы техники хватит еще на несколько лет вперед. Так ли это?

– На несколько лет вперед техники не хватит. В России ежемесячно ставится на учет около 5000 грузовиков. К 1 октября 2024 года на рынке было порядка 50 тыс. автомобилей на стоке. В условиях 2025 года это фактически годовой объем продаж. И в конце прошлого года стоки сильно

похудели. С января 2026 года техника, которая была ввезена до повышения утильсбора, очень хорошо уходит. Ставка понижается, и экономика начинает оживать, соответственно, компании начинают инвестировать.

– Государство поддерживает отечественных производителей, увеличивая утилизационный сбор. Как в таких условиях можно эффективно работать поставщикам импортной техники?

– Нужно всем переходить на компоненты преимущественно российской разработки и производства. Я бы порекомендовал иностранным компаниям всерьез задуматься о создании совместных предприятий с российскими заводами. Это все очень нужно нашей стране. Европейцы именно так работают. Плюс экспорт. Большая европейская семерка основную часть экспортирует во все страны мира. А у нас с нашим мышлением одни разговоры про то, как КАМАЗ должен удержать российский рынок и не допустить конкуренции. Заглядывая вперед, если ты будешь фокусироваться только на своем рынке, то ничего хорошего это не даст. За исключением китайского рынка это работает везде.

– Как вашей компании удастся функционировать в условиях низкого рынка? Как привлекаете покупателя? Кто сейчас ваш основной потребитель – крупные корпорации, задействованные в реализации крупных инфраструктурных проектов, или небольшие частные строительные фирмы?

– В 2025 году доля продаж техники крупным ключевым клиентам резко выросла. Такие компании, как **"Нацпроектстрой"**, покупали большие объемы техники, потому что были выделены значительные бюджетные средства на инфраструктурные проекты. И правительство все это финансировало.

– Как сегодня покупают строительную технику? Лизинг, аренда, новые схемы?

– Сложно сказать. Я помню, как строили М12. Был резкий спрос на самосвальную технику. Если бы не было этого проекта, то спрос был бы другой. Нужно смотреть не на цифры, а на структуру проекта, что за этим стоит. Сейчас актуально строительство ВСМ-1, не за горами ВСМ-2.

– В 2000-е годы, на заре выхода китайских производителей на российский рынок, отношение к технике из КНР было, мягко скажем, осторожным. Что изменилось с тех пор в плане технического уровня и качества машин?

– С начала 2000-х годов китайская отрасль строительно-дорожного машиностроения прошла несколько этапов технологических революций: от относительно простых копий моделей ведущих производителей до выхода в мировые лидеры по инновациям и объемам производства. Эти этапы в первую очередь характеризуются полным циклом производства, а также переходом на "умные" технологии. Самые новые заводы ведущих китайских производителей, которые построены после 2019 года, по уровню автоматизации, цифровизации не имеют аналогов в мире.

– В последние годы все более набирает обороты электромобильность строительно-дорожной и горнодобывающей техники. Как у вас обстоят дела в этом сегменте на российском рынке? Какие есть препятствия? Какие перспективы?

– Перспективы развития электрической спецтехники в России оцениваются как позитивные, хотя я бы не стал говорить о массовом переходе на электрические машины. Основное преимущество электрической техники – экономическая выгода: эксплуатационные расходы в среднем на 50% ниже, чем у дизельной. В первую очередь это меньшее количество движущихся частей, что упрощает обслуживание, а также более дешевая электроэнергия.

Одна из стратегий *Sanu* – это декарбонизация (комплекс мероприятий по снижению объемов выбросов в атмосферу парниковых газов, которые образуются в процессе сжигания ископаемого топлива). В рамках этой стратегии уже серийно выпускаются электрические фронтальные погрузчики, тягачи, экскаваторы, горно-шахтное оборудование, карьерные самосвалы.

Перспективы электрической техники в России есть, но, на мой взгляд, они небольшие. Например, применение на закрытых территориях, там, где есть дешевая электроэнергия. Если дорогая, дороже 20 руб./кВт, то уже нет экономического смысла. В Китае другая ситуация. Компания не продает на внутренний рынок дизельные тягачи – только электрические, так как для этого есть вся инфраструктура. В Россию в марте 2026 года был ввезен первый электрический карьерный самосвал, также готовятся к отправке первые электрические тягачи. Мы будем внимательно смотреть, как отреагирует рынок на электрические машины. Пока даже прогнозы

делать преждевременно. Но можно сказать, что ориентация в первую очередь будет на подземные горные работы, где критически важны нулевые выбросы для снижения затрат на вентиляцию, а также на крупные проекты с возможностью организации собственной зарядной инфраструктуры.

– Насколько мне известно, у вашей компании очень развитая дилерская сеть в России. Как удается коммуницировать с таким количеством дилеров? Каждый дилер специализируется на разных типах машин или все дилеры – универсалы?

– У Sany свыше 45 заводов в Китае и 7 заводов в мире. В Россию импортируется свыше 35 видов разных машин с разных заводов. В России осуществляются поставки техники конечным клиентам через дилерскую сеть. На сегодняшний день общее количество дилеров около 30. Для эффективного управления таким большим количеством дилеров в представительстве созданы отделы, которые охватывают одно или несколько направлений техники. В каждом отделе работают специалисты по маркетингу, управлению дилерами, продакт-менеджеры. На базе отдела сервиса создан тренинговый центр, который регулярно проводит тренинги для всех дилеров. И, конечно, отдел запчастей, который осуществляет логистику и сбыт запчастей всем дилерам. Эта структура позволяет эффективно взаимодействовать с каждым дилером Sany в России.

– Дилер – это только продажа или?.. Кто осуществляет сервисную поддержку, как работает сервис Sany в России? Насколько широка сервисная сеть? Достаточны ли запасы запчастей и расходных материалов?

– Первую машину продает продавец, а все остальные – сервис и качество обслуживания. Все дилеры Sany – это первоклассные предприятия с сильными сервисными командами. В компании уделяется первостепенное значение именно сервису и поставке запчастей. Контроль каждого дилера по сервису и запчастям осуществляется профильным заводом в Китае, а также сотрудниками дочерней компании ООО "Сани". За последние 3 года российская команда ООО "Сани" выросла в 6 раз, в основном за счет увеличения штата инженеров, сотрудников отдела запчастей и отдела тренингов. Было создано 4 новых склада запчастей, и количество этих складов будет увеличиваться, чтобы добиться максимальной скорости поставки запчастей клиентам.

– Как вы относитесь к модному ныне тренду – торговле через маркетплейсы, в том числе строительно-дорожной и горнодобывающей техникой?

– Sany осуществляет продажи только через официальную аккредитованную дилерскую сеть.

– Работает ли ваша компания на вторичном рынке СДМ? Насколько эта тема сейчас актуальна? Что можете сказать об остаточной стоимости вашей техники?

– Sany присутствует на рынке России с 2004 года, когда первые бетононасосы, гусеничные краны и роторные буровые установки вышли на российский рынок. С тех пор прошло уже более 20 лет, и все эти машины по-прежнему успешно работают у клиентов. Именно поэтому техника компании всегда была ликвидной на вторичном рынке. За последние несколько лет парк спецтехники вырос в разы – в первую очередь благодаря землеройным машинам. Мы видим объявления о продаже б/у техники на Avito, и, по нашей оценке, остаточная стоимость остается высокой.

<http://ctt-digest.ru/tpost/3n10oghle1-rossiiskii-rinok-spetstehniki-v-novih-re>

Дивизион «Дороги и Мосты»

ООО «Трансстроймеханизация»

На стройке нового терминала в Краснодаре начали бетонирование перронной площадки

Ведомости. Юг (south.vedomosti.ru) 13.05.2026

Строительство нового аэровокзального комплекса в Краснодаре перешло к одному из ключевых этапов: на перроне начали заливать верхний слой покрытия. Об этом сообщили в аэропортовом холдинге "Аэродинамика". Строительство перрона и рулежных дорожек ведется одновременно с возведением нового терминала. Площадь будущего пассажирского перрона составит 22 га, на нем разместят 28 стоянок для воздушных судов. Перрон соединят с действующей взлетно-посадочной полосой (ВПП) новыми рулежными дорожками. Генподрядчик аэродромной части – "Дороги и Мосты", работы по перрону выполняет "Трансстроймеханизация" (входит в "Нацпроектстрой").

Строительство нового аэровокзального комплекса в Краснодаре перешло к одному из ключевых этапов: на перроне начали заливать верхний слой покрытия. Об этом сообщили в аэропортовом холдинге "Аэродинамика".

По данным компании, для заливки используется высокопрочный марочный бетон, рассчитанный на эксплуатацию под нагрузками всех типов воздушных судов. Качество смеси и параметры покрытия контролируются геодезическими и лабораторными службами.

Параллельно продолжают работы по строительству аэродромной инфраструктуры: формирование нижних слоев основания из щебня и низкомарочного бетона, монтаж водосточно-дренажной системы, устройство железобетонных лотков и кабельной канализации для сетей электроснабжения и связи.

Строительство перрона и рулежных дорожек ведется одновременно с возведением нового терминала. Площадь будущего пассажирского перрона составит 22 га, на нем разместят 28 стоянок для воздушных судов. Перрон соединят с действующей взлетно-посадочной полосой (ВПП) новыми рулежными дорожками. Генподрядчик аэродромной части – "Дороги и Мосты", работы по перрону выполняет "Трансстроймеханизация" (входит в "Нацпроектстрой").

"Строительство аэродромной инфраструктуры нового терминала ведется в плановом режиме. Новый перрон обеспечит необходимые условия для обслуживания воздушных судов и создаст резерв для дальнейшего развития маршрутной сети", – отметил директор дирекции технического заказчика аэропорта Денис Акинфиев.

Завершение строительства аэродромных сооружений запланировано на 2027 г. В эксплуатацию введут новый терминал, перрон, рулежные дорожки и сопутствующие объекты. Общий бюджет проекта превышает 60 млрд руб. Площадь терминала увеличится почти в шесть раз – с 16 000 кв. м до 83 000 кв. м, пропускная способность составит более 7,5 млн пассажиров в год.

<https://south.vedomosti.ru/south/news/2026/05/13/1196902-krasnodara>

Другие публикации по теме

<https://www.dg-yug.ru/news/20242027.html>

<https://sdelanounas.ru/blogs/175805/>

<https://www.aviaport.ru/news/v-aeroportu-krasnodara-na-stroitelstve-novogo-perrona-zalili-pervye-kubometry-vysokoprochnogo-betona/>

<https://tvkrasnodar.ru/stroitelstvo-i-zhkkh/2026/05/13/novuyu-stoyanku-dlya-28-samolyetov-nachali-stroit-v-aeroportu-krasnodara/>

<https://utyug.info/new/v-aeroportu-krasnodara-nachali-betonirovanie-novogo-perrona-73991/>

<https://93.ru/text/gorod/2026/05/13/76417352/>

<https://www.aex.ru/news/2026/5/13/295515/>

<https://ki-news.ru/news/novyj-perron-dlya-28-samoletov-stroyat-v-aeroportu-krasnodara/>

<https://www.aviaru.net/pr/76627/>

<https://www.aviastat.ru/news/295515news-v-aeroportu-krasnodara-na-stroitelstve-novogo-perrona-zalili-pervye-kubometry-vysokoprochnogo-betona>

Дороги нового поколения. Как технологии меняют Подмоскowie

360.ru 13.05.2026

Беспилотные катки, «умные» материалы и многополосные магистрали — дорожное строительство в Подмоскowie сегодня все больше напоминает технологии будущего. Как современные решения помогают ускорять стройку, какие трассы уже меняют жизнь автомобилистов и почему регион становится площадкой для транспортных инноваций, рассказал 360.ru заместитель генерального директора по строительству компании «Трансстроймеханизация» НПС Константин Штей.

Магистрали, без которых встанет Подмоскowie

«Трансстроймеханизация» работает по всей России, однако именно Московская область остается одним из самых сложных регионов для дорожного строительства. Через Подмоскowie проходят крупнейшие федеральные трассы страны — М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», М-11 «Нева», М-5 «Урал» и другие магистрали с огромным транспортным потоком.

По словам Константина Штея, реализовать такие проекты без тесного взаимодействия с региональными властями и дорожными службами невозможно.

«Построить один объект без смежных организаций и без правильной координации практически невозможно», — отметил он.

Реконструкция без остановки движения

Одним из крупнейших проектов последних лет стала реконструкция трассы М-1 «Беларусь» в Одинцовском округе. Самой сложной частью работ оказалось переустройство мостов и изменение параметров движения.

Не менее масштабная реконструкция прошла на трассе М-4 «Дон» в районах Ступина и Каширы. Участок с трафиком до 60 тысяч автомобилей в сутки расширили с четырех до шести полос. При этом движение полностью не перекрывали — даже во время работ на трассе сохранялось минимум четыре полосы.

«М4 — это, наверное, наша основная автомобильная магистраль. Даже зимой интенсивность движения там достигает 50–60 тысяч машин в сутки», — рассказал Константин Штей.

Одним из самых заметных дорожных проектов последних лет стал обход поселка Октябрьский, открытый раньше срока почти на полтора месяца. Новая магистраль позволила вывести транзитный поток из населенного пункта и сократить время в пути для жителей.

«Само слово „обход“ подразумевает вывод дороги из населенного пункта. Мы убираем транзитный транспорт из городской черты и значительно увеличиваем пропускную способность», — пояснил Штей.

Еще один крупный объект сейчас строят в Дмитрове — новый Рогачевский мост через канал имени Москвы. Старую переправу 40-х годов полностью заменят современным четырехполосным мостом. Завершить проект планируют к 2029 году.

Беспилотные катки и «умные» технологии

Одной из главных тем в дорожной отрасли становятся беспилотные технологии. Компания уже тестировала первый в России беспилотный каток на трассе М-12 «Восток». Такая техника

позволяет исключить человеческий фактор и автоматически контролировать качество уплотнения покрытия.

«Основной потенциал беспилотной техники — это исключение человеческого фактора и повышение качества производства работ», — подчеркнул Константин Штей.

По его словам, в будущем один оператор сможет управлять сразу несколькими машинами.

Кроме того, в строительстве активно используют 3D-системы, геосинтетические материалы и мобильные заводы, которые помогают ускорять работы и снижать нагрузку на окружающую среду.

Дороги будущего строят уже сейчас

Среди перспективных проектов Константин Штей выделил высокоскоростную магистраль Москва — Санкт-Петербург. Но уже сегодня новые трассы и развязки в Подмосковье заметно меняют транспортную систему региона.

«Подмосковные объекты — это большая интенсивность движения, плотная застройка и огромное количество инженерных сетей. Но именно такие проекты позволяют отрасли развиваться», — отметил он.

Современные технологии, многоуровневые развязки и автоматизация дорожного строительства постепенно превращают область в один из главных центров транспортной инфраструктуры страны.

<https://360.ru/tekst/mosobl/dorogi-novogo-pokolenija-kak-tehnologii-menjajut-podmoskove/>

Другие публикации по теме

<https://sdelanounas.ru/blogs/175809/>

Новости на ресурсах НПС

Делегация Нацпроектстроя посетила с рабочим визитом производственную площадку Курского электроаппаратного завода

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 13.05.2026

Стороны обсудили возможности расширения участия КЭАЗ в поставках комплектующих и комплексных решений для первой линии ВСМ Москва – Санкт-Петербург.

Стороны обсудили возможности расширения участия КЭАЗ в поставках комплектующих и комплексных решений для первой линии ВСМ Москва – Санкт-Петербург.

"Проект ВСМ Москва – Санкт-Петербург задает новые стандарты к технологичности, надежности и устойчивости инфраструктурных решений. Для нас, как одного из ключевых участников проекта, важно выстраивать сотрудничество с производителями, которые обладают высокой инженерной экспертизой, современными технологиями и способны обеспечивать стабильное качество продукции в условиях реализации масштабных государственных проектов. КЭАЗ демонстрирует комплексный подход к развитию производства, высокий уровень локализации и готовность адаптировать решения под требования железнодорожной отрасли", – отметил Управляющий директор Дивизиона ЖАТ ГК "Нацпроектстрой" Константин Хромушкин.

"Для КЭАЗ транспортная отрасль является одним из ключевых направлений бизнеса. Интерес со стороны заказчиков, реализующих самые знаковые для страны проекты, включая такой флагманский отраслевой проект, как ВСМ Москва – Санкт-Петербург, – это результат системной работы компании по развитию продуктовой линейки, глубокой отраслевой экспертизы и высокого уровня локализации производства. Мы предлагаем заказчикам надежные и сертифицированные решения, а также готовы оперативно адаптировать оборудование под индивидуальные требования инфраструктурных проектов. Собственное производство полного цикла позволяет нам обеспечивать стабильное качество, гибкость поставок и технологическую независимость", – отметил Управляющий директор коммерческого блока ГК КЭАЗ Петр Метелев.

Комплектующие для систем питания производства КЭАЗ применяются компаниями Нацпроектстроя при выпуске систем питания для МПЦ, устройств автоблокировки и электрообогрева. В ходе встречи обсуждались модернизация отдельных серий оборудования, расширение функциональности устройств и адаптация решений под условия эксплуатации на объектах железнодорожной инфраструктуры.

Также делегация НПС посетила цеха, где производят современные композитные материалы. Партнерство в области ВМС- и SMC-материалов и технологий является еще одним перспективным направлением совместной работы.

📍 Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС_новости #1520Сигнал #ЭЛТЕЗА #Атис

<https://t.me/gkNPS/1865>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-227648545_851

Механизаторы Нацпроектстроя начали подготовку к соревнованиям профмастерства

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 13.05.2026

Увидеть, на что способна тяжелая техника, если за ее рулем – профессионал, принять участие в тест-драйве новых образцов спецтехники, узнать, где востребованы механизаторы, можно будет на Национальном конкурсе механизаторов, который пройдет с 19 по 20 июня 2026 года.

Увидеть, на что способна тяжелая техника, если за ее рулем – профессионал, принять участие в тест-драйве новых образцов спецтехники, узнать, где востребованы механизаторы, можно будет на Национальном конкурсе механизаторов, который пройдет с 19 по 20 июня 2026 года.

В Солнечногорском районе Московской области, на территории полигона МАДИ, механизаторы из разных регионов России и зарубежных стран поборются за звание лучших в семи дисциплинах: управлении автогрейдером, автокраном, коммунально-дорожной машиной, фронтальным погрузчиком, экскаватором и бульдозером, а также в сервисном обслуживании спецтехники. Это самая широкая линейка дисциплин за всю историю соревнований, которые проводятся с 2023 года. Одновременно с соревнованиями развернутся деловая и выставочная программы: экспозиция производителей спецтехники и коммерческого транспорта, инфраструктурный полигон испытаний и демонстрация роботехнических комплексов для строительства.

Для студентов профильных вузов и ссузов специалисты Департамента обучения и развития персонала Нацпроектстроя проведут лекции, мастер-классы, организуют просмотр и обсуждение профориентационных фильмов "Дороги" – о профессии механизатора, "Мосты" – о специальности инженера-проектировщика. Национальный конкурс механизаторов дорожно-строительной отрасли проводится с целью популяризации профессии, выявления лучших, привлечения молодых кадров. В 2025 году представители ГК НПС завоевали в разных номинациях одно "золото", два "серебра" и одну "бронзу". Организатор – Национальная ассоциация инфраструктурных компаний при поддержке Стройкомплекса России, ГК "Автодор" и Росавтодора.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС_новости

<https://t.me/gkNPS/1866>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-227648545_852

НПС начал заливку высокопрочного бетона в аэропорту Краснодара

ТГ-канал «Дороги и мосты», 13.05.2026

Специалисты "Трансстроймеханизации" (входит в Нацпроектстрой) выполнили заливку первых кубометров высокопрочного бетона на строящемся перроне международного аэропорта Пашковский в Краснодаре. Это заключительный этап формирования верхнего рабочего слоя покрытия, способного выдерживать тяжелые самолеты.

Специалисты "Трансстроймеханизации" (входит в Нацпроектстрой) выполнили заливку первых кубометров высокопрочного бетона на строящемся перроне международного аэропорта Пашковский в Краснодаре. Это заключительный этап формирования верхнего рабочего слоя покрытия, способного выдерживать тяжелые самолеты.

По словам руководителя проекта Кирилла Глаголева, "мы используем бетон повышенной марки прочности с тщательно выверенным составом. Укладка смеси ведется при строгом геодезическом и лабораторном контроле, чтобы обеспечить долговечность покрытия на десятилетия вперед".

Также строители устраивают нижние слои основания из щебня и обычного бетона, заливают железобетонный лоток для отвода воды, монтируют водосточно-дренажную систему и сооружают железобетонные колодцы кабельной канализации для сетей электроснабжения и связи.

Помимо нового перрона на 28 стоянок для самолетов, специалистам ТСМ предстоит построить изолированное место стоянки на одно воздушное судно, площадку для стоянки двух литерных рейсов, пять новых рулежных дорожек, а также расширить действующую рулежную дорожку и благоустроить территорию. Генеральный подрядчик проекта федерального значения – компания "Дороги и Мосты" НПС. Реконструкция ведется под контролем ФКУ "Ространсмодернизация". Завершение всех работ запланировано на конец 2027 года.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #Дороги_и_Мосты #ТСМ #ВремяИнфраструктуры

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2168>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2818

https://vk.com/wall-215541569_3427

Нацпроектстрой ведет строительство и реконструкцию крупнейших магистралей и других объектов Подмосковья

ТГ-канал «Дороги и мосты», 13.05.2026

Об этом – новый выпуск программы "Зеленый свет" телеканала 360. В нем заместитель генерального директора по строительству "Трансстроймеханизации" НПС Константин Штей рассказал о реконструкции трасс М-4 и М-1, о 8-полосном обходе поселка Октябрьский, о внедрении беспилотных катков на стройплощадках и о других современных технологиях, помогающих ТСМ решать сложные задачи качественно и в срок.

Об этом – новый выпуск программы "Зеленый свет" телеканала 360.

В нем заместитель генерального директора по строительству "Трансстроймеханизации" НПС Константин Штей рассказал о реконструкции трасс М-4 и М-1, о 8-полосном обходе поселка Октябрьский, о внедрении беспилотных катков на стройплощадках и о других современных технологиях, помогающих ТСМ решать сложные задачи качественно и в срок. Полный сюжет

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

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2176>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2821

https://vk.com/wall-215541569_3434

Три моста одного города. Нови Сад

ТГ-канал «Дороги и мосты», 13.05.2026

Город Нови Сад в Сербии имеет долгую и трагическую историю, связанную с мостами через Дунай. Впервые они пересекли реку еще во времена Австро-Венгрии, но в 1918 году город вошел в состав Югославии, и меньше чем за век мосты были разрушены дважды – в годы Второй Мировой войны и во время натовских бомбежек 1999 года. Сейчас мосты восстановлены.

Город Нови Сад в Сербии имеет долгую и трагическую историю, связанную с мостами через Дунай. Впервые они пересекли реку еще во времена Австро-Венгрии, но в 1918 году город вошел

в состав Югославии, и меньше чем за век мосты были разрушены дважды – в годы Второй Мировой войны и во время натовских бомбежек 1999 года. Сейчас мосты восстановлены.

- Жежелев мост (1961, 2018)

Мост, построенный по проекту Бранко Жежеля и носящий его имя, имеет двойное назначение: по нему проходит как железнодорожная линия, так и автодорога. Длина – 474 м, главный пролет – 219 м. Первое его название 1961 года – Мост братства и единства – после распада Югославии стало неактуальным. Восстановление заняло в два раза больше времени, чем строительство – 8 лет против 4.

- Варадинский мост (1946, 2000)

Автодорожный мост был построен сразу после войны на руинах моста королевича Томислава 1928 года немецкими военнопленными и назван в честь Иосипа Броз Тито. Строили его как временное сооружение, но даже в Сербии "нет ничего более постоянного, чем временное". Он простоял 53 года. В 2000 году мост длиной 304 м восстановили на тех же опорах, только из ферменного он стал балочным.

- Мост свободы (1981, 2005)

Самый новый из послевоенных мостов Нови Сада получил имя в честь годовщины освобождения города от фашистских оккупантов. Вантовое сооружение имело самый длинный в городе пролет 351 м. В апреле 1999 года он был поражен ракетой; жертв удалось избежать благодаря рыбаку, спасшему из Дуная 9 человек. Восстановление моста по первоначальному проекту заняло шесть лет. Имя решили не менять: свобода – понятие растяжимое, каждый понимает его как хочет.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #ДиМ_три_моста

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2177>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2824

"Ленгипротрансу" – 91!

ТГ-канал «Наша колея 1520», 13.05.2026

История "Ленгипротранса" – это большая кинолента. Каждый кадр – уникальный реализованный проект, который стал важной частью развития транспортной инфраструктуры страны.

История "Ленгипротранса" – это большая кинолента. Каждый кадр – уникальный реализованный проект, который стал важной частью развития транспортной инфраструктуры страны.

Здесь запечатлены фронтовые Дорога Жизни, Дорога Победы, Волжская рокада, ключевые участки Байкало-Амурской магистрали, железные дороги Крайнего Севера, красивые вокзалы и мосты, крупные железнодорожные узлы и станции...

В общей сложности более тысячи кадров: более тысячи объектов по всей России и за рубежом.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #Ленгипротранс

<https://t.me/NashaKoleya/4324>

Как покоряют глубины

ТГ-канал «Все включено», 13.05.2026

Сегодня на Китай приходится более половины мировых мощностей морской ветроэнергетики. Страна удерживает этот статус пятый год подряд. В апреле 2026 года был завершен очередной

крупный проект: самая глубоководная ветроэлектростанция "Хуанэн Шаньдун" вышла на полную мощность – 504 МВт.

Сегодня на Китай приходится более половины мировых мощностей морской ветроэнергетики. Страна удерживает этот статус пятый год подряд. В апреле 2026 года был завершен очередной крупный проект: самая глубоководная ветроэлектростанция "Хуанэн Шаньдун" вышла на полную мощность – 504 МВт.

Ветропарк расположен в северной части Желтого моря на расстоянии 70 км от Шаньдунского полуострова. Глубина воды в районе размещения ВЭС составляет 52-56 метра. Ветропарк оснащен 42 турбинами, каждая мощностью по 12 МВт. На проведение строительных работ повлияли не только морские условия, но и геология грунта. Для устойчивости ветротурбин использовались инновационные опоры на четырех сваях высотой 83,9 м. Прокладка подводных кабелей протяженностью 95,6 км велась с помощью дронов и технологий искусственных магнитных полей.

Ежегодная выработка станции составит 1,7 млрд кВт·ч. Это позволит сэкономить около 500 000 тонн угля и сократить выбросы CO₂ примерно на 1,38 млн тонн. ❤️ Каналы Нацпроектстрой

📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС_заряд

<https://t.me/npsvsevk/671>

Майские 2026: как изменился трафик на М-3, М-4, М-11

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 13.05.2026

Майские праздники позади, поэтому традиционно изучаем трафик на скоростных трассах М-3 «Украина», М-4 «Дон» и М-11 «Нева».

Майские праздники позади, поэтому традиционно изучаем трафик на скоростных трассах М-3 «Украина», М-4 «Дон» и М-11 «Нева».

С 1 по 11 мая 2026 года через ПВП на обслуживаемых нами участках дорог проехали почти 3,6 млн раз! При этом среднесуточное количество проездов составило около 327 тыс. и чаще всего в качестве оплаты проезда автомобилисты пользовались транспондером — 60,5% всех совершённых транзакций. Банковской картой воспользовались 31,3% водителей, а наличными лишь 5%.

Самой востребованной дорогой неизменно остается М-4 «Дон» – 2,3 млн проездов. Через ПВП на М-11 «Нева» проехали 910,7 тыс. раз, а через ПВП на М-3 «Украина» — 308,5 раз.

А вы путешествовали в это время?

https://vk.com/wall-174642209_10620