

# **Ежедневный мониторинг СМИ**

**08:00–08:00 | 19–22 декабря | 2025 год**

**Москва, 2025**

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ГК «Нацпроектстрой» .....</b>	<b>5</b>
<b>Высокоскоростные отношения: какие железные дороги для скоростного движения запустят в России и как это изменит логистику .....</b>	<b>5</b>
ФедералПресс (fedpress.ru) 19.12.2025 .....	5
<i>Как отметил недавно на выставке-форуме "Транспорт России" гендиректор ГК "Нацпроектстрой" Алексей Крапивин, налаживание серийного производства инновационных поездов и систем управления подвижным составом без активного доступа к международным технологическим центрам является вызовом для России, которая локализует собственное производство.....</i>	<i>5</i>
<b>При строительстве ВСМ впервые в России используют беспилотный каток ....</b>	<b>9</b>
Гудок (gudok.ru) 19.12.2025 .....	9
<i>На строительстве ВСМ Москва-Санкт-Петербург впервые в России в работе задействовали беспилотный каток. Это совместная разработка <b>Нацпроектстрой</b> и ГЛОНАСС. Каток может формировать насыпи, уплотнять многослойное земляное полотно магистрали, использоваться при планировке площадок строительства.....</i>	<i>9</i>
<b>Поезд в Магадан: мечта геологов или бюджетная авантюра века? .....</b>	<b>10</b>
Говорит Магадан (govoritmagadan.ru) 21.12.2025.....	10
<i>После прошедшего на этой неделе заседания рабочей группы по вопросам перспективного строительства железнодорожной линии Якутск – Магадан редакция "Говорит Магадан" решила разобраться более подробно, что это за проект и насколько реалистично выглядит в современной России. На региональном уровне проект двигают правительства Якутии и Магаданской области: создана совместная рабочая группа, проведены совещания в октябре-декабре 2025 года, сформированы предложения по этапам трассы и резервированию земель. В качестве частного партнера в проработке первого этапа активно фигурирует группа "<b>Нацпроектстрой</b>", подписавшая соглашение о сотрудничестве с ЖДЯ.....</i>	<i>10</i>
<b>Дивизион «Дороги и Мосты» .....</b>	<b>13</b>
<b>АО «Мостострой-11» .....</b>	<b>13</b>
<b>В районе Сингапая открыли временный мост .....</b>	<b>13</b>
Югра-ТВ (ugra-tv.ru) 20.12.2025 .....	13
<i>Приемная комиссия проинспектировала новый временный мост в Нефтеюганском районе. Замечаний к строению не выявлено, движение через протоку Сингапайская открыто. "Реализация проекта стала возможной благодаря своевременной реакции региональных властей и эффективному взаимодействию Управления автомобильных дорог Югры с подрядчиком АО "<b>Мостострой-11</b>", - рассказали в Стройкомплексе Югры. ....</i>	<i>13</i>
<b>Дивизион «Энергетика и порты» .....</b>	<b>14</b>
<b>АО «ТЭК Мосэнерго».....</b>	<b>14</b>

**Возводимая в Приморье Артёмовская ТЭЦ-2 намечена к вводу в эксплуатацию к следующему Дню энергетика — 22 декабря 2026 года .....14**

ДВ-Росс 19.12.2025 ..... 14

*Застройщик и подрядчик: застройщиком выступает «РусГидро», генеральным подрядчиком — «Теплоэнергетическая компания Мосэнерго» (входит в «Нацпроектстрой»). ..... 14*

## **Новости на ресурсах НПС .....14**

**Стрелочный перевод ВСМ проходит заводские испытания .....14**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 19.12.2025 ..... 14

*В ходе испытаний, которые стартовали вчера на Муромском стрелочном заводе, проверяют геометрические размеры стрелочного перевода для ВСМ, подтвердят безопасность и надежность конструкции..... 14*

**Спасибо всем участникам квиза! .....15**

ТГ-канал «Дороги и мосты», 19.12.2025 ..... 15

*150 лет назад на железной дороге Сестрорецк-Белоостров инженер Федор Пироцкий начал эксперименты по использованию электроэнергии для рельсового транспорта. Они завершились успехом, однако до коммерческого использования электротрамвая в тот раз дело не дошло – владельцы конок не пустили на рынок нового конкурента. Даже демонстрация новой техники в 1880 году в Санкт-Петербурге не помогла. .... 15*

**Представители Министерства железнодорожного транспорта Туркменистана и государственной компании АООТ "Демирёллары" посетили производственные площадки компаний Нацпроектстроя в Москве и Санкт-Петербурге .....15**

ТГ-канал «Наша колея 1520», 19.12.2025..... 15

*Участники делегации осмотрели испытательный центр, лаборатории и уличный полигон с натурными образцами. Коллегам представили наши цифровые разработки в области управления движением рельсового транспорта, включая отечественную защищенную технологическую Платформу 2.0, которая будет применяться на ВСМ, и системы микропроцессорной централизации..... 15*

**Открыто движение по временному мосту через протоку Сингапайская в Нефтеюганском районе .....16**

ВК «АО «Мостострой-11», 20.12.2025..... 16

*Командой АО «Мостострой-11» Нацпроектстроя завершено строительство временного моста через протоку Сингапайская в Нефтеюганском районе. Новый мост построен в сжатые сроки в связи с частичным разрушением и потерей несущей способности основного моста на 12-м километре автомобильной дороги Нефтеюганск — левый берег реки Обь. .... 16*

**Долгожданное продолжение сериала «Аваркомы ОССП» уже здесь! .....16**

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 22.12.2025..... 16

*Третья серия о сотрудниках Центра управления дорожным движением в Воронежской области на дороге М-4 — это история о тех, кто всегда первым оказывается рядом, когда случается беда. .... 16*

**От вас поступает много вопросов по поводу снегоуборочной техники и того, что делать, если перед вами убирают снег .....17**

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 19.12.2025 ..... 17

*Водителей нередко раздражает, что колонна не пропускает автомобили. И мы вас понимаем. Но можно ли обгонять или встраиваться в колонну? Предлагаем вам ролик от наших коллег, где всё наглядно рассказали. .... 17*

## **ГК «Нацпроектстрой»**

### **Высокоскоростные отношения: какие железные дороги для скоростного движения запустят в России и как это изменит логистику**

ФедералПресс (fedpress.ru) 19.12.2025

*Как отметил недавно на выставке-форуме "Транспорт России" гендиректор ГК "Нацпроектстрой" Алексей Крапивин, налаживание серийного производства инновационных поездов и систем управления подвижным составом без активного доступа к международным технологическим центрам является вызовом для России, которая локализует собственное производство.*

Наличие в стране высокоскоростного железнодорожного транспорта является показателем уровня ее развития. Магистралы, по которым поезда движутся со скоростью более 250 км/ч, есть в Китае, Японии, некоторых государствах Европы и Ближнего Востока. В России их пока нет, но скоро появятся. Как они изменяют логистику? Эволюцию развития ВСМ в стране изучил "ФедералПресс".

Где в мире самые протяженные и быстрые ВСМ

По информации журнала "Транспорт БРИКС", на 2023 год во всем мире эксплуатировалось порядка 59 тыс. км высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ), по которым пассажиры могут перемещаться со скоростью от 250 до 350 км/ч. Такие дороги не просто соединяют крупнейшие города, но делают их ближе.

"Есть две модели строительства ВСМ: западноевропейская и китайская. Западноевропейская – это обычный бизнес, где считают доходы и расходы. А доходы формируются за счет того, что есть огромное количество людей, которые готовы платить серьезные деньги за экономию времени. (...) В КНР строительство ВСМ – это способ стимулирования территориального развития и поддержки сегментов реальной экономики: машиностроения и всего, что вокруг", – рассказывал порталу t-j.ru научный руководитель Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин.

Около 40 тыс. км – а это более двух третей протяженности всех таких железных дорог – принадлежат Китаю, который продолжает активно развивать свою сеть ВСМ: к 2030 году она должна вырасти до 60 тыс. км. В Европе ВСМ, построенные Францией, позволяют пассажирам перемещаться на поездах из Парижа в Лион, Марсель, Бордо, Нант, а также в Страсбург, Лилль, Брюссель и Лондон со скоростью на некоторых направлениях 320 км/ч. В Саудовской Аравии ВСМ соединяют Мекку и Медину; в Южной Корее – Сеул и Пусан; в Японии – крупные города на островах Хонсю, Кюсю и Хоккайдо, прокладывая таким образом путь из Токио; в Италии по ним можно попасть в Турин, Милан, Венецию, Болонью, Флоренцию, Рим и Неаполь; в Испании – в Мадрид, Севилью, Малагу, Валенсию, Галисию и Барселону; а в Африке единственная высокоскоростная железная дорога связывает портовый город Танжер с Касабланкой.

Планы прошлые

Согласно утвержденной еще в 2008 году Транспортной стратегии РФ до 2030 года, в которую несколько раз вносились изменения, в России в рамках государственно-частного партнерства предполагалось построить несколько ВСМ. "ФедералПресс" проанализировал документ.

ВСМ по маршруту Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург (с возможным ответвлением на Пермь и Уфу) общей протяженностью 1563 км, временем в пути между конечными точками 8 часов, с инвестициями 2091,8 млрд рублей планировали возвести за два этапа в 2013-2026 годах.

ВСМ Казань – Самара – с инвестициями 1385,8 млрд рублей хотели реализовать в период с 2023 по 2028 год: расстояние между городами в 560 км предполагалось преодолеть по железной дороге за 2 часа 20 минут.

Еще одну ВСМ, по которой пассажиры могли бы преодолевать расстояние между Москвой, Ростовом-на-Дону и Адлером в 1470,6 км примерно за 7,5 часов, намеревались построить в 2021-2028 годах, вложив в нее 2322 млрд рублей.

И, наконец, высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва – Санкт-Петербург протяженностью 659 км должна была сократить время в пути между двумя столицами до 2,5 часов. Инвестиции в этот проект, который планировалось реализовать в 2021-2026 годах, тогда были оценены в 913,6 млрд рублей.

Старт развитию высокоскоростного сообщения по железным дорогам России был дан в декабре 2009 года, когда были запущены первые скоростные поезда "Сапсан" производства немецкой корпорации Siemens между Москвой и Санкт-Петербургом. Через год, в декабре 2010-го, начали курсировать с максимальной скоростью 220 км/ч скоростные поезда "Аллегро" между Санкт-Петербургом и Хельсинки, которые запретили сначала в 2020-м из-за пандемии, а затем полностью в 2022-м после начала специальной военной операции на Украине. Реализация данных проектов была начата задолго до разработки главного документа для транспортной отрасли России.

Спустя годы после принятия Транспортной стратегии РФ была начата реализация всего лишь одного высокоскоростного железнодорожного проекта – Москва – Санкт-Петербург.

Путешествие из Петербурга в Москву

Сейчас путешествие между Москвой и Санкт-Петербургом на поезде "Сапсан" по самой скоростной железнодорожной магистрали в России занимает минимум 3 часа 42 минуты. Однако скорость, которую могут развивать эти поезда, не превышает 250 км/ч.

Новая ВСМ, которая свяжет две столицы, сделает эти города еще ближе друг к другу: пассажиры смогут добираться из одной столицы в другую на поезде со скоростью до 400 км/ч, в 1,8 раза быстрее, чем сейчас на "Сапсане", – за 2 часа 15 минут (от Москвы до Твери – за 39 минут, от Санкт-Петербурга до Великого Новгорода – за 29 минут). А пассажиропоток между ними на этой ветке, как ожидается, увеличится в 4,6 раза. Всего на маршруте между Москвой и Санкт-Петербургом предусмотрено 16 остановок.

В августе 2025 года заместитель председателя правительства Российской Федерации Виталий Савельев провел совещание по реализации проекта строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург, где было объявлено о завершении проектирования всех этапов этой высокоскоростной трассы. Тогда же, в августе, было получено положительное заключение ФАУ "Главгосэкспертиза России" и разрешение на строительство участка ВСМ от Крюково до Высоково. В сентябре аналогичные документы были подписаны в отношении участка ВСМ Высоково – Новая Тверь.

Это будет не просто железная дорога. Около трети всей протяженности высокоскоростного маршрута придется на новые мосты и эстакады. Для этого вблизи ВСМ откроют десять полигонов по изготовлению коробчатых железобетонных балок. А чтобы обеспечить проект железобетонными плитами с интегрированными рельсами, в Новгородской и Тверской областях будут построены новые специализированные заводы.

В пресс-службе Минтранспорта РФ "ФедералПресс" сообщили, что работы на первой линии ВСМ Москва – Санкт-Петербург уже начаты и ведутся в соответствии с утвержденным графиком. "Запуск движения запланирован на 2028 год. Сформирована финансово-организационная модель, заключены необходимые соглашения и начаты практические этапы строительства", – рассказали "ФедералПресс" в пресс-службе Минтранспорта России.

Год назад реализация проекта была оценена в более чем 2,3 трлн рублей. Для финансирования строительства инфраструктуры и покупки высокоскоростного подвижного состава был сформирован синдикат банков в составе Сбербанка, ВТБ, Совкомбанка и других финансовых организаций. 20 декабря 2024 года были подписаны договоры на привлечение финансирования общим объемом порядка 1,8 трлн рублей. Заемщиками синдицированных кредитов выступили концессионер проекта ООО "ВСМ Две Столицы" и Государственная транспортно-логистическая компания (ГТЛК).

Кроме того, по поручению президента РФ Владимира Путина правительство совместно со Сбербанком должны проработать вопрос использования в первоочередном порядке

предоставляемых для целей строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург из Фонда национального благосостояния 300 млрд рублей для финансирования данного проекта с целью минимизации процентной нагрузки для концессионера.

Эксперты предполагают, что сумма проекта не окончательная и по мере его реализации может возрасти.

"Инфляция в сегменте транспортного строительства по всем позициям серьезно больше, чем официальная. Плюс это очень сложный проект, где надо все делать с нуля. Там нужны принципиально новые путевые конструкции, отличающиеся от тех, которые приняты на наших железных дорогах. Я уже не говорю о том, что использовать на таких скоростях наш традиционный вагонный парк невозможно: нужны совершенно новые локомотивы и вагоны. (...) В общем, нужны очень большие инвестиции, в том числе рискованные инвестиции в инновационные проекты. Скорее всего, когда начнется реализация проекта, его окончательная стоимость вырастет", – комментировал Михаил Блинкин.

Тем не менее, как отметили в пресс-службе Минтранспорта, первая линия ВСМ сыграет решающую роль для дальнейшего развития системы, которая по мере расширения объединит ключевые регионы страны.

#### Планы текущие

И все же, судя по заявлениям чиновников, Россия вовсе не отказалась от планов строительства высокоскоростных магистралей, заложенных 17 лет назад в Транспортной стратегии.

В пресс-службе Минтранспорта России сообщили "ФедералПресс", что "на текущем этапе определены базовые векторы развития: восточный коридор, южное направление и международное сообщение с Минском". По всем направлениям ведется подготовка параметров – сроки и механизмы финансирования определяются по итогам проектной и экономической проработки.

Вице-премьер РФ Виталий Савельев сообщил на выставке-форуме "Транспорт России", что всего к 2045 году в стране планируется построить пять высокоскоростных магистралей, которые соединят Москву с Санкт-Петербургом, Рязанью, Минском, Адлером, а также Екатеринбургом через Нижний Новгород и Казань.

"Мы для себя примерно обозначаем 2045 год, – сказал он. – Это будет уже 4,5 тыс. километров высокоскоростных магистралей. Для них потребуется задействовать 300 высокоскоростных поездов", – добавил он.

К примеру, по информации ТАСС, который ссылался на РЖД, по состоянию на ноябрь было завершено проектирование и начаты инженерные изыскания по участку Москва – Казань, где появятся 16 современных транспортно-пересадочных узлов и будет создана инфраструктура вдоль всей трассы.

"Развитие сети носит последовательный характер, и по каждому маршруту формируется индивидуальная модель реализации. Перевозчиком на первой российской высокоскоростной магистрали будет выступать компания "ВСМ-400", учрежденная правительством Москвы. Для других маршрутов решения будут приняты после утверждения конфигурации направлений. Функции ОАО "РЖД" в рамках проектов будут сосредоточены на производственно-технических задачах: управлении движением поездов, подготовке и организации работы бригад, содержании и обслуживании объектов инфраструктуры. Такой подход обеспечивает стабильность и безопасность на всем цикле эксплуатации. Запуск первой линии высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург создает новое распределение потоков: высвободятся мощности существующей линии, что даст возможность нарастить грузовое движение, улучшить пригородные перевозки. Вопрос сообщения высокоскоростного транспорта с маршрутами скоростных, пригородных и дальних поездов решается в составе комплексной модели организации движения. Формируется система увязки различных видов поездов на существующей линии, с учетом пропускной способности, графиков и потребностей пассажиров. Работа находится в стадии профессиональной проработки и будет развиваться по мере реализации проекта", – проинформировали в пресс-службе.

Модель развития сети ВСМ с конкретными сроками и параметрами реализации каждого проекта по поручению президента РФ Владимира Путина правительство и РЖД должны сформировать до 31 марта 2026 года.

Правда, научный руководитель Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин пессимистичен в том, что касается вопроса финансирования нескольких проектов.

"Тут вопрос в том, кто и где найдет деньги. Потому что привлечение частных денег в строительство ВСМ крайне маловероятно, так как маржинальность этого бизнеса, мягко говоря, спорная. Возможности бюджета еще менее очевидны. Характерный пример: если исходить из утвержденных правительством нормативных затрат на ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог, в среднесрочной программе дорожных работ мы обнаружим 40-процентный дефицит финансирования по этим статьям. Неотложно необходимых средств попросту нет в бюджете! Насколько правомерно в этих условиях обсуждать новые капиталоемкие проекты?" – ранее комментировал он.

В целом же реализация проектов ВСМ в России должна обеспечить рост машиностроения, которое получит гарантированный заказ на инновационный продукт – высокоскоростные подвижные составы.

Как отметил недавно на выставке-форуме "Транспорт России" гендиректор **ГК "Нацпроектстрой" Алексей Крапивин**, налаживание серийного производства инновационных поездов и систем управления подвижным составом без активного доступа к международным технологическим центрам является вызовом для России, которая локализует собственное производство.

Сварка первого шва кузова и испытания нового поезда, который будет курсировать по первому маршруту – Москва – Санкт-Петербург – запланированы на осень 2027 года.

Высокоскоростные поезда

По данным ООО "ВСМ Две Столицы", концессионера проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург, договоры на поставку российского подвижного состава и лизинга для ВСМ Москва – Санкт-Петербург уже подписаны. Их строительством займется АО "Уральские локомотивы", а лизингом – Государственная транспортно-лизинговая компания (ГТЛК).

Высокоскоростной электропоезд будет состоять из 8 вагонов, вмещать 454 пассажира и сможет развивать максимальную скорость до 400 км/ч. Первая партия будет включать 41 такой поезд. Производители и РЖД ожидают, что эти поезда ничем не будут уступать импортным аналогам, коих в мире достаточно.

По сообщениям СМИ, сейчас самый быстрый поезд на магнитной подушке эксплуатируется в Китае – это Шанхайский маглев, который ездит по отдельной выделенной линии со скоростью 430 км/ч, преодолевая расстояние в 30 км за 7 минут и 20 секунд. Кроме того, на традиционных рельсах по маршрутам Пекин – Шанхай – Гонконг и Пекин – Харбин курсируют колесные электропоезда CR400 Fuxing, которые разгоняются до 350 км/ч. И, по некоторой информации, здесь разработаны собственные поезда, которые могут перемещаться со скоростью 600 км/ч – всего лишь вдвое меньше скорости звука, равной 1224 км/ч. В Японии высокоскоростные поезда Синкансен развивают скорость 300 км/ч, а поезда E5 – до 320 км/ч. Поезда испанского производства Talgo перемещаются со скоростью до 300 км/ч по железной дороге Харамейн в Саудовской Аравии. В Испании Talgo S-102, сертифицированные для максимальной скорости 350 км/ч, обычно разгоняются только до 310 км/ч. В Южной Корее поезда KTX, в основе которых лежит французская технология TGV, двигаются со скоростью 305 км/ч при потенциале в 330 км/ч. Французские двухэтажные электропоезда TGV Euroduplex ездят со скоростью до 320 км/ч на выделенной линии между Танжером и Кенитрой в Африке. В Германии скоростные поезда InterCity Express имеют стандартную скорость 300 км/ч, но могут и превысить ее до 330 км/ч. В Италии для пассажирских перевозок, выполняемых поездами Frecciarossa, разрешена максимальная скорость 360 км/ч, хотя они в состоянии разогнаться до 400 км/ч. Ну а

двухэтажные высокоскоростные поезда Duplex во Франции в свое время и вовсе были испытаны на скорости 574,8 км/ч.

После запуска ВСМ Москва – Санкт-Петербург "недоотягиваемые" до таких скоростей "Сапсаны" переправят на другие маршруты – например, Москва – Минск, Москва – Нижний Новгород, Москва – Воронеж, говорил летом в интервью РИА Новости замгендиректора РЖД Иван Колесников. Однако решение об этом будет приниматься ближе к вводу новой ВСМ в эксплуатацию.

#### Выводы

Благодаря строительству новых высокоскоростных магистралей транспортная отрасль России получит очевидные преимущества. Будет улучшена транспортная доступность городов на маршрутах. Сокращение времени в пути между крупными городами сделает поездки по железной дороге конкурентоспособными в сравнении с авиаперелетами. Все это стимулирует экономическое развитие регионов и туризм. Перераспределение пассажиропотока с автотранспорта и авиации на железную дорогу снизит нагрузку на аэропорты и автодороги. Кроме того, развитие ВСМ окажет влияние на рост смежных отраслей – производства подвижного состава, строительства и инфраструктуры. Главное, чтобы поставленные цели смогли соответствовать имеющимся у государства и бизнеса ресурсами.

Фото: ФедералПресс / Елена Майорова, Александр Хитров, Вера Романескул, Юлия Котышева  
Добавьте ФедералПресс в мои источники, чтобы быть в курсе новостей дня.

<https://fedpress.ru/article/3416944>

#### Другие публикации по теме

<https://2goroda.ru/news/25923-vysokoskorostnye-otnoshenija-kakie-zheleznye-dorogi-dlja-skorostnogo-dvizhenija-zapustjat-v-ro.html>

## При строительстве ВСМ впервые в России используют беспилотный каток

Гудок (gudok.ru) 19.12.2025

*На строительстве ВСМ Москва-Санкт-Петербург впервые в России в работе задействовали беспилотный каток. Это совместная разработка **Нацпроектстроя** и ГЛОНАСС. Каток может формировать насыпи, уплотнять многослойное земляное полотно магистрали, использоваться при планировке площадок строительства.*

На строительстве ВСМ Москва-Санкт-Петербург впервые в России в работе задействовали беспилотный каток. Это совместная разработка **Нацпроектстроя** и ГЛОНАСС. Каток может формировать насыпи, уплотнять многослойное земляное полотно магистрали, использоваться при планировке площадок строительства. Чтобы сформулировать рабочее задание для катка, оператор через мобильное приложение с планшета задает необходимое количество проходов и ширину перекрытия. Каток самостоятельно регулирует ход, траекторию и направление движения, выполняя работу с сантиметровой точностью и минимальными допусками. Периметр работы техники контролирует комплексная система безопасности.

<https://gudok.ru/rzd/novosti/pri-stroitelstve-vsm-vpervye-v-rossii-ispolzuyut-bespilotnyy-katok/>

#### Другие публикации по теме

<https://rzdvtv.ru/2025/12/19/pri-stroitelstve-vsm-vpervye-v-rossii-ispolzuyut-bespilotnyy-katok/>

<https://xn----6kcalbbrfn0iijf7msb.xn--p1ai/news/obshchestvo/na-stroitelstve-vsm-v-tverskoy-oblasti-rabotaet-bespilotnyy-katok/>

<https://ts-news.ru/innovation-news/na-stroitelstve-vsm-nachal-rabotat-pervyj-v-rossii-avtonomnyj-dorozhnyj-katok>

## Поезд в Магадан: мечта геологов или бюджетная авантюра века?

Говорит Магадан ([govoritmagadan.ru](http://govoritmagadan.ru)) 21.12.2025

*После прошедшего на этой неделе заседания рабочей группы по вопросам перспективного строительства железнодорожной линии Якутск – Магадан редакция "Говорит Магадан" решила разобраться более подробно, что это за проект и насколько реалистично выглядит в современной России. На региональном уровне проект двигают правительства Якутии и Магаданской области: создана совместная рабочая группа, проведены совещания в октябре-декабре 2025 года, сформированы предложения по этапам трассы и резервированию земель. В качестве частного партнера в проработке первого этапа активно фигурирует группа "Нацпроектстрой", подписавшая соглашение о сотрудничестве с ЖДЯ.*

Говорит Магадан, 21 декабря 2025 г. После прошедшего на этой неделе заседания рабочей группы по вопросам перспективного строительства железнодорожной линии Якутск – Магадан редакция "Говорит Магадан" решила разобраться более подробно, что это за проект и насколько реалистично выглядит в современной России.

Кратко о проекте

Железная дорога Нижний Бестях (Якутск) – Магадан длиной 1667-1800 км давно считается одним из самых амбициозных инфраструктурных проектов Северо-Востока России. С советских времен он задумывался как продолжение Амуро-Якутской магистрали и логический финал трассы "Колыма", но до этапа стройки дело никогда не доходило. А в 2018 году проект даже официально убрали из федеральных планов, сославшись на неподъемную для страны стоимость и отсутствие готовых грузопотоков. Но в 2024-2025 годах, в который раз, идея вновь вернулась на уровень федеральной повестки: Минтранс, РЖД, Якутия и Магаданская область согласовали дорожную карту – от технико-экономического обоснования до поэтапного строительства в составе Северо-Восточного транспортного коридора.

Маршрут, этапы и сроки

По сути – ничего нового: железнодорожную линию планируют вести от станции Нижний Бестях через Хандыгу и Верхоянский хребет к золотодобывающим районам Тенькинского и Сусуманского округов и далее к Магадану и морскому порту в бухте Нагаева. Официально озвучена трехэтапная схема:

Этап 1: Нижний Бестях – Хандыга

Протяженность порядка 400 км, опора на существующую дорожную инфраструктуру вдоль Колымы. Уже начата трассировка, идет резервирование земель, прорабатывается совмещенный автожелезнодорожный мост через Алдан длиной около 3 км. ТЭО этого участка Минтранс ожидает рассмотреть в начале 2026 года.

Этап 2: Хандыга – Омчак / Сусуман

Самый технически сложный кусок – через Верхоянские хребты и горные районы Якутии и Колымы. Здесь строителей ждут десятки тоннелей, длинные мосты и участки в зоне вечной мерзлоты и сеймики, при этом точное количество тоннелей пока не опубликовано – оно будет определено только после детальной трассировки во время проектирования.

Этап 3: Омчак / Сусуман – Магадан

Выход непосредственно к Магадану, морскому порту, и, даже (!!!) перспективной городской электричке Магадан – аэропорт Высоцкого. Как же мы до сих пор живем без этой электрички – московским чиновникам понять очень трудно. Этот участок критичен для превращения города в конечный пункт железнодорожного коридора между материком и Северным морским путем.

По последним оценкам, проектирование стартует в 2026 году, а строительство всей магистрали может занять от 12 до примерно 19 лет, что в оптимистичном варианте означает запуск сквозного движения около 2035 года, в более реалистичном – ближе к 2040-м годам.

Деньги: сколько стоит "стук колес" в Магадан

Финансовый диапазон – главный холодный душ для любого энтузиазма. Для трассы протяженностью 1667-2000 км звучат оценки от 1,6 трлн до свыше 3 трлн рублей в ценах 2022-2023 годов.

Оценка 2022 года – около 1,6 трлн рублей за ~1667-1800 км.

Оценки 2023-2025 годов от РЖД и федеральных ведомств – уже "более 3 трлн рублей" за примерно 2000 км, что соответствует ориентировочно 1,5-1,8 млрд рублей за километр с учетом вечной мерзлоты и сложного рельефа.

Для сравнения: на "обычных" равнинных участках новая железная дорога в России может стоить порядка нескольких десятков миллионов рублей за километр, но на Севере и в мерзлоте этот показатель кратно выше. Итоговая смета будет пересчитана по итогам ТЭО и изысканий, но уже понятно, что проект попадает в категорию "мегастроек" уровня БАМ-2.

Кто за это платит и кто отвечает

Куратор на федеральном уровне – Минтранс РФ, в чьи стратегические документы по развитию железнодорожного транспорта до 2035 года линия Нижний Бестях – Магадан уже включена на уровне перспективного проекта. РЖД участвуют в оценке стоимости, экономической эффективности и интеграции будущей линии в общую сеть, но строителем и оператором на старте, как ожидается, будет региональная компания АО "АК "Железные дороги Якутии"" (ЖДЯ), которая уже управляет участком до Нижнего Бестяха.

На региональном уровне проект двигают правительства Якутии и Магаданской области: создана совместная рабочая группа, проведены совещания в октябре-декабре 2025 года, сформированы предложения по этапам трассы и резервированию земель. В качестве частного партнера в проработке первого этапа активно фигурирует группа **"Нацпроектстрой"**, подписавшая соглашение о сотрудничестве с ЖДЯ.

Финансовая модель предполагает смешанный источник средств:

федеральный бюджет по линии нацпроектов и программ развития Дальнего Востока и Арктики;

инфраструктурные инвестиции РЖД;

концессионные и ГЧП-схемы с крупными недропользователями, для которых железная дорога станет ключевым каналом вывоза руды, угля и золота.

Технические и геологические вызовы

В инженерном плане это один из самых сложных железнодорожных проектов в стране. Магистраль должна пересечь зону "холодного полюса" – Оймяконскую котловину, районы вечной мерзлоты, Верхоянские хребты и сейсмоактивные участки Северо-Востока.

Основные проблемы:

Вечная мерзлота и экстремальные перепады температур от примерно -50 °С до +40 °С, которые приводят к пучению и деформациям основания пути, требуют термостабилизации грунта и применений "северных" конструкций полотна.

Сейсмическая активность до 8-9 баллов, скальные участки, лавиноопасные склоны, что усложняет выбор трассы и делает неизбежными тоннели и противолавинные сооружения.

Крупные реки – в первую очередь Алдан, а также Амга и другие, где рассматриваются совмещенные автожелезнодорожные мосты для экономии и комплексного эффекта.

Количество необходимых тоннелей через Верхоянские хребты пока не зафиксировано в официальных документах: доступны только экспертные оценки о "нескольких крупных тоннелях" на втором этапе, но без конкретных цифр. Это принципиальный момент: именно решения по перевалам и тоннелям будут критично влиять на стоимость и сроки строительства, как это уже было на Амуро-Якутской магистрали с Нагорным тоннелем под Становым хребтом.

Экономический смысл и сравнение с дорогой до Якутска

Логика проекта проста:

разгрузить БАМ и Транссиб, создав третий восточный железнодорожный коридор к Тихому океану;

"подвязать" к железной дороге крупнейшие месторождения золота, меди, угля, редких металлов на сумму геологических запасов порядка 5,2 трлн рублей в Якутии и Магаданской области;

превратить Магадан в крупный портовый хаб Северо-Востока с выходом на Северный морской путь, Китай и страны АТР.

Опыт соседнего проекта – Амуро-Якутской железнодорожной магистрали (Беркабит – Томмот – Нижний Бестях):

строительство шло с 1990-х годов с длинными паузами и поэтапным вводом, финальный выход к Нижнему Бестяху и запуск полноценного сообщения с Якутском состоялся только в 2019 году;

уже к 2025 году по данным АО "АК "ЖДЯ" пассажиропоток только за январь-февраль составил 68,5 тыс. человек (+13% к прошлому году), линия активно используется и для грузов, превращая Якутск в важный логистический узел ДФО.

Именно успешный пример железной дороги до Якутска используется сейчас как главный аргумент в пользу магаданского продолжения: если экономику "тупиковой" линии до Нижнего Бестяха удалось вывести в плюс, то коридор дальше к морю и месторождениям выглядит более устойчивым, хотя и намного более дорогим.

Насколько это реально в текущей экономике

Проект попадает в зону компромисса между геополитикой и бюджетной арифметикой. С одной стороны:

федеральный курс на развитие Арктики, Севморпути и Дальнего Востока, необходимость новых экспортных и сырьевых коридоров в условиях санкций, политическое желание "дотянуться рельсами до Магадана" как символа освоения Севера.

С другой – стоимость в триллионы, конкуренция за бюджет с другими стройками и высокая стоимость обслуживания линии в условиях мерзлоты и разреженных населенных пунктов. Поэтому реалистичный сценарий выглядит так:

первые годы – ТЭО, изыскания, запуск только первого этапа до Хандыги, где уже сегодня есть автотрасса и понятный грузопоток;

постепенное "достраивание" магистрали по мере появления якорных проектов добычи и соглашений с инвесторами;

вероятная растянутость стройки за пределы 2035 года, ближе к 2040-м, если экономическая конъюнктура ухудшится.

В политическом и стратегическом смысле проект выглядит весьма вероятным. В бюджетном и календарном – это длинная история с высокой ценой ошибки и очень жесткими требованиями к окупаемости каждого километра.

<https://govoritmagadan.ru/poezd-v-magadan-mechta-geologov-ili-byudzhetnaya-avantyura-veka/>

## **Дивизион «Дороги и Мосты»**

### **АО «Мостострой-11»**

#### **В районе Сингапая открыли временный мост**

Югра-ТВ (ugra-tv.ru) 20.12.2025

*Приемная комиссия проинспектировала новый временный мост в Нефтеюганском районе. Замечаний к строению не выявлено, движение через протоку Сингапайская открыто. "Реализация проекта стала возможной благодаря своевременной реакции региональных властей и эффективному взаимодействию Управления автомобильных дорог Югры с подрядчиком АО "Мостострой-11", - рассказали в Стройкомплексе Югры.*

Приемная комиссия проинспектировала новый временный мост в Нефтеюганском районе. Замечаний к строению не выявлено, движение через протоку Сингапайская открыто.

Напомним, основная переправа была разрушена, в кратчайшие сроки дорожники возвели временный мост, чтобы восстановить движение для машин.

"Реализация проекта стала возможной благодаря своевременной реакции региональных властей и эффективному взаимодействию Управления автомобильных дорог Югры с подрядчиком **АО "Мостострой-11"**, - рассказали в Стройкомплексе Югры.

Переправа двухполосная, она оборудована камерами видеонаблюдения, в том числе камерами фиксации нарушений. Так возможно будет проконтролировать скоростной режим движения по переправе. Максимальная скорость движения по ней составляет 30 км/ч. Максимальная грузоподъемность - 30 тонн.

"Открытие временного моста стало важным событием для югорчан. Надежная транспортная связь обеспечивает комфортное передвижение населения и бесперебойное функционирование инфраструктуры. Теперь местные жители могут свободно перемещаться и получать необходимые услуги", - добавляют в Управлении автодорог региона.

[https://ugra-tv.ru/news/society/v\\_rayone\\_singapaya\\_otkryli\\_vremennyy\\_most/](https://ugra-tv.ru/news/society/v_rayone_singapaya_otkryli_vremennyy_most/)

#### **Другие публикации по теме**

<https://ugra.ru/news/article/v-nefteyuganskom-rayone-otkryli-vremennyy-most-cherez-protoku-singapayskaya-19281/>

[https://siapress.ru/news\\_ugra/139741-dvizhenie-po-vremennomu-mostu-cherez-protoku-singapayskaya-v-yugre-ofitsialno-otkrito](https://siapress.ru/news_ugra/139741-dvizhenie-po-vremennomu-mostu-cherez-protoku-singapayskaya-v-yugre-ofitsialno-otkrito)

<https://meganews.life/news/economy/30857/>

<https://ugra.aif.ru/auto/v-yugre-otkryto-dvizhenie-po-vremennomu-mostu-cherez-protoku-singapayskaya>

<https://nyagan.life/news/opoveshenia/otkryto-dvizhenie-po-vremennomu-mostu-cherez-protoku-singapayskaya-v-nefteyuganskom-rayone>

[https://ugra-news.ru/article/v\\_yugre\\_otkryli\\_vremennyy\\_most\\_cherez\\_protoku\\_singapayskaya/](https://ugra-news.ru/article/v_yugre_otkryli_vremennyy_most_cherez_protoku_singapayskaya/)

<https://ugra.mk.ru/social/2025/12/20/v-nefteyuganskom-rayone-otkryli-vremennyy-most-cherez-protoku-singapayskaya.html>

## **Дивизион «Энергетика и порты»**

### **АО «ТЭК Мосэнерго»**

#### **Возводимая в Приморье Артёмовская ТЭЦ-2 намечена к вводу в эксплуатацию к следующему Дню энергетика — 22 декабря 2026 года**

ДВ-Росс 19.12.2025

*Застройщик и подрядчик: застройщиком выступает «РусГидро», генеральным подрядчиком — «Теплоэнергетическая компания Мосэнерго» (входит в «Нацпроектстрой»).*

Новая станция придет на замену действующей Артёмовской ТЭЦ, введенной в работу ещё в 1936 году.

Как сообщила министр энергетики и газоснабжения Приморского края Елена Шиш, строительство ведётся по графику, и есть вероятность завершения работ к указанному сроку. По её словам, объект имеет ключевое значение для обеспечения стабильного энергоснабжения Артёма и посёлка Заводской, передает ДВ — РОСС.

Глава Артёмовского округа Вячеслав Квон подчеркнул, что новая станция, соответствующая высоким экологическим стандартам, обеспечит энергией активно развивающуюся территорию.

Ключевые особенности проекта

Новое топливо: в отличие от старой ТЭЦ, работающей на угле, новая станция будет использовать природный газ (в качестве резервного топлива — дизельное).

Расположение: строительство ведётся в районе села Оленье на участке площадью около 574 тыс. кв. м. В завершающей стадии находится строительство газопровода-отвода от ГРС-2.

Мощность: установленная электрическая мощность ТЭЦ-2 составит 440 МВт (у действующей станции — 400 МВт), тепловая — 456 Гкал/ч (против 300 Гкал/ч). Работать она будет на отечественных парогазовых турбинах.

Застройщик и подрядчик: застройщиком выступает «РусГидро», генеральным подрядчиком — «Теплоэнергетическая компания Мосэнерго» (входит в «Нацпроектстрой»).

Не исключено, что после запуска новой станции старая ТЭЦ ещё некоторое время продолжит работу. Их параллельная эксплуатация может частично решить проблему энергодефицита в регионе. Артёмовская ТЭЦ-2 является частью масштабной программы «РусГидро» по модернизации тепловой энергетики Дальнего Востока. Об этом сообщает «Рамблер».

<http://trud-ost.ru/?p=959665>

**Другие публикации по теме**

<https://prim.news/2025/12/21/novuyu-artjomovskuyu-tec-2-mogut-sdat-k-koncu-2026-goda/>

## **Новости на ресурсах НПС**

### **Стрелочный перевод ВСМ проходит заводские испытания**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 19.12.2025

*В ходе испытаний, которые стартовали вчера на Муромском стрелочном заводе, проверят геометрические размеры стрелочного перевода для ВСМ, подтвердят безопасность и надежность конструкции.*

В ходе испытаний, которые стартовали вчера на Муромском стрелочном заводе, проверят геометрические размеры стрелочного перевода для ВСМ, подтвердят безопасность и надежность конструкции.

В основе самой большой в России стрелки – целый ряд инновационных решений, созданных компаниями НПС. Об их особенностях и преимуществах рассказали разработчики в нашем видео.

#1520Сигнал #ЭЛТЕЗА #КиберТехСигнал #ВСМ

<https://t.me/gkNPS/1622>

**Другие публикации по теме**

<https://t.me/NashaKoleya/4022>

[https://vk.com/wall-227648545\\_669](https://vk.com/wall-227648545_669)

## **Спасибо всем участникам квиза!**

ТГ-канал «Дороги и мосты», 19.12.2025

*150 лет назад на железной дороге Сестрорецк-Белоостров инженер Федор Пироцкий начал эксперименты по использованию электроэнергии для рельсового транспорта. Они завершились успехом, однако до коммерческого использования электротрамвая в тот раз дело не дошло – владельцы конок не пустили на рынок нового конкурента. Даже демонстрация новой техники в 1880 году в Санкт-Петербурге не помогла.*

150 лет назад на железной дороге Сестрорецк-Белоостров инженер Федор Пироцкий начал эксперименты по использованию электроэнергии для рельсового транспорта. Они завершились успехом, однако до коммерческого использования электротрамвая в тот раз дело не дошло – владельцы конок не пустили на рынок нового конкурента. Даже демонстрация новой техники в 1880 году в Санкт-Петербурге не помогла.

В 1881 году Вернер фон Сименс построил первую коммерческую электрическую трамвайную линию в Берлине. Затем аналогичные линии открылись в Великобритании (Брайтон) и Канаде (Торонто). Но у этих первых линий был один и тот же недостаток – в качестве проводника для электротока они использовали рельсы, что представляло опасность для пешеходов.

Идея отказаться от передачи энергии по рельсам принадлежит тому же Сименсу. Он продемонстрировал экспериментальную дорогу с проводами над ней на выставке 1881 года, а в 1882 году даже показал прототип троллейбуса – электромот (но он не был рельсовым транспортом). В итоге первая трамвайная ветка для перевозки пассажиров, где электроэнергия подавалась по проводам над вагоном, появилась в конце 1883 года в Вене. Электродвигатель запитывался от постоянного тока напряжением 550 вольт.

#ДиМ\_квиз #дороги

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/1875>

**Другие публикации по теме**

[https://vk.com/wall-222904688\\_2371](https://vk.com/wall-222904688_2371)

## **Представители Министерства железнодорожного транспорта Туркменистана и государственной компании АООТ "Демирёллары" посетили производственные площадки компаний Нацпроектстроя в Москве и Санкт-Петербурге**

ТГ-канал «Наша колея 1520», 19.12.2025

*Участники делегации осмотрели испытательный центр, лаборатории и уличный полигон с натурными образцами. Коллегам представили наши цифровые разработки в области управления движением рельсового транспорта, включая отечественную защищенную технологическую*

*Платформу 2.0, которая будет применяться на ВСМ, и системы микропроцессорной централизации.*

Участники делегации осмотрели испытательный центр, лаборатории и уличный полигон с натурными образцами. Коллегам представили наши цифровые разработки в области управления движением рельсового транспорта, включая отечественную защищенную технологическую Платформу 2.0, которая будет применяться на ВСМ, и системы микропроцессорной централизации.

Во время встречи стороны обсудили перспективы и возможности дальнейшего сотрудничества по развитию пространства колеи 1520 в Туркменистане.

Компании Нацпроектстроя принимали участие в модернизации участков коридора Север – Юг длиной 686 км между Казахстаном и Ираном, проходящего по всей территории Туркменистана.

#1520Сигнал #ЭЛТЕЗА

<https://t.me/NashaKoleya/4018>

## **Открыто движение по временному мосту через протоку Сингапайская в Нефтеюганском районе**

ВК «АО «Мостострой-11», 20.12.2025

*Командой АО «Мостострой-11» Нацпроектстроя завершено строительство временного моста через протоку Сингапайская в Нефтеюганском районе. Новый мост построен в сжатые сроки в связи с частичным разрушением и потерей несущей способности основного моста на 12-м километре автомобильной дороги Нефтеюганск — левый берег реки Обь.*

Командой АО «Мостострой-11» Нацпроектстроя завершено строительство временного моста через протоку Сингапайская в Нефтеюганском районе. Новый мост построен в сжатые сроки в связи с частичным разрушением и потерей несущей способности основного моста на 12-м километре автомобильной дороги Нефтеюганск — левый берег реки Обь.

Накануне рабочая комиссия приняла объект без замечаний. Сегодня, 20 декабря, запущено движение автотранспорта.

Временный объезд общей протяженностью более 500 метров, в состав которого входит металлический временный мост. Временный мост длиной 200 метров, имеет 9 пролетов длиной 21 м и 10 безростверковых опор на трубах диаметром 1020 мм и длиной до 30 м. Для предотвращения повреждений в период ледохода на русловых опорах предусмотрены ледорезы.

Новый мост восстановит транспортную связь, обеспечит комфортное передвижение и бесперебойную работу инфраструктуры для жителей Нефтеюганского района и всех югорчан.

[https://vk.com/wall-211136898\\_1353](https://vk.com/wall-211136898_1353)

## **Долгожданное продолжение сериала «Аваркомы ОССП» уже здесь!**

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 22.12.2025

*Третья серия о сотрудниках Центра управления дорожным движением в Воронежской области на дороге М-4 — это история о тех, кто всегда первым оказывается рядом, когда случается беда.*

Третья серия о сотрудниках Центра управления дорожным движением в Воронежской области на дороге М-4 — это история о тех, кто всегда первым оказывается рядом, когда случается беда.

Трасса М-4 соединяет Москву и южные регионы нашей страны. Но осенняя погода вместе с унылым пейзажем приносит на всеми любимую дорогу на море новые вызовы. Кто обычно остаётся за кадром, с какими трудностями сталкиваются аварийные комиссары ОССП при

патрулировании, как принимают мгновенные решения и почему даже в самой сложной ситуации они сохраняют спокойствие, — смотрите прямо сейчас!

[https://vk.com/wall-174642209\\_9895](https://vk.com/wall-174642209_9895)

## **От вас поступает много вопросов по поводу снегоуборочной техники и того, что делать, если перед вами убирают снег**

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 19.12.2025

*Водителей нередко раздражает, что колонна не пропускает автомобили. И мы вас понимаем. Но можно ли обгонять или встраиваться в колонну? Предлагаем вам ролик от наших коллег, где всё наглядно рассказали.*

Водителей нередко раздражает, что колонна не пропускает автомобили. И мы вас понимаем. Но можно ли обгонять или встраиваться в колонну? Предлагаем вам ролик от наших коллег, где всё наглядно рассказали.

Пожалуйста, с пониманием относитесь к особенностям зимней уборки дороги – неудобства из-за сниженной скорости кратковременны, но ваша безопасность намного дороже!

[https://vk.com/wall-174642209\\_9893](https://vk.com/wall-174642209_9893)