

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 20–23 марта | 2026 год

Москва, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой»	5
<p>Стартовала регистрация на форум Минстроя России «Молодой специалист – строитель будущего» в Новосибирске</p> <p>Новосибирский государственный архитектурно-строительный университет (sibstrin.ru) 20.03.2026</p> <p><i>26-27 марта в Новосибирске на площадке НГАСУ (Сибстрин) состоится форум Минстроя РФ "Молодой специалист – строитель будущего", направленный на повышение престижности и востребованности профессий, связанных с архитектурой и строительством. В программу входят круглые столы, мастер-классы, игры, выставки и встречи участников форума с работодателями. Организаторы форума: Минстрой России, Правительство Новосибирской области, ФАУ "РосКапСтрой", Центр компетенций образовательной деятельности Минстроя России, ППК "Военно-строительная компания", ППК "Единый заказчик", АО "Группа компаний Нацпроектстрой"</i></p>	<p>5</p> <p>5</p> <p>5</p>
<p>Управление проектами: дайджест публикаций #52</p> <p>Хабр (habr.com) 22.03.2026</p> <p><i>Собрать организационные и ИТ-проекты воедино: опыт группы компаний "Нацпроектстрой". Корпоративный кейс про внедрение ИСУП. В компании сформировали проектный офис, описали около 90 требований к системе, сравнили решения и выбрали платформу, где были важны портфельное управление, календарно-сетевое планирование, учет ресурсов, совместная работа и бюджетный контроль. После внедрения появилась целостная картина по портфелю, проектный офис стал видеть статусы, риски и отклонения без ручного сбора информации и получил возможность перераспределять ресурсы на уровне всей группы компаний. Текст, конечно, слегка вендорский, но как иллюстрация того, зачем крупной структуре вообще нужна единая проектная система, он вполне рабочий.....</i></p>	<p>5</p> <p>5</p> <p>5</p>
<p>Строительные гиганты Москвы переходят на закрытые переговоры с поставщиками</p> <p>Restate.ru 20.03.2026</p> <p><i>В столице на фоне растущей конкуренции среди поставщиков строительных материалов и оборудования крупнейшие девелоперы и генподрядчики Москвы усиливают контроль над процессом отбора партнеров. С 31 марта по 3 апреля в рамках MosBuild пройдет серия закрытых переговоров, организованных "Умный город". Формат получил название "Экспертная гостиная" и рассчитан на прямое взаимодействие между производителями и ключевыми заказчиками отрасли. В отличие от привычных выставочных мероприятий, где случайные знакомства и обмен визитками часто не приводят к реальным контрактам, новая схема предполагает точечные встречи по заранее согласованному графику. За несколько дней участники смогут провести до 20 переговоров с представителями крупнейших компаний рынка, среди которых ГК "Самолет", ГК ФСК, ГК "КОРТРОС", Sezar Group, GloraX, ГК "PKC Девелопмент", ГК "ДОГМА", ПАО "Северсталь", ГК "Спарта", ГК "Железно", ГК "Нацпроектстрой", "СтройСити",</i></p>	<p>10</p> <p>10</p> <p>10</p>

"ПСК Магистраль Констракшн", "ЮСстрой-20", ФД "Неометрия", ГК "Основа", "Айкон Девелопмент", ГК "Элемент", Upside Development и другие. 10

Дивизион «Дороги и Мосты» 11

Новый мост через Волгу построят в Ярославле за 29 млрд рублей 11

Коммерсантъ (kommersant.ru) 20.03.2026 11

Министерство дорожного хозяйства и транспорта Ярославской области начало поиск подрядной организации для строительства третьего моста через Волгу в Ярославле. Итоги открытого конкурса подведут 10 апреля. Ранее губернатор Ярославской области Михаил Евраев сообщал, что в федеральном бюджете на строительство третьего моста в Ярославле заложено 32 млрд руб. На 4 млрд руб. из них уже заключен контракт с ООО "Трансстроймеханизация" Нацпроектстрой. Компания строит транспортные развязки на Тормозном шоссе и эстакадную часть на правом берегу Волги. 11

АО «Мостострой-11» 12

Чистая прибыль компании «Мостострой-11» за 2025 год по РСБУ упала на 44.6% 12

AK&M. News 20.03.2026 12

Чистая прибыль компании "Мостострой-11" за 2025 год по РСБУ упала на 44.6% до 2 млрд руб. с 3.6 млрд руб. годом ранее. Об этом говорится в отчете компании. Выручка снизилась на 1.8% до 64.05 млрд руб. с 65.2 млрд руб., валовая прибыль – на 10% до 7.56 млрд руб. с 8.43 млрд руб. Основным хозяйственным обществом на 31 декабря 2025 года является АО "Группа Компаний Нацпроектстрой". Генеральный директор общества – Николай Руссу. 12

Новости на ресурсах НПС 14

Экспорт руды: новый маршрут через пустыню 14

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 20.03.2026 14

В Алжире открыли движение по тяжеловесной пустынной железной дороге Бешар – Тиндуф – Гара-Джебилет длиной 950 км/ Линия вошла в состав транспортного коридора Western Railway Mining, соединив одно из крупнейших в мире железорудных месторождений со средиземноморским портом Оран..... 14

Спасибо всем участникам нашего квиза! 14

ТГ-канал «Дороги и мосты», 20.03.2026 14

Люди всегда хотели сделать дорогу быстрой, чистой, удобной и безопасной. В середине XIX века было испробовано много вариантов построения такой дороги. Не все из них были удачны. Одной из тупиковых веток стало использование силы сжатого воздуха – пневмотранспорт. Между рельсами прокладывали трубу, в которую под давлением нагнетался воздух – он и толкал поезд. В 1844 году трубами и насосными станциями оснастили одну из традиционных железных дорог из Лондона в Кройдон. Пневмолиния с переменным успехом проработала три года, после чего была закрыта из-за постоянной декомпрессии напорных трубопроводов. 14

Визитная карточка Мельбурна – трамвай! 15

ТГ-канал «Наша колея 1520», 20.03.2026 15

Именно здесь находится самая длинная трамвайная сеть в мире – более 250 км путей. Уникальная система начала свою работу в далеком 1885 году, сегодня здесь действует 30 маршрутов, а общее число остановок – 1813. По городу курсирует около 500 трамваев, которые перевозят более 180 млн пассажиров в год. 15

Как опора ЛЭП стала объектом культурного наследия15

ТГ-канал «Все включено», 20.03.2026 15

Изобретатель В. Шухов известен многим как архитектор металлической башни на Шаболовке в Москве. Особенность ажурного сооружения – ее гиперболоидная конструкция, которую первым в мире запатентовал Владимир Григорьевич. Вопреки кажущейся кривизне, она строится из прямых, пересекающихся друг с другом балок. На территории России сохранилось восемь Шуховских башен-гиперболоидов, одна из них – это сетчатая опора для линии электропередачи на левом берегу Оки. 15

Европейские авто в розыске: мошенники придумали новую схему16

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 20.03.2026 16

В прошлом году мы рассказывали, что мошенники становятся изощреннее и придумывают новые схемы для обмана водителей. Совсем недавно появился ещё один, который набирает обороты. Но, как говорится, кто предупреждён – тот вооружён!..... 16

Исследование: худшие советчики по ремонту и обслуживанию авто16

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 23.03.2026 16

Аналитики группы «Ренессанс Страхование» и сети автосервисов Fit Service провели исследование среди автомобилистов в 17 крупных городах России и пришли к выводу, что самым бесполезным советчиком водители считают... искусственный интеллект! 16

ГК «Нацпроектстрой»

Стартовала регистрация на форум Минстроя России «Молодой специалист – строитель будущего» в Новосибирске

Новосибирский государственный архитектурно-строительный университет (sibstrin.ru)
20.03.2026

*26-27 марта в Новосибирске на площадке НГАСУ (Сибстрин) состоится форум Минстроя РФ "Молодой специалист – строитель будущего", направленный на повышение престижности и востребованности профессий, связанных с архитектурой и строительством. В программу входят круглые столы, мастер-классы, игры, выставки и встречи участников форума с работодателями. Организаторы форума: Минстрой России, Правительство Новосибирской области, ФАУ "РосКапСтрой", Центр компетенций образовательной деятельности Минстроя России, ППК "Военно-строительная компания", ППК "Единый заказчик", **АО "Группа компаний Нацпроектстрой"**.*

Студент, внимание!

26-27 марта в Новосибирске на площадке НГАСУ (Сибстрин) состоится форум Минстроя РФ "Молодой специалист – строитель будущего", направленный на повышение престижности и востребованности профессий, связанных с архитектурой и строительством. В программу входят круглые столы, мастер-классы, игры, выставки и встречи участников форума с работодателями.

Цель форума – формирование квалифицированного кадрового состава в строительной отрасли, кадрового резерва рабочих специальностей, повышение престижа профессии военного строителя, профессий строительной отрасли, ЖКХ и промышленного производства. Организаторы подчеркивают, что форум способствует прямому диалогу между студентом и работодателем, и участники смогут напрямую задать представителям стройиндустрии вопросы по стажировкам и трудоустройству.

Также запланирована ярмарка вакансий и экскурсии на крупные строительные площадки Новосибирской области. Самым активным молодым участникам планируется вручение сертификатов на прохождение стажировки, приглашений на прохождение производственной практики от компаний-работодателей.

Новосибирск уже второй раз становится площадкой для проведения форума "Молодой специалист – строитель будущего". Всего же проведено 38 таких форумов в Санкт-Петербурге, Хабаровске, Владивостоке, Магадане, Ростов-на-Дону и других городах. В мероприятиях форумов приняли участие более 43 тысяч человек из числа студентов, школьников, работодателей, преподавателей. Почти 4 тысячи студентов получили сертификаты на стажировку и практику на отраслевые региональные предприятия. Организаторы форума: Минстрой России, Правительство Новосибирской области, ФАУ "РосКапСтрой", Центр компетенций образовательной деятельности Минстроя России, ППК "Военно-строительная компания", ППК "Единый заказчик", **АО "Группа компаний Нацпроектстрой"**. Подробности форума: <https://forum-ms.ru/>

<https://www.sibstrin.ru/news/miscellaneous/207133/>

Управление проектами: дайджест публикаций #52

Хабр (habr.com) 22.03.2026

*Собрать организационные и ИТ-проекты воедино: опыт **группы компаний "Нацпроектстрой"**. Корпоративный кейс про внедрение ИСУП. В компании сформировали проектный офис, описали около 90 требований к системе, сравнили решения и выбрали платформу, где были важны портфельное управление, календарно-сетевое планирование, учет*

ресурсов, совместная работа и бюджетный контроль. После внедрения появилась целостная картина по портфелю, проектный офис стал видеть статусы, риски и отклонения без ручного сбора информации и получил возможность перераспределять ресурсы на уровне всей группы компаний. Текст, конечно, слегка вендорский, но как иллюстрация того, зачем крупной структуре вообще нужна единая проектная система, он вполне рабочий.

Управление проектами *

Канбан на практике, гайд по проектным метрикам, портфельное управление, хорошее и плохое ТЗ, обзор книги по P3. Express и все интересное, что писали за последние 2 недели про управление проектами. Мы прочитали все публикации и выбрали для вас самые крутые и полезные. Читайте, сохраняйте и применяйте!

Расширенные дайджесты, новости, обзоры книг и курсов для РП и аналитиков – в моем канале "Проектный дайджест", а теперь еще и в удобной базе знаний, где я собрал уже почти 2000 статей по управлению проектами – с резюме, тегами и даже pdf-ками.

Основы, гайды и инструменты

Как не стоит писать функциональные требования для Технического Задания

Античек-лист для всех, кто пишет ТЗ в режиме "быстро накидаем, а там разберемся". Автор проходит по типовым ошибкам (попытка сделать документ за один присест, смешивание требований с решениями, переписывание бессвязных пожеланий заказчика и тд). Главная мысль: хорошие требования рождаются не из спешки и копипаста, а из обследования, декомпозиции и нормальной аналитической работы. И отсюда компактный чек-лист качества: кто, что, когда, как проверяется, нет ли двусмысленности и не подменено ли "что нужно" на "как это сделать".

Простые хлопоты: когда проекту действительно нужно управление

Концептуальная статья о том, что управленческие действия в проектах слишком часто происходят по ритуалу, а не по реальной необходимости. Автор предлагает метафору "температуры" – уровня накопленной неопределенности, которая растет по мере появления дефектов, задержек, искажений понимания и других скрытых потерь. Дальше строится упрощенная модель, в которой вмешательства менеджмента рассматриваются как способ "охлаждать" проект, когда неопределенность становится опасной.

Что такое канбан на практике: изучаем доски, WIP-лимиты и метрики

Хороший базовый разбор канбана для тех, кто до сих пор считает, что канбан – это просто доска с колонками и карточками. А это прежде всего способ управлять потоком работы. В статье есть исторический заход от Toyota к адаптации подхода в разработке ПО, а затем разбор ключевых элементов: доска, карточки, колонки, сигналы проблем, ограничения WIP и метрики потока. Для опытных людей здесь вряд ли будет откровение, но как вводный и одновременно "отрезвляющий" материал – вполне удачно.

От стратегии до проектов: для чего бизнесу переходить к портфельному управлению

Про портфельное управление – оно нужно не потому, что звучит солидно, а потому, что инициатив становится слишком много, а денег и людей – слишком мало. Схема такая: собрать единый реестр инициатив, зафиксировать бюджеты, сроки, риски и владельцев, а потом принимать инвестиционные и приоритизационные решения на общей картине. Отдельно полезен блок о признаках, когда портфель у компании уже де-факто есть, просто он не управляется.

Как я запил свой Scrum Poker, потому что все остальные – отстой

Живой и немного хулиганский текст из серии "меня достали плохие инструменты, поэтому я собрал свой". Автор начинает с боли планинг-покера (лаги, тяжелые решения, зависимость от Jira и отсутствие нужных функций), а затем показывает, каким сделал свой сервис. Из фиц – удобное управление сессиями, автоматический расчет среднего и архитектура с быстрым стартом и минимумом инфраструктурной возни.

Как плохое ТЗ может удвоить стоимость проекта

Здесь тезис максимально прямой: длинное и подробное ТЗ не только не гарантирует успех, но часто создает ложное чувство определенности и толкает команду к избыточной разработке.

Автор критикует привычку описывать заранее решение, а не пользовательскую проблему, и показывает, как это ведет к раздутому объему функциональности, сроков и бюджета. В качестве контраста предлагается более легкий подход: минимальный набор требований, фокус на потребностях пользователя, user story, критерии приемки и постепенная детализация по ходу работы.

Сократили срок выхода задач в продакшен почти вдвое: что реально сработало

Хороший практический кейс без лишней героики: команда показывает, какие изменения реально повлияли на скорость доставки (цикл выхода задачи сократился с 23 до 11 дней). Среди сработавших мер: публичные кросскомандные демо, более детализированные этапы жизненного цикла задачи, чтобы увидеть реальные узкие места, более контекстное описание задач и автоматизация мелких коммуникаций через триггеры и уведомления. При этом ускорение получилось из комбинации всех инструментов.

"Не усложняй! Управление проектами по методу P3.express" – коротко о книге

А это мой небольшой обзор классной книги о P3.express как о методологии для тех, кто устал от крайностей – либо полного управленческого бардака, либо ритуализированного процессного цирка. Главный образ книги: минималистичная середина – 33 шага, 7 этапов, минимум документации и акцент на принципах.

Переезд 1С: быстро, дешево, трезвые грузчики

Практичный текст про специфический сценарий перехода с одной системы 1С на другую. Автор жестко разводит два проектных концепта: полноценное внедрение с обследованием, переосмыслением процессов и дорогой аналитикой – и "переезд", где главное сохранить работоспособность бизнеса, минимизировать доработки и не тащить в проект лишние мечты. По сути это текст против проектного романтизма: если бизнес не хочет трансформации, а хочет выжить при смене платформы, не надо продавать ему космический корабль вместо грузчиков.

Собрать организационные и ИТ-проекты воедино: опыт **группы компаний "Нацпроектстрой"**

Корпоративный кейс про внедрение ИСУП. В компании сформировали проектный офис, описали около 90 требований к системе, сравнили решения и выбрали платформу, где были важны портфельное управление, календарно-сетевое планирование, учет ресурсов, совместная работа и бюджетный контроль. После внедрения появилась целостная картина по портфелю, проектный офис стал видеть статусы, риски и отклонения без ручного сбора информации и получил возможность перераспределять ресурсы на уровне всей группы компаний. Текст, конечно, слегка вендорский, но как иллюстрация того, зачем крупной структуре вообще нужна единая проектная система, он вполне рабочий.

Никого не повышают за простые решения

О перекосе, который знаком почти любой команде: сложные решения выглядят "впечатляюще", а простые – как будто слишком банальны, чтобы считать их достижением. Во многих компаниях сотрудники бессознательно получают больше признания за архитектурную навороченность, чем за элегантное решение, которое быстрее внедряется, легче поддерживается и лучше переживает будущее.

Юридическая гигиена ИТ-проектов или как отстоять код, деньги и нервы

Для тех, кто привык считать договор чем-то вторичным по сравнению с требованиями и сроками. Разработка софта почти всегда требует смешанной договорной конструкции, потому что здесь переплетаются подряд, НИОКР и вопросы лицензирования или отчуждения прав. Дальше акцент смещается на ТЗ как часть договора. Дополнительно разбираются вопросы цены, налоговых изменений и общие юридические риски, которые в ИТ-проектах слишком часто обнаруживаются уже после конфликта.

PMBoK 7 vs PMBoK 8: что изменилось и зачем это знать креативному PM в геймдеве

Интересный обзор изменений в PMBoK, написанный через призму геймдева и арт-аутсорса. Автор показывает, что восьмая версия стала заметно менее догматичной: вместо набора правил акцент смещен на ценности, встроенное качество, адаптацию под контекст и право выбирать подход в зависимости от ситуации. Теперь адаптация – не личная импровизация ПМа за

пределами стандарта, а встроенная часть самого подхода. Есть и любопытный блок про AI: стандарт уже поднимает тему автоматизации, ассистирования и правовых вопросов вокруг сгенерированного контента.

Как правильно оформлять РИДы в IT-проектах, чтобы не создавать спорных ситуаций

Хороший разбор темы, которую в проектах часто упрощают до формулы "все, что сделали, автоматически наше". На практике статья показывает, что с результатами интеллектуальной деятельности все тоньше: нужно смотреть, где был реальный творческий вклад исполнителя, а где – просто использование готовых инструментов, библиотек, UI-китов или материалов по лицензии. Дизайн может быть РИДом за счет самостоятельной структуры и визуальной логики, код – за счет оригинальной бизнес-логики и алгоритмов, тексты – за счет способа выражения, а не самих идей.

Спринт в методологии Scrum: что это и как работать по спринтам

Базовый учебный разбор спринтов в Scrum без особых откровений, но и без лишней путаницы. Спринт здесь не сводится к "нарезке задач по неделям", а связывается с работой в условиях неопределенности и идеей поставки рабочей, тестируемой ценности на каждом витке. А собственно спринт объяснен короткий цикл длиной от одной до четырех недель, в рамках которого команда делает ограниченный объем работы, получает обратную связь и при необходимости корректирует дальнейшее движение.

Менеджер проекта - карьера и навыки

Head of Product или проджект на стероидах? Учимся читать вакансии между строк

Слегка язвительная заметка о том, как под красивой вывеской Head of Product часто прячут роль человека, который будет тащить на себе операционку, аналитику, синхронизации и контроль разработки (знакомо, да, коллеги?). Автор разбирает конкретные формулировки из вакансии и показывает, что требования вроде "работать руками", "нести полную ответственность", "управлять командами разработки" и при этом отвечать за продуктовые метрики часто указывают не на стратегическую продуктовую роль, а на смесь delivery, project и product в одном измученном человеке.

Дисциплина не работает. И это лучшая новость для всех, кто устал от самоистязания

О том, что людям чаще всего не нужна "жесткая дисциплина" сама по себе – им нужна система, которая помогает двигаться к цели без ощущения постоянного внутреннего насилия. Держится все не на силе воли, а на приятности и простоте самого процесса. И бросают полезные инструменты не из-за лени, а потому что система начинает раздражать, стыдить и давить. Поэтому статья - про дизайн поведенческих систем: мягкий ритм, низкий порог входа и отсутствие самобичевания работают лучше культа "соберись, тряпка".

Компания без менеджеров – бред или следующая реальность?

Главный тезис тут не в том, что менеджеры исчезнут, а в том, что начинает умирать их старая функция как передаточного звена между "наверху решили" и "внизу исполнили". Автор приводит примеры очень компактных компаний с аномально высокой выручкой на сотрудника и связывает это с сокращением слоев согласования и "менеджеров среднего звена", но не сваливается в лозунг "менеджеры больше не нужны". Самая сильная часть текста – попытка показать, что автоматизация сама по себе не решает управленческую проблему: по приведенной модели лучший эффект дает не просто замена рутины AI, а сочетание автоматизации, развития людей и одновременной перестройки бизнес-модели.

Парадоксы AI продуктивности. Почему мы работаем быстрее, но устаем больше

Про обратную сторону AI-ускорения: вроде бы инструменты экономят время, но субъективно работа от этого не становится легче. Часть рутины действительно исчезает, но освобожденное время мгновенно заполняется новыми ожиданиями, новыми задачами и постоянной когнитивной перестройкой под очередной инструмент. В итоге мы не столько "меньше работаем", сколько быстрее вращаемся в том же барабане, только теперь с AI-помощником.

Руководство WEEEEK для менеджеров. Мини-курс

Большой гайд по самому сервису WEEEEK, цель которого - быстро помочь разобраться в рабочем пространстве, создать задачи, пригласить команду и понять, как устроены базовые

механики сервиса. Также много про роли пользователей, уровни полномочий, индивидуализированные доступы к модулям и общей логике настройки пространства.

Команда проекта

Почему джуны на сложных проектах – это нормально

Текст против мифа о том, что крупные и живые проекты – территория только для мидлов и сеньоров. Автор на собственном опыте младшего аналитика показывает, что джун – это не "наблюдатель на экскурсии", а вполне рабочая единица: он участвует в демонстрациях, уточняет требования через прототипирование, готовит постановки, тестирует, разбирает инциденты и берет на себя заметный пласт прикладных задач. И вообще, польза джуна возникает не вопреки его уровню, а благодаря нормально устроенной команде, где есть база знаний, понятная эскалация вопросов и живая поддержка старших коллег.

Сколько стоит ваш созвон: считаем временные потери и чиним процесс в инженерной команде

Созвоны – это внезапно вполне осязаемые потери команды, которые можно посчитать и уменьшить. Автор описывает, как в инженерной команде посмотрели на календари и увидели довольно такую картину: 12-16 встреч в неделю на человека, около 30% встреч без повестки, средняя длительность 45 минут и примерно каждая пятая встреча, которую можно было заменить письмом или обсуждением в чате. Отсюда рекомендации: нормальная повестка как промпт, сокращение числа участников и использование фасилитации как отдельной роли, которая удерживает встречу в рамках цели.

Что такое эффективная команда, почему 91% сотрудников работают вслепую и причем тут "эчпочмак"?

Любопытная попытка собрать модель эффективной команды из трех углов: достижение бизнес-целей, психологическая и мотивационная устойчивость, а также предсказуемость потока. Автор называет эту конструкцию "эчпочмаком" – не только ради запоминаемости, но и чтобы подчеркнуть простую мысль: если один угол сломан, вся конструкция течет. Главный тезис статьи – приоритет целей: можно иметь мотивированную команду и хорошие метрики, но если люди не понимают, куда и зачем движутся, они просто эффективно едут не туда.

Принцип управления командой "3D"

И тут тоже команда мыслится через три режима: демократия, делегирование и добровольчество. Это некая схема для выбора подхода по ситуации: где-то важно обсуждение и совместное решение, где-то – передача полномочий, а где-то – ставка на инициативу тех, кто готов взять ответственность на себя. Текст без академизма, но с нормальным чувством реальности.

Метрики здоровья команды: быстрая диагностика в период кризисов

Очень плотный и прикладной текст о состоянии команды через систему сигналов. Автор предлагает собрать единый индекс здоровья из четырех групп метрик: доступность, скорость, качество и здоровье процесса, причем сразу с весами, источниками данных, целевыми значениями и логикой расчета итогового индекса. Текст местами тяжеловат и больше похож на инженерный гайд, чем на легкую статью, но подход интересный, рекомендуем глянуть.

Коммуникации в командах: где найти время на реальную работу?

Про действительно болезненную тему – коммуникации все чаще вытесняют саму работу. Значительная часть рабочего времени уходит на встречи, чаты, согласования и отчеты, и автор подкрепляет это статистикой про часы, уходящие на митинги, и массовую усталость от видеовстреч. Рекомендации: блоки глубокой работы в календаре, правило 80/20, асинхронные апдейты, "одно окно" между командами и более четкие зоны ответственности.

Как организовать работу удаленных сотрудников

Большой практичный материал про удаленку без лишней романтизации. Удаленка дает свободу и расширяет возможности найма, но одновременно приносит риски потери контроля, размывания границ между работой и жизнью, перегруза созвонами и выгорания. Как сделать правильно: продумать формат, обеспечить людей всем необходимым, настроить самостоятельность и прозрачность процессов, собрать базу знаний для онбординга и

повседневной работы, а также следить за реальной загрузкой сотрудников, а не надеяться, что "они сами как-нибудь распределятся".

<https://habr.com/ru/articles/1013142/>

Другие публикации по теме

<https://forpes.ru/post/222797>

Строительные гиганты Москвы переходят на закрытые переговоры с поставщиками

Restate.ru 20.03.2026

*В столице на фоне растущей конкуренции среди поставщиков строительных материалов и оборудования крупнейшие девелоперы и генподрядчики Москвы усиливают контроль над процессом отбора партнеров. С 31 марта по 3 апреля в рамках MosBuild пройдет серия закрытых переговоров, организованных "Умный город". Формат получил название "Экспертная гостиная" и рассчитан на прямое взаимодействие между производителями и ключевыми заказчиками отрасли. В отличие от привычных выставочных мероприятий, где случайные знакомства и обмен визитками часто не приводят к реальным контрактам, новая схема предполагает точечные встречи по заранее согласованному графику. За несколько дней участники смогут провести до 20 переговоров с представителями крупнейших компаний рынка, среди которых ГК "Самолет", ГК ФСК, ГК "КОРТРОС", Sezar Group, GloraX, ГК "РКС Девелопмент", ГК "ДОГМА", ПАО "Северсталь", ГК "Спарта", ГК "Железно", **ГК "Нацпроектстрой"**, "СтройСити", "ПСК Магистраль Констракшн", "ЮСстрой-20", ФД "Неометрия", ГК "Основа", "Айкон Девелопмент", ГК "Элемент", Upside Development и другие.*

Девелоперы ограничивают доступ к тендерам и ужесточают отбор партнеров

В Москве стартует серия закрытых встреч между крупнейшими застройщиками и поставщиками стройматериалов. Формат исключает случайные контакты и позволяет обсудить контракты напрямую, но попасть на переговоры смогут лишь избранные.

В столице на фоне растущей конкуренции среди поставщиков строительных материалов и оборудования крупнейшие девелоперы и генподрядчики Москвы усиливают контроль над процессом отбора партнеров. С 31 марта по 3 апреля в рамках MosBuild пройдет серия закрытых переговоров, организованных "Умный город". Формат получил название "Экспертная гостиная" и рассчитан на прямое взаимодействие между производителями и ключевыми заказчиками отрасли.

В отличие от привычных выставочных мероприятий, где случайные знакомства и обмен визитками часто не приводят к реальным контрактам, новая схема предполагает точечные встречи по заранее согласованному графику. За несколько дней участники смогут провести до 20 переговоров с представителями крупнейших компаний рынка, среди которых ГК "Самолет", ГК ФСК, ГК "КОРТРОС", Sezar Group, GloraX, ГК "РКС Девелопмент", ГК "ДОГМА", ПАО "Северсталь", ГК "Спарта", ГК "Железно", **ГК "Нацпроектстрой"**, "СтройСити", "ПСК Магистраль Констракшн", "ЮСстрой-20", ФД "Неометрия", ГК "Основа", "Айкон Девелопмент", ГК "Элемент", Upside Development и другие.

Закрытый формат и новые правила игры

Вход на переговоры строго ограничен: попасть на встречи можно только по предварительной заявке, а количество мест для производителей и поставщиков минимально. Такой подход позволяет девелоперам фильтровать поток предложений и сосредоточиться на действительно интересных для них продуктах и технологиях. По сути, речь идет о формировании нового уровня

доверия между заказчиком и поставщиком, где случайные игроки не допускаются даже к обсуждению потенциальных проектов.

По оценке restate.ru, подобная тенденция к ужесточению доступа к тендерам и переговорам уже проявлялась в других инициативах столичных властей. Например, недавно были введены ограничения на смену владельцев строительных компаний, реализующих крупные проекты, что подробно рассматривалось в материале о новых правилах контроля над инвестпроектами на портале restate.ru.

Ставка на эффективность и конкретику

Организаторы "Экспертной гостиной" делают акцент на эффективности: каждая встреча - это не просто презентация, а обсуждение конкретных проектов, условий поставки и возможных контрактов. Девелоперы ожидают от поставщиков не стандартных рекламных речей, а четких предложений, которые можно быстро внедрить в действующие стройки. Такой подход сокращает время на принятие решений и минимизирует риски, связанные с некачественными или неподходящими продуктами.

В условиях, когда рынок новостроек Москвы становится все более закрытым для новых игроков, подобные форматы фактически закрепляют застройщиков в роли фильтра, определяющего, кто получит доступ к крупным заказам. Для производителей это шанс выйти на прямой контакт с топ-менеджерами, но только при условии полной готовности к жесткому отбору и быстрой адаптации под требования заказчика.

Рынок реагирует на новые барьеры

Среди участников рынка уже звучат опасения, что подобная модель может привести к еще большей монополизации и снижению конкуренции среди поставщиков. Однако представители девелоперских компаний настаивают: только так можно обеспечить стабильность поставок и качество реализуемых проектов. В условиях, когда каждый контракт становится предметом жестких переговоров, случайные предложения и неготовые к масштабным задачам компании просто не выдерживают конкуренции.

В итоге, закрытые переговоры в рамках MosBuild становятся не просто новым форматом делового общения, а инструментом, который меняет расстановку сил на строительном рынке Москвы. Для тех, кто не готов к новым правилам игры, двери крупнейших проектов столицы могут остаться закрытыми.

<https://www.restate.ru/material/stroitelnye-giganty-moskvy-perehodyat-na-zakrytye-peregovory-s-postavshhikami-185884.html>

Дивизион «Дороги и Мосты»

Новый мост через Волгу построят в Ярославле за 29 млрд рублей

Коммерсантъ (kommersant.ru) 20.03.2026

*Министерство дорожного хозяйства и транспорта Ярославской области начало поиск подрядной организации для строительства третьего моста через Волгу в Ярославле. Итоги открытого конкурса подведут 10 апреля. Ранее губернатор Ярославской области Михаил Евраев сообщал, что в федеральном бюджете на строительство третьего моста в Ярославле заложено 32 млрд руб. На 4 млрд руб. из них уже заключен контракт с **ООО "Трансстроймеханизация" Нацпроектстрой**. Компания строит транспортные развязки на Тормозном шоссе и эстакадную часть на правом берегу Волги.*

Министерство дорожного хозяйства и транспорта Ярославской области начало поиск подрядной организации для строительства третьего моста через Волгу в Ярославле. Соответствующие торги объявлены на сайте госзакупок.

Визуализация

Начальная цена контракта определена в объеме 29,2 млрд руб. Как указывается в описании объекта закупки, начальная точка работ – Тормозное шоссе, конечная – улица Клубная. Работы необходимо начать сразу после заключения контракта, а завершить 1 декабря 2030 года. Подрядчик сможет привлекать субподрядчиков.

Итоги открытого конкурса подведут 10 апреля. Ранее губернатор Ярославской области Михаил Евраев сообщал, что в федеральном бюджете на строительство третьего моста в Ярославле заложено 32 млрд руб. На 4 млрд руб. из них уже заключен контракт с **ООО "Трансстроймеханизация" Нацпроектстрой**. Компания строит транспортные развязки на Тормозном шоссе и эстакадную часть на правом берегу Волги.

Строительство стартовало в ноябре 2025 года. Мост протяженностью 813,3 м будет четырехполосным и свяжет Фрунзенский и Заволжский районы. Общая протяженность дороги превысит 3 км. Задача моста – снять транспортную нагрузку с исторического центра города.

Построить третий мост в Ярославле поручал президент России Владимир Путин в 2022 году. До этого распоряжения губернатор Ярославской области Михаил Евраев в ходе рабочей встречи просил об этом президента.

Алла Чижова

<https://www.kommersant.ru/doc/8516414>

Другие публикации по теме

<http://vestnikyar.ru/v-yaroslavl-za-29-milliardov-torguyut-tretij-most-cherез-volgu.html>

<https://www.yarnews.net/news/show/yaroslavl/94400/v-yaroslavl-za-29-milliardov-torguyut-tretij-most-cherез-volgu.htm>

<https://yar.mk.ru/economics/2026/03/20/v-yaroslavl-ishhut-podryadchika-na-stroitelstvo-glavnoy-chasti-mosta.html>

<https://yar.aif.ru/society/tretiy-most-v-yaroslavl-postroyat-za-29-mlrd-rublej>

<https://asinfo.ru/news/123358-obyavlen-konkurs-na-stroitelstvo-vtorogo-uchastka-tretyego-mosta-cherез-volgu-v-yaroslavl>

<https://www.moneytimes.ru/articles/yaroslavl-third-volga-bridge-project/145175/>

<https://abnews.ru/center/news/yaroslavl/2026/3/20/v-yaroslavl-postroyat-tretij-most-cherез-volgu>

<https://yarcube.ru/newsletter/tretiy-most-cherез-volgu-v-yaroslavl-postroyat-za-29-2-milliarda-rublej/>

<https://yarreg.ru/articles/obyavlen-konkurs-na-stroitelstvo-vtorogo-uchastka-tretyego-mosta-cherез-volgu-v-yaroslavl/>

<https://www.yarregion.ru/pages/presscenter/news.aspx?NewsId=37445>

<https://76.ru/text/transport/2026/03/20/76321147/>

АО «Мостострой-11»

Чистая прибыль компании «Мостострой-11» за 2025 год по РСБУ упала на 44.6%

AK&M. News 20.03.2026

*Чистая прибыль компании "Мостострой-11" за 2025 год по РСБУ упала на 44.6% до 2 млрд руб. с 3.6 млрд руб. годом ранее. Об этом говорится в отчете компании. Выручка снизилась на 1.8% до 64.05 млрд руб. с 65.2 млрд руб., валовая прибыль – на 10% до 7.56 млрд руб. с 8.43 млрд руб. Основным хозяйственным обществом на 31 декабря 2025 года является **АО "Группа Компаний Нацпроектстрой"**. Генеральный директор общества – **Николай Руссу**.*

Чистая прибыль компании "Мостострой-11" за 2025 год по РСБУ упала на 44.6% до 2 млрд руб. с 3.6 млрд руб. годом ранее. Об этом говорится в отчете компании.

Выручка снизилась на 1.8% до 64.05 млрд руб. с 65.2 млрд руб., валовая прибыль – на 10% до 7.56 млрд руб. с 8.43 млрд руб.

Основным хозяйственным обществом на 31 декабря 2025 года является **АО "Группа Компаний Нацпроектстрой"**. Генеральный директор общества – **Николай Руссу**.

Размер вознаграждений, выплачиваемых основному управленческому персоналу, за 2025 год составил 1.08 млрд руб., за 2024 год – 2.067 млрд руб.

Общество произвело распределение чистой прибыли прошлых лет в размере 3.64 млрд руб. Из них на выплату дивидендов акционерам – 1.5 млрд руб.

По состоянию на 31 декабря 2025 года краткосрочные обязательства составили 38.9 млрд руб., оборотные активы составили 47.75 млрд руб.

АО "Мостострой-11" создано в 1992 году путем преобразования государственного Мостостроительного треста № 11, организованного 26 декабря 1975 года.

АО "Мостострой-11" совместно со своими дочерними и зависимыми обществами специализируется на строительстве и реконструкции автодорожных, железнодорожных и городских мостов, дорог, а также других инженерных сооружений; содержании и ремонте автомобильных дорог и мостов; инвестировании в инфраструктурные проекты; разработке проектной и рабочей документации; эксплуатации мостов и тоннелей; разработке компьютерного программного обеспечения и консультационных услуг в данной области и других сопутствующих услуг.

https://www.akm.ru/news/chistaya_pribyl_kompanii_mosstroy_11_za_2025_god_po_rsbu_upala_na_44_6/

Новости на ресурсах НПС

Экспорт руды: новый маршрут через пустыню

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 20.03.2026

В Алжире открыли движение по тяжеловесной пустынной железной дороге Бешар – Тиндуф – Гара-Джебилет длиной 950 км/ Линия вошла в состав транспортного коридора Western Railway Mining, соединив одно из крупнейших в мире железорудных месторождений со средиземноморским портом Оран.

В Алжире открыли движение по тяжеловесной пустынной железной дороге Бешар – Тиндуф – Гара-Джебилет длиной 950 км/ Линия вошла в состав транспортного коридора Western Railway Mining, соединив одно из крупнейших в мире железорудных месторождений со средиземноморским портом Оран.

В рамках проекта был также модернизирован существующий участок железной дороги Бешар – Оран длиной 700 км, включая обновление систем железнодорожной автоматики и телемеханики. Железнодорожная инфраструктура рассчитана на осевую нагрузку (вес вагона) до 32,5 т. Планируется, что ежегодный объем перевозок железной руды достигнет 50 млн тонн. При этом линия будет использоваться и для пассажирского сообщения, обеспечивая транспортную доступность населенных пунктов вдоль маршрута.

Резервы одного из крупнейших в мире месторождений руды Гара-Джебилет оцениваются в колоссальные 3,5 млрд тонн. С 1952 года до 2026 года они оставались недоступными из-за сложности географии и отсутствия транспортной инфраструктуры.

📍 Каналы Нацпроектстрой 📄 Подписаться на НПС в МАХ #ликбез_НПС

<https://t.me/gkNPS/1766>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-227648545_769

Спасибо всем участникам нашего квиза!

ТГ-канал «Дороги и мосты», 20.03.2026

Люди всегда хотели сделать дорогу быстрой, чистой, удобной и безопасной. В середине XIX века было испробовано много вариантов построения такой дороги. Не все из них были удачны. Одной из тупиковых веток стало использование силы сжатого воздуха – пневмотранспорт. Между рельсами прокладывали трубу, в которую под давлением нагнетался воздух – он и толкал поезд. В 1844 году трубами и насосными станциями оснастили одну из традиционных железных дорог из Лондона в Кройдон. Пневмолиния с переменным успехом проработала три года, после чего была закрыта из-за постоянной декомпрессии напорных трубопроводов.

Люди всегда хотели сделать дорогу быстрой, чистой, удобной и безопасной. В середине XIX века было испробовано много вариантов построения такой дороги. Не все из них были удачны.

Одной из тупиковых веток стало использование силы сжатого воздуха – пневмотранспорт. Между рельсами прокладывали трубу, в которую под давлением нагнетался воздух – он и толкал поезд. В 1844 году трубами и насосными станциями оснастили одну из традиционных железных дорог из Лондона в Кройдон. Пневмолиния с переменным успехом проработала три года, после чего была закрыта из-за постоянной декомпрессии напорных трубопроводов.

Дело в том, что для сохранения давления на сочленениях чугунных труб использовали кожаные прокладки, обработанные животным жиром. Они работали хорошо, пока лондонские

крысы их не распробовали. Избавиться от крыс не удалось, и из-за одной прокладки вставала вся линия. В результате постоянных ремонтов поезда не могли ходить по расписанию, что привело к убыткам и закрытию пневмолинии.

Парадокс, но именно на ней появился первый в мире разноуровневый железнодорожный переезд. На пересечении с обычной железной дорогой Лондон-Брайтон пневмолинию пришлось поднять на насыпь и построить эстакаду – труба со сжатым воздухом помешала сделать обычную стрелку. #ДиМ_квиз

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2058>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2640

Визитная карточка Мельбурна – трамваи!

ТГ-канал «Наша колея 1520», 20.03.2026

Именно здесь находится самая длинная трамвайная сеть в мире – более 250 км путей. Уникальная система начала свою работу в далеком 1885 году, сегодня здесь действует 30 маршрутов, а общее число остановок – 1813. По городу курсирует около 500 трамваев, которые перевозят более 180 млн пассажиров в год.

Именно здесь находится самая длинная трамвайная сеть в мире – более 250 км путей. Уникальная система начала свою работу в далеком 1885 году, сегодня здесь действует 30 маршрутов, а общее число остановок – 1813. По городу курсирует около 500 трамваев, которые перевозят более 180 млн пассажиров в год.

Современные трамваи соседствуют с винтажными моделями середины XX века. А для гурманов курсирует трамвай-ресторан, где можно вкусно пообедать, любуясь пейзажами.

Структура сети преимущественно радиальная, с небольшим кольцом, опоясывающим деловой центр. Здесь линии проходят по ключевым улицам, обеспечивая удобное сообщение в направлениях Север-Юг и Запад-Восток.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #ликбез1520

<https://t.me/NashaKoleya/4198>

Как опора ЛЭП стала объектом культурного наследия

ТГ-канал «Все включено», 20.03.2026

Изобретатель В. Шухов известен многим как архитектор металлической башни на Шаболовке в Москве. Особенность ажурного сооружения – ее гиперболоидная конструкция, которую первым в мире запатентовал Владимир Григорьевич. Вопреки кажущейся кривизне, она строится из прямых, пересекающихся друг с другом балок. На территории России сохранилось восемь Шуховских башен-гиперболоидов, одна из них – это сетчатая опора для линии электропередачи на левом берегу Оки.

Изобретатель В. Шухов известен многим как архитектор металлической башни на Шаболовке в Москве. Особенность ажурного сооружения – ее гиперболоидная конструкция, которую первым в мире запатентовал Владимир Григорьевич. Вопреки кажущейся кривизне, она строится из прямых, пересекающихся друг с другом балок.

На территории России сохранилось восемь Шуховских башен-гиперболоидов, одна из них – это сетчатая опора для линии электропередачи на левом берегу Оки. В 1927-1929 годах инженер, принимая участие в реализации плана ГОЭЛРО, построил под Нижним Новгородом три пары сетчатых многоярусных опор ЛЭП высотой 20, 68 и 128 м. Ученому удалось облегчить

конструкцию: опора высотой 128 м весила 147,6 тонн, для сравнения, вес 150-метровой башни в Москве – 240 т. Несмотря на свою легкость, сетчатые опоры удерживали 36 тонн кабелей. Самые высокие опоры ЛЭП были спроектированы таким образом, чтобы даже во время половодья провисание кабелей не мешало движению судов.

До наших дней сохранилась только одна башня ЛЭП. При поддержке местных энергетиков в 2020 году опору реконструировали, оснастили подсветкой, благоустроили берег реки.

Теперь это одна из достопримечательностей Нижегородской области. Чтобы добраться до нее туристам нужно доехать на электричке из Нижнего Новгорода до Дзержинска, а затем автобусом до пос. Дачный. Во время навигации советуем осмотреть башню со стороны реки в вечернее время.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в МАХ #исТОКи

<https://t.me/npsvsevkl/560>

Европейские авто в розыске: мошенники придумали новую схему

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 20.03.2026

В прошлом году мы рассказывали, что мошенники становятся изощрённее и придумывают новые схемы для обмана водителей. Совсем недавно появился ещё один, который набирает обороты. Но, как говорится, кто предупреждён – тот вооружён!

В прошлом году мы рассказывали, что мошенники становятся изощрённее и придумывают новые схемы для обмана водителей. Совсем недавно появился ещё один, который набирает обороты. Но, как говорится, кто предупреждён – тот вооружён!

Суть схемы

Мошенники берут в лизинг автомобиль в Европе, перегоняют его в Белоруссию, а затем продают в России. Когда лизинговые платежи перестают поступать, европейская сторона объявляет машину в международный розыск. При попытке поставить авто на учет или при первой проверке документов в ГАИ, машину изымают. Добиться исключения из розыска крайне сложно, а часто и вовсе невозможно.

В итоге покупатель теряет и машину, и деньги, оставаясь с уголовным делом и долгами.

Что делать?

Тщательно проверять автомобиль не только по российским базам, но и требовать документы из той страны, откуда ввезли машину.

Избегать покупки у перекупщиков (лучше покупать у официальных дилеров)

Проверять оригинал ПТС и историю лизинговых оплат.

https://vk.com/wall-174642209_10205

Исследование: худшие советчики по ремонту и обслуживанию авто

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 23.03.2026

Аналитики группы «Ренессанс Страхование» и сети автосервисов Fit Service провели исследование среди автомобилистов в 17 крупных городах России и пришли к выводу, что самым бесполезным советчиком водители считают... искусственный интеллект!

Кому вы доверяете, когда в машине что-то ломается? Другим? Форумам?

Аналитики группы «Ренессанс Страхование» и сети автосервисов Fit Service провели исследование среди автомобилистов в 17 крупных городах России и пришли к выводу, что самым бесполезным советчиком водители считают... искусственный интеллект!

Только 1% респондентов указали нейросети в качестве надежного источника информации. На втором месте с конца – блогеры с 2%. В то же время лучшими советчиками российские

автомобилисты считают близких друзей (33%), представителей автосервисов (23%) и автоэкспертов (18%).

Около 27% водителей сказали, что сталкиваются с плохими советами часто, еще 29% – периодически, а еще 30% повезло – они редко встречались с плохими советчиками. Каждому третьему из тех, кто получал вредный совет, приходилось возмещать его последствия на сумму до 50 тыс. руб., каждому четвертому (24%) – от 50 до 100 тыс. руб., а еще 23% – от 100 до 150 тыс.

Современный автомобиль — это сложная система, и одна ошибка в ремонте может потянуть за собой цепочку новых неисправностей.

А вы когда-нибудь ремонтировали машину по совету из интернета? Чем всё закончилось — удачей или дополнительными расходами?

https://vk.com/wall-174642209_10311