

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 18–19 ноября | 2025 год

Москва, 2025

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой»	6
На высоких скоростях	6
Коммерсантъ (kommersant.ru) 19.11.2025	6
<p style="margin-left: 40px;"><i>Вместо традиционного щебеночного балласта рельсы крепятся к преднапряженной железобетонной рельсовой плите заводского изготовления. Конструкция безбалластного основания, разработанная ГК "Нацпроектстрой", представляет собой многослойный "пирог", включающий нижнюю (фундаментную) плиту, промежуточный слой из специального самоуплотняющегося бетона и верхнюю рельсовую плиту. В частности, на ВСМ будет применена пологая стрелка (марки 1/25), которая обеспечит плавный съезд подвижного состава на боковой путь с тем же уровнем комфорта и на больших скоростях, чем серийно применяемые стрелочные марки 1/18. В состав РСУДП войдет специальный аппаратно-программный комплекс по управлению пологой стрелкой (АПК УПС), за его разработку отвечает ОАО ЭЛТЕЗА в составе РЖД.....</i></p>	
Нацпроектстрой и АО «ГЛОНАСС» испытали на трассе М-12 прототип первого в России беспилотного катка	11
ЮТDaily.ru 18.11.2025.....	11
<p style="margin-left: 40px;"><i>Нацпроектстрой и оператор "ЭРА-ГЛОНАСС" успешно испытали базовые функции системы высокоточного автовождения для первого в стране беспилотного дорожного катка. Тестовые заезды проведены в Пермском крае, на участке Дюртиули – Ачит трассы М-12 "Восток", который построили компании НПС.....</i></p>	
Стартовал прием заявок на Best Office Awards 2026 — главную премию в области архитектуры и дизайна рабочих и общественных пространств	12
БЦИнформ (bcinform.ru) 18.11.2025.....	12
<p style="margin-left: 40px;"><i>В прошлом сезоне на премию было подано рекордное количество заявок – 167 проектов. Гран-при удостоился офис компании "Аэрофлот", разработанный архитектурным бюро T+T Architects. Награды были вручены ведущим архитектурным и дизайн-бюро, а также представителям компаний-заказчиков. Среди победителей оказались следующие проекты: бизнес-центр STONE Towers (Архитектурное бюро "Цимаило Ляшенко и Партнеры"), офисы VK tech (UNK corporate interiors), ГК "Нацпроектстрой" (IND), "Газстройпром" (DESIGNIC), "Национальный центр "Россия" (VOX Architects). Специальные номинации получили: Kravt Hotel Innopolis 4 (MAD Architects), школа "Новый взгляд" (ED Architecture), "Олимп Клиник МАРС" (ABD architects), "Яндекс Белград" ('nefa'architects') и другие компании.....</i></p>	
Дивизион «Дороги и Мосты»	14
АО «ДиМ».....	14
Новые крылья над Невой	14
Санкт-Петербургские ведомости 19.11.2025	14

В строительстве Большого Смоленского моста, как уже сообщала наша газета, наступает ответственный, технически сложный этап. Подрядчик готов приступить там к монтажу двукрылого разводного пролета. Работу по проектированию новой переправы вели несколько крупных организаций, а институт "Стройпроект" представил рабочую документацию для возведения объекта. Монтажом конструкций моста занимаются два филиала компании "Дороги и мосты" (входит в холдинг "Нацпроектстрой"). В настоящее время они ведут подготовительные работы перед монтажом разводного пролета, наиболее сложным этапом строительства..... 14

НПС наращивает темпы реконструкции станции метро в Санкт-Петербурге .15

Moscow.media (Москва) 18.11.2025 15

Реконструкция станции метрополитена Санкт-Петербурга «Фрунзенская», которую ведет «Дороги и Мосты» Нацпроектстроя, ускоряет темп. Установленный на площадке башенный кран позволит оптимизировать работы по возведению здания Единого диспетчерского центра метрополитена, проходящих в стесненных условиях городской застройки. 15

10 шагов HR-директора в новой компании 16

Директор по персоналу (hr-director.ru) 18.11.2025 16

Подборка интервью HRD топовых российских компаний для журнала "Директор по персоналу": "Доверие и уважение – главное между HR и CEO", – Ирина Коновалова – директор по управлению персоналом АО "ДиМ" в составе ГК "Нацпроектстрой"..... 16

ООО «Трансстроймеханизация» 19

В Ярославле начали вбивать сваи под третий мост 19

Ярославский новостной портал (yarnews.net) 18.11.2025 19

В Ярославле началось строительство подходов к новому мосту через Волгу. Напомним, 25 июля 2025 года министерство строительства и ЖКХ Ярославской области выдало разрешение на возведение третьего моста через Волгу в Ярославле. Документ будет действовать 4 го да. Подрядчиком выступает ООО "Трансстроймеханизация", входящее в дивизион "Дороги и мосты" инфраструктурного холдинга "Нацпроектстрой". Первый этап работ по строительству мостового перехода через Волгу оценили в 4 миллиарда 35 миллионов 183 тысячи рублей. Как и планировалось, работы начались с транспортной развязки на Тормозном шоссе и эстакадной части на правом берегу Волги..... 19

Дивизион «Железные дороги» 20

Более тысячи работников возводят оборудование для электрификации линий Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре – Ванино 20

Гудок (gudok.ru) 18.11.2025 20

Проект реализуется компаниями "Бамстроймеханизация" и "ОСК 1520" и направлен на обеспечение надежного электроснабжения важной магистрали Восточного полигона. Строительство предполагает возведение 17 тяговых подстанций, пять из которых находятся на этапе подготовки к запуску временных мощностей. Параллельно ведется монтаж необходимого электрооборудования и сооружение сопутствующих инженерных сетей. Уже

установлено более 23 тысяч опор контактной сети и проложено свыше 1200 км кабельных трасс..... 20

АО «Элтеза»..... 20

На торги за 144 млн выставили производственный комплекс у Обводного канала..... 20

Деловой Петербург (dp.ru) 18.11.2025 20

В Петербурге на торги выставили крупный производственный комплекс у Обводного канала, гласят данные площадки РТС тендер. Согласно документации, ОАО "Объединенные электротехнические заводы" продает имущество АО "ЭЛТЕЗА" недвижимость и имущество на Глухоозерском шоссе, 1/13 (недалеко от станции Санкт-Петербург-Товарный-Московский).... 20

Дивизион «Энергетика и порты» 21

АО «ТЭК Мосэнерго»..... 21

Свободненская ТЭС: завершено планирование территории под новый энергоблок 21

Телепорт.рф (teleport2001.ru) 18.11.2025..... 21

Специалисты Бамстроймеханизация, входящей в состав "Нацпроектстрой", завершили работы по планировке территории для возведения объектов нового энергоблока Свободненской ТЭС в Амурской области. Проект расширения Свободненской ТЭС, разработанный "Институтом Теплоэлектропроект" (входит в Нацпроектстрой), включает в себя строительство нового энергоблока с мощностью 450 МВт. Ввод этой электростанции в эксплуатацию будет способствовать электрификации Восточного полигона железнодорожных линий. 21

Новости на ресурсах НПС..... 22

Подготовлена площадка под новый энергоблок Свободненской ТЭС 22

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 18.11.2025..... 22

Специалисты Бамстроймеханизации (входит в Нацпроектстрой) завершили планировку территории под объекты нового энергоблока Свободненской ТЭС в Амурской области. 22

Офис "Нацпроектстрой" стал победителем премии Workplace Awards 23

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 18.11.2025..... 23

Офис Orbital Нацпроектстрой отмечен специализированной премией в сфере офисной недвижимости Workplace Awards в номинации "Лучший FIT-OUT проект". Жюри, в состав которого вошли представители ведущих архитектурных и дизайнерских агентств стран, отметили оригинальные дизайнерские решения, воплощенные во внутреннем интерьере здания. 23*

НПС наращивает темпы реконструкции «Фрунзенской» 24

ТГ-канал «Дороги и мосты», 18.11.2025 24

Реконструкция станции метрополитена Санкт-Петербурга "Фрунзенская", которую ведет "Дороги и Мосты" Нацпроектстрой, ускоряет темп. Установленный на площадке башенный

кран позволит оптимизировать работы по возведению здания Единого диспетчерского центра метрополитена, проходящих в стесненных условиях городской застройки. 24

Электрификация БАМа: строим 17 тяговых подстанций..... 24

ТГ-канал «Наша колея 1520», 18.11.2025 24

В Хабаровском крае компании Нацпроектстроя (ОСК 1520, Бамстроймеханизация) развернули строительство 17 тяговых подстанций для электрификации линий Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре – Ванино. Объекты обеспечат надежное энергоснабжение электрифицированных участков Восточного полигона..... 24

ГК «Нацпроектстрой»

На высоких скоростях

Коммерсантъ (kommersant.ru) 19.11.2025

*Вместо традиционного щебеночного балласта рельсы крепятся к преднапряженной железобетонной рельсовой плите заводского изготовления. Конструкция безбалластного основания, разработанная **ГК "Нацпроектстрой"**, представляет собой многослойный "пирог", включающий нижнюю (фундаментную) плиту, промежуточный слой из специального самоуплотняющегося бетона и верхнюю рельсовую плиту. В частности, на ВСМ будет применена пологая стрелка (марки 1/25), которая обеспечит плавный съезд подвижного состава на боковой путь с тем же уровнем комфорта и на больших скоростях, чем серийно применяемые стрелочные марки 1/18. В состав РСУДП войдет специальный аппаратно-программный комплекс по управлению пологой стрелкой (АПК УПС), за его разработку отвечает **ОАО ЭЛТЕЗА** в составе РЖД.*

Высокоскоростные магистрали приходят в Россию

Россия стоит на пороге технологической революции в транспорте: в стране приступили к развитию высокоскоростных магистралей (ВСМ). Это быстрый, комфортный, экологичный и современный вид транспорта, развитие которого послужит основой для ускоренного и сбалансированного развития регионов страны. Создание ВСМ – стратегическая задача, решение которой стимулирует переход к новому технологическому укладу. Так, прямо сейчас Россия осваивает разработку и производство не только уникального подвижного состава и инновационной инфраструктуры, но и всей цифровой "начинки", необходимой для высокоскоростного движения. Речь идет о самых разных передовых технологиях: от автоведения и систем машинного зрения для поездов до новейших протоколов передачи данных и систем кибербезопасности.

Фото: предоставлено пресс-службой РЖД

Протяженность российской сети ВСМ должна превысить 4,5 тыс. км. Ключевые направления: первая линия ВСМ Москва-Санкт-Петербург, восточное и южное сообщение, а также международная магистраль в Минск. Маршрут Москва-Санкт-Петербург будет запущен в 2028 году.

Первая линия ВСМ пройдет через Московскую, Тверскую, Новгородскую и Ленинградскую области. В черте Москвы и Петербурга скорость движения поездов составит 200 км/ч, на высокоскоростном участке – до 400 км/ч. За сутки планируется пускать до 40 поездов в каждом направлении, интервал движения составит до 15 минут в часы пик.

Подвижной состав

Стратегическая задача, которая стоит сегодня перед Россией, – развить технологический суверенитет и достичь лидерства в сфере высокоскоростного движения. Движение к этой цели – серьезный технологический вызов. Столь высоких требований к подвижному составу ВСМ и внешним условиям их эксплуатации, как в России, не предъявляется нигде в мире: отечественные высокоскоростные составы должны будут развивать скорость до 400 км/ч, обеспечивая работоспособность в диапазоне температур от –40°С до +40°С.

Макет головного вагона поезда для ВСМ

Фото: предоставлено пресс-службой РЖД

Первые электропоезда для ВСМ в 2027 году изготовит предприятие "Уральские локомотивы" (Свердловская область), соответствующий контракт на 12 млрд руб. РЖД заключила с ним в апреле 2024 года. Конструкторскую документацию разрабатывает Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта (ИЦЖТ, совместное предприятие РЖД, СТМ и правительства Москвы). Каждый состав будет иметь восьмивагонную компоновку вместимостью до 460

пассажиров с возможностью объединения двух поездов. Будут предусмотрены четыре класса обслуживания: от туристического до первого, с различным набором услуг.

Инновационный тяговый асинхронный электродвигатель по техзаданию РЖД разработали и изготовили в компании "Русские электрические двигатели" (г. Челябинск). До конца 2025 года динамические испытания электродвигателя завершат специалисты Научно-исследовательского и конструкторско-технологического института подвижного состава (АО ВНИКИ, г. Коломна). Одновременно там же испытывают и элементы ходовой части будущего поезда: колеса, оси для моторной и немоторной тележек. Все элементы разработаны и изготовлены на российских предприятиях, испытания завершатся в 2026 году.

Новые пути

Для перевозок пассажиров будет создана выделенная инфраструктура ВСМ, для нее в России осваивают новые технологии производства рельсов и укладки путей.

Цех сборки поезда для ВСМ Москва-Санкт-Петербург

Фото: предоставлено пресс-службой РЖД

Так, ЕВРАЗ в партнерстве с РЖД разработал уникальные рельсы марки ДТ350ВС400. Эти изделия превосходят мировые аналоги по точности профиля и прямолинейности, устойчивы к динамическим нагрузкам и могут использоваться в климатических условиях от -60°C до $+60^{\circ}\text{C}$.

Первую партию рельсов для ВСМ поставили РЖД в августе 2025 года: с предприятия ЕВРАЗ в Новокузнецке на рельсосварочное предприятие СТМ в Санкт-Петербурге прибыло 7 тыс. тонн рельсовой продукции. Всего на строительство магистрали Москва-Санкт-Петербург уйдет более 160 тыс. тонн рельсов, весь объем будет поставлен в течение 2025-2027 годов.

Высокая скорость движения состава устанавливает повышенные требования к инфраструктуре в части отсутствия стыковых зазоров. Для этого необходимо обеспечить непрерывность поверхности катания колеса поезда. Поэтому на выходе с прокатного стана длина рельсов составляет 100 м, до укладки в путь их сваривают по торцам в плетью длиной 800 м, а непосредственно после укладки в путь на ВСМ – в единую плетью от Москвы до Санкт-Петербурга.

Для обеспечения надежности сварных соединений в Научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта (АО ВНИИЖТ) разработаны специальные требования к режимам сварки: допустимое отклонение от прямолинейности сварных стыков – всего 0,2 мм на 1 м.

Вместо традиционного щебеночного балласта рельсы крепятся к преднапряженной железобетонной рельсовой плите заводского изготовления.

Конструкция безбалластного основания, разработанная **ГК "Нацпроектстрой"**, представляет собой многослойный "пирог", включающий нижнюю (фундаментную) плиту, промежуточный слой из специального самоуплотняющегося бетона и верхнюю рельсовую плиту.

Схема укладки следующая: на уплотненное земляное полотно, покрытое слоем асфальтобетона, устраиваются монолитные фундаментные плиты. Поверх них устанавливают железобетонные рельсовые плиты заводского изготовления с интегрированным упругим слоем. Этот слой позволяет гасить вибрации и равномерно распределять нагрузку.

Высокая точность позиционирования плит – в пределах ± 1 мм – достигается благодаря использованию лазерных геодезических приборов, работающих в связке с высокоточной координатной системой. Фундаментные и рельсовые плиты объединяются в единую систему путем заливки слоя самоуплотняющегося бетона под рельсовую плиту.

Смонтированная конструкция отличается высокой надежностью и долговечностью, требует минимальных затрат на техническое обслуживание и существенно снижает износ колесных пар подвижного состава. Срок службы путей, построенных по данной технологии, достигает 60 лет при практически полном отсутствии необходимости капитального ремонта.

Цех сборки поезда для ВСМ Москва-Санкт-Петербург

Фото: предоставлено пресс-службой РЖД

Есть контакт!

Важнейший элемент высокоскоростной магистрали – контактная сеть. Специально для ВСМ специалисты Инжинирингового центра железнодорожного транспорта разработали новый тип контактной сети – КС-400. В ней используется целый ряд новейших для нашей страны

технических решений, например контактные провода из сверхпрочных сплавов увеличенного сечения.

Протяженность КС-400 для ВСМ Москва-Санкт-Петербург составит более 1,5 тыс. км. В августе этого года в РЖД приступили к проведению испытаний элементов КС-400 на опытном участке, который смонтирован на Экспериментальном кольце РЖД в Щербинке. Завершить цикл испытаний планируется в феврале 2026 года.

Состоит опытный участок КС-400 из более 700 компонентов, в изготовлении которых участвовали отечественные производители. Участие в этом проекте стало для них уникальным опытом: подавляющее большинство высокотехнологичных компонентов были получены в России впервые. Все изделия изготовлены по техническому заданию РЖД, в проектировании деталей методами математического моделирования участвовали ведущие профильные специалисты со всей страны.

Общая протяженность опытного полигона составляет около 1,1 тыс. м, из них 800 м – непосредственно контактной сети КС-400 с габаритами установки опор 3,8 м, 3,5 м и 3,1 м. Он позволяет проверить совместимость всех элементов контактной сети, а также их технические параметры. Один из основных – натяжение контактного провода: важно обеспечить непрерывный контакт токоприемника поезда с ним на скоростях до 400 км/ч.

Другое уникальное инженерное решение – инновационная воздушная стрелка. Если обычная стрелка нужна, чтобы перевести сам поезд с одного пути на другой, то ее воздушный аналог используется, чтобы обеспечить плавный переход токоприемника между контактными проводами разных путей без ударов и искрений. При движении на скорости такой перевод между проводами был бы чреват потерей контакта, однако в РЖД нашли уникальное инженерное решение для этой проблемы.

В целом контактная сеть для будущей ВСМ существенно отличается от той, что сегодня эксплуатируется на сети железных дорог страны. Например, если на действующих электрифицированных линиях все провода сделаны из меди, то для ВСМ – из бронзы. Кроме того, они в полтора раза толще обычных: 150 кв. мм в сечении (диаметр такого провода – около 1,5 см). Это потребовалось, чтобы сократить сопротивление, потери мощности и нагрев линии с учетом требований высокоскоростного движения.

Вместе с элементами контактной сети испытывают и работу систем стационарной диагностики. На опытном участке установлены 32 устройства мониторинга, которые фиксируют любые изменения характеристик проводов: натяжение, целостность, температуру. В перспективе они "научатся" определять и образование наледи. Полученные данные в онлайн-режиме будут обрабатывать автоматические системы предиктивной аналитики, и специалисты смогут заранее узнавать, на какой участок магистрали обратить внимание, чтобы не допустить нештатной ситуации.

В дополнение к стационарным методам диагностики на испытательном полигоне применяют вагон-лабораторию испытания контактной сети. Он оснащен приборами, которые фиксируют более десятка параметров контактной сети: от геометрии провода (уровень натяжения, наличие провисаний) до напряжения тока в нем. Полученные данные автоматически обрабатываются, анализируются и передаются в центр управления содержанием инфраструктуры.

Управляемое движение

ВСМ требует создания специализированной системы обеспечения безопасности движения. Она нужна как для обеспечения соблюдения скоростного режима с учетом возможных ограничений, так и для решения оперативных задач управления поездом при возникновении инцидентов в автоматическом режиме.

Фото: предоставлено пресс-службой РЖД

Коренную трансформацию принципов управления движением обеспечит Российская система управления и обеспечения безопасности движения поездов (РСУДП), которую создают специалисты АО НИИАС.

РСУДП – это полностью отечественный импортонезависимый трехуровневый комплекс. В отличие от существующих аналогов, в нем впервые применяются сразу два типа каналов передачи данных: рельсопроводный и цифровой радиоканалы. Наличие цифрового радиоканала

обеспечивает высокую скорость передачи больших объемов данных, а наличие рельсопроводного – защиту от помех и воздействий, в том числе преднамеренных.

PCУДП актуализирует график движения поездов с учетом конфликтных ситуаций и временных ограничений скорости движения. Актуальное расписание передается через Центр радиоблокировки на борт и затем реализуется высокоскоростным поездом в режиме автоведения. Одновременно в систему микропроцессорной централизации с диспетчерским управлением передаются данные для задания маршрутов на уровне станций. Поездные диспетчеры и дежурные по станциям наблюдают за процессом и вмешиваются только при возникновении нештатных ситуаций.

Центр радиоблокировки – это ключевой элемент систем интервального регулирования движения поездов, который с помощью радиосвязи передает на локомотив информацию о максимально допустимом расстоянии и скорости движения. Система использует данные от бортовой системы безопасности, чтобы рассчитать и отправить на локомотив безопасные параметры движения, включая ограничения скорости и профиль пути.

Такое решение позволиткратно (как минимум вдвое) сократить капитальные вложения в устройства путевой и постовой инфраструктуры, то есть количество рельсовых цепей и шкафов управления. При этом высокая пропускная способность на всех участках пути сохраняется даже в случае пропадания или неустойчивой работы одного из каналов передачи данных. В этом заключается одно из главных отличий PCУДП от передовых зарубежных аналогов.

Все критические компоненты PCУДП – отечественного производства. Например, контроллеры "Миландр" и процессоры "Эльбрус". Некоторые отдельные компоненты в России не производятся, но поставляются из дружественных стран.

В рамках разработки PCУДП в АО НИИАС созданы и запатентованы более 40 уникальных технических решений, в том числе:

- удлиненные рельсовые цепи (750 м вместо существовавших решений 350 м);
- новая система управления стрелкой;
- двухчастотная сигнализация для локомотивных приемников (до этого такие системы поддерживали лишь одну частоту);
- комплексы комбинированного управления для бортовых систем (позволяют определять приоритет команд из радиоканала и рельсопроводного канала).

В частности, на ВСМ будет применена пологая стрелка (марки 1/25), которая обеспечит плавный съезд подвижного состава на боковой путь с тем же уровнем комфорта и на больших скоростях, чем серийно применяемые стрелочные марки 1/18. В состав PCУДП войдет специальный аппаратно-программный комплекс по управлению пологой стрелкой (АПК УПС), за его разработку отвечает **ОАО ЭЛТЕЗА** в составе РЖД.

ВСМ требует детального контроля за состоянием железнодорожной инфраструктуры и природно-климатических условий в режиме реального времени. Для решения этой задачи вместе с PCУДП будет интегрирован аппаратно-программный комплекс автоматизированной системы диагностики и мониторинга инфраструктуры и природно-климатических условий.

В 2025 году проведены испытания PCУДП на механические и климатические воздействия, электромагнитную совместимость, функциональную безопасность и стойкость к воздействию грозовых разрядов аппаратуры. Сегодня в РЖД готовятся к опытной эксплуатации на нескольких участках действующей инфраструктуры отдельных элементов подсистем PCУДП:

- на перегоне Смоленск-Красный Бор МЖД;
- на перегоне Саблино-Тосно и мост через реку Веребушка Октябрьской железной дороги;
- на Экспериментальном кольце в Щербинке.

Автоматическая безопасность

ВСМ невозможна без автоматизированных систем безопасности движения: работа на высоких скоростях требует гарантий, что ошибки машиниста будут исключены, а реакция на нештатные ситуации будет мгновенной. Для этого предназначена система безопасности и автоведения СОБ-400А, которую с мая 2024 года разрабатывают в ИЦЖТ и НИИАС.

Такая система не заменит машинистов, а дополнит их и облегчит их работу при помощи машинного зрения, высокоточной системы позиционирования и дистанционного контроля. Ключевая функция СОБ-400А – обеспечение безопасности движения. Команда на тормоза электропоезда формируется на основании данных о поездной ситуации, полученных по рельсопроводному и радиоканалам, а также данных о состоянии машиниста и самой системы. СОБ-400А обеспечивает автоматизированное ведение электропоезда по графику движения, при этом осуществляется регистрация и автоматизированный контроль параметров движения поезда, машинисту предоставляется расширенный набор визуальной информации о поездной обстановке, реализуемых режимах управления и техническом состоянии системы. Дополнительно СОБ-400А решает задачи кибербезопасности и защиты от подавления сигналов ГЛОНАСС.

Сегодня разработчики заняты интеграцией всех этих решений в единый комплекс. С начала 2025 года разработаны и согласованы протоколы обмена данными, разработана конструкторская документация для изготовления комплекса. В настоящее время завершается разработка электронного каталога и согласование размещения системы на электропоезде.

Разработка полностью импортонезависимая, целиком опирается на отечественную элементную базу. Уже изготовлены опытные образцы комплекса для проведения предварительных испытаний, включая испытания на электромагнитную совместимость, устойчивость к воздействию климатических и механических факторов, а также испытаний программного обеспечения.

Приемочные испытания запланированы на осень 2027 года, получение деклараций на аппаратуру и программное обеспечение о соответствии требованиям регламента Таможенного союза – до конца марта 2028 года.

Высокоскоростная связь

Работа современного железнодорожного транспорта немыслима без оперативной передачи информации посредством надежной и защищенной связи. От нее зависят как процессы управления и обеспечения безопасности перевозок, так и досуг пассажиров. Обеспечение такой связи в контексте высокоскоростного движения стало еще одним технологическим вызовом.

Сегодня РЖД активно работает над переводом железнодорожной инфраструктуры на широкополосную связь стандарта LTE. Она приходит на смену стандарту GSM-R, который уже не обеспечивает необходимой скорости передачи данных. В свое время он был разработан специально для нужд железнодорожников (отсюда R в его названии – от Railway) и широко использовался на сети РЖД.

Отечественных радиоэлектронных средств связи стандарта LTE, которые были бы адаптированы под требования высокоскоростных железнодорожных магистралей, пока не существует в серийном производстве. Над созданием системы железнодорожной широкополосной связи LTE работают в АО НИИАС и Центральной станции связи РЖД. Проект включает четыре этапа.

В рамках первого организовано строительство 62 базовых станций в полосе отвода Московского центрального кольца (МЦК). Благодаря финансированию Минтранса России уже построены 22 базовые станции, до конца 2025 года их планируется передать РЖД. Еще 40 базовых станций компания строит своими силами. С мая 2025 года развернуты строительные-монтажные работы. Установлено 19 из 40 антенно-мачтовых сооружений, заключены договоры на поставку оборудования опорной сети связи, антенно-фидерного оборудования и электропитания. Эти работы планируется завершить до конца 2025 года.

Второй этап включает проведение опытно-технологической работы: с 5 апреля 2024 года по заказу Центральной станции связи РЖД в НИИАС разрабатывают широкополосную систему связи с использованием технологии LTE в полосе радиочастот 1800/350 МГц. Уже выполнено математическое и компьютерное моделирование для стандартов и диапазонов DMR 160 МГц, LTE 900 МГц, LTE 1800/350 МГц, 5G. Готовы макеты оборудования для эксплуатационных испытаний.

Третий этап проекта включает создание опытных образцов LTE-оборудования. Договор на создание комплексного телекоммуникационного решения для ВСМ-1 РЖД и НИИАС подписали в декабре 2024 года. На основе стандарта LTE TDD 1800/350 разрабатываются пять стационарных опытных образцов и три опытных образца абонентского оборудования. Высокоскоростные

электропоезда будут оснащать телекоммуникационными устройствами радиосвязи для передачи данных и голоса:

- мультдиапазонной локомотивной беспроводной системой передачи данных;
- мультдиапазонной локомотивной голосовой радиостанцией;
- бортовым устройством радионавигации.

Уже выполнены патентные исследования, сформированы технические требования и технические задания на разработку. На сегодняшний день осуществляется разработка конструкторской документации и самих опытных образцов, шесть из которых будут изготовлены до конца 2025 года.

Заключительный, четвертый этап будет целиком посвящен испытаниям системы LTE. С декабря 2025 года они начнутся на стендах, развернутых в АО НИИАС, а также в Бекасово, на МЦК, с четвертого квартала 2027 года – на полигоне Крюково-Новая Тверь на скоростях до 400 км/ч.

Мария Грибова

<https://www.kommersant.ru/doc/8194213>

Нацпроектстрой и АО «ГЛОНАСС» испытали на трассе М-12 прототип первого в России беспилотного катка

IoTDaily.ru 18.11.2025

Нацпроектстрой и оператор "ЭРА-ГЛОНАСС" успешно испытали базовые функции системы высокоточного автовождения для первого в стране беспилотного дорожного катка. Тестовые заезды проведены в Пермском крае, на участке Дюртили – Ачит трассы М-12 "Восток", который построили компании НПС.

Нацпроектстрой и оператор "ЭРА-ГЛОНАСС" успешно испытали базовые функции системы высокоточного автовождения для первого в стране беспилотного дорожного катка. Тестовые заезды проведены в Пермском крае, на участке Дюртили – Ачит трассы М-12 "Восток", который построили компании НПС.

В режим автоведения переведено рулевое управление дорожного катка. Оператор с планшета задает необходимое количество проходов и ширину перекрытия, после чего система автономно регулирует траекторию движения и выполняет работу с сантиметровой точностью. Соблюдение минимальных допусков повышает скорость выполнения работ при соблюдении всех требований к техпроцессу. Кроме того, снижается нагрузка на оператора спецтехники и риск человеческого фактора.

Перспективное развитие системы и внедрение полной автономности движения техники позволит оператору одновременно управлять несколькими машинами.

Совместная работа **Нацпроектстроя** и оператора госинформсистемы "ЭРА-ГЛОНАСС" вносит вклад в формирование технологического и навигационного суверенитета России. Итоги тестирования и перспективы развития системы высокоточного автовождения компании продемонстрируют на Международной выставке "Беспилотные системы: технологии будущего".

Посмотреть на испытания и оценку работы самоуправляемого катка можно по ссылке.

<https://iotdaily.ru/2025/08/14/naczproektstroj-i-ao-glonass-ispytali-na-trasse-m-12-prototip-pervogo-v-rossii-bespilotnogo-katka/>

Стартовал прием заявок на Best Office Awards 2026 – главную премию в области архитектуры и дизайна рабочих и общественных пространств

БЦИнформ (bcinform.ru) 18.11.2025

В прошлом сезоне на премию было подано рекордное количество заявок – 167 проектов. Гран-при удостоился офис компании "Аэрофлот", разработанный архитектурным бюро T+T Architects. Награды были вручены ведущим архитектурным и дизайн-бюро, а также представителям компаний-заказчиков. Среди победителей оказались следующие проекты: бизнес-центр STONE Towers (Архитектурное бюро "Цимайло Ляшенко и Партнеры"), офисы VK tech (UNK corporate interiors), ГК "Нацпроектстрой" (IND), "Газстройпром" (DESIGNIC), "Национальный центр "Россия" (VOX Architects). Специальные номинации получили: Kravt Hotel Innopolis 4 (MAD Architects), школа "Новый взгляд" (ED Architecture), "Олимп Клиник МАРС" (ABD architects), "Яндекс Белград" ('nefa'architects') и другие компании.

Объявлен старт приема заявок на международную премию Best Office Awards 2026. Участники представят проекты в 19 номинациях – от офисов и бизнес-центров до образовательных, медицинских и общественных пространств. Победителей определит авторитетное жюри из более чем 30 топ-экспертов индустрии.

О премии: знак качества, признанный профессионалами

Best Office Awards – главная награда в сфере архитектуры и дизайна рабочих и общественных пространств, вручается с 2010 года. Зародившись как офисная премия, она выросла до статуса мультиформатной и сегодня отмечает не только лучшие офисы, но и проекты, формирующие городскую среду: общественные интерьеры, объекты образования, здравоохранения, гостеприимства и многофункциональные комплексы.

Победа или попадание в шорт-лист Best Office Awards – это весомый аргумент в портфолио компании и признание высочайшего качества проекта профессиональным сообществом.

Торжественная церемония награждения

Итоги премии традиционно подведут в финале двухдневного международного форума Business & Design Dialogue в Москве. Мероприятие соберет ключевых игроков рынка для дискуссий о будущем архитектуры и дизайна. Церемония вручения наград состоится 29 мая 2026 года в МТС Live Холл.

Номинации 2026 года: от идей до лучших реализаций

В новом сезоне участников ждут 19 номинация, разделенные на три блока, и борьба за Гран-При.

Архитектура и среда: Для масштабных проектов бизнес-центров, бизнес-парков, технопарков и МФК.

Офисные пространства: Восемь номинаций, посвященных инновациям в организации рабочих пространств.

Специальные номинации: Включают коворкинги и сервисные офисы, образовательные пространства, медицинские пространства, отели, офисы продаж и шоу-румы, атриумы и общественные пространства в бизнес-центрах, новинка 2025 года – общественные пространства жилых комплексов.

География конкурса не ограничена: проекты из любого уголка мира могут быть представлены в номинациях "Региональный проект" и "Зарубежный проект".

Оценка перспектив: номинация "Лучшая перспектива" предназначена для еще не реализованных, но утвержденных к строительству проектов бизнес-парков, технопарков и МФК.

Заявки принимаются до 23 марта 2026 года. Правила подачи заявок и полный список номинаций опубликованы на официальной странице премии. За подачу проекта денежный взнос не взимается.

Жюри

Оценку по самым высоким стандартам проведет жюри из более чем 30 авторитетных архитекторов, ведущих дизайнеров, представителей девелоперских и консалтинговых компаний. Состав жюри доступен на сайте officenext.ru

Победители прошлого года

В прошлом сезоне на премию было подано рекордное количество заявок – 167 проектов. Гран-при удостоился офис компании "Аэрофлот", разработанный архитектурным бюро T+T Architects. Награды были вручены ведущим архитектурным и дизайн-бюро, а также представителям компаний-заказчиков. Среди победителей оказались следующие проекты: бизнес-центр STONE Towers (Архитектурное бюро "Цимайло Ляшенко и Партнеры"), офисы VK tech (UNK corporate interiors), **ГК "Нацпроектстрой" (IND)**, "Газстройпром" (DESIGNIC), "Национальный центр "Россия" (VOX Architects). Специальные номинации получили: Kravt Hotel Innopolis 4 (MAD Architects), школа "Новый взгляд" (ED Architecture), "Олимп Клиник МАРС" (ABD architects), "Яндекс Белград" ('nefa'architects') и другие компании.

Об организаторе

Officenext проводит масштабные мероприятия с 2010 года для профессионалов рынка коммерческой недвижимости. Мероприятия включают выставки, конференции, премии и специализированные события. Ресурс также является информационным порталом с базой российских и международных проектов, статьями об архитектуре, строительстве, управлении недвижимостью и корпоративной культуре. www.officenext.ru / t.me/officenext

Ключевые мероприятия Officenext:

Business & Design Dialogue Москва, Санкт-Петербург,

Best Office Awards Москва, Санкт-Петербург,

Next Clinic, Next Campus, Next Point, Next Hotel, Next Home.

Источник: Officemaps

<https://bcinform.ru/news/startoval-priem-zayavok-na-best-office-awards-2026-glavnuyu-premiyu-v-oblasti-arhitektury-i-dizayna-rabochih-i-obshchestvennyh-prostranstv.html>

Дивизион «Дороги и Мосты»

АО «ДиМ»

Новые крылья над Невой

Санкт-Петербургские ведомости 19.11.2025

В строительстве Большого Смоленского моста, как уже сообщала наша газета, наступает ответственный, технически сложный этап. Подрядчик готов приступить там к монтажу двукрылого разводного пролета. Работу по проектированию новой переправы вели несколько крупных организаций, а институт "Стройпроект" представил рабочую документацию для возведения объекта. Монтажом конструкций моста занимаются два филиала компании "Дороги и мосты" (входит в холдинг "Нацпроектстрой"). В настоящее время они ведут подготовительные работы перед монтажом разводного пролета, наиболее сложным этапом строительства.

В строительстве Большого Смоленского моста, как уже сообщала наша газета, наступает ответственный, технически сложный этап. Подрядчик готов приступить там к монтажу двукрылого разводного пролета. Благодаря применению нестандартных решений эта переправа будет отличаться от других мостов Петербурга. То же самое можно сказать и про ее разводной механизм.

Работу по проектированию новой переправы вели несколько крупных организаций, а институт "Стройпроект" представил рабочую документацию для возведения объекта. К выработке оптимальных решений (по скорости и синхронизации разводки пролетов, мощности электроснабжения и т. д.) были привлечены специалисты НПП "Промтранса Автомати-ка", действовавшие во взаимодействии с коллегами из ГБУ "Мосто-трест" и других организаций. Какие факторы они учитывали? В основном подмостовые габариты, отметили специалисты, характеризуя особенности этой работы по просьбе редакции "СПб ведомостей". От этого зависят длина крыльев разводного пролета, высота опор, размер противовеса, мощность гидравлического оборудования и другие параметры. Высокие пролеты и эстакадные части моста были предусмотрены и для того, чтобы транспорт смог передвигаться по нему над набережными Невы.

Опираясь на традиции петербургской школы мостостроения, участники проекта постарались применить лучшие технологии и решения. Со времени постройки последнего разводного моста в Петербурге, Кантемировского, прошло 40 лет, и с той поры инженерная мысль получила большое развитие.

На облик новой переправы повлияли используемые там цельносварные арочные конструкции и подпружные арки, поддерживающие верхнюю часть пролетного строения. Их там ровно столько, чтобы фасад моста был как можно "прозрачнее", но при этом надежным.

Мост будет отличаться и размахом крыльев. Ширина его центрального пролета (между пятой и шестой опорами) составит 60 метров, а расстояние между осями движения крыльев – 66,2 метра. Это будет самый широкий двукрылый разводной пролет в Петербурге. Каждое громадное крыло длиной под 30 метров будет опираться на четыре оси вращения, выстроенные так, чтобы избежать при разводке заклинивания и других сбоев в работе механизмов (для крыльев предусмотрены противовесы общей массой около 1,5 тыс. тонн).

Поднимать такую машину смогут большие мощные гидроцилиндры – по четыре с каждой стороны пролета, действующие в составе гидропривода. А чтобы избежать самопроизвольного раскрытия пролетного строения, инженеры предусмотрели механизмы подклинки, способные удерживать его в нужном положении.

Столь крупные гидроцилиндры впервые в России изготовил для этого моста Обуховский завод. А часть необходимых для разводки механизмов, включая подклинки и замки запираения, произвели два других городских предприятия.

Одно из них расположено недалеко от моста, на Большом Смоленском проспекте.

Монтажом конструкций моста занимаются два филиала компании "**Дороги и мосты**" (входит в холдинг "**Нацпроектстрой**"). В настоящее время они ведут подготовительные работы перед монтажом разводного пролета, наиболее сложным этапом строительства.

Монтаж и настройка механизмов пролетного строения – тоже трудные операции, отмечается в комментарии, который предоставил газете профильный комитет Смольного. В этой работе следует принимать во внимание погодные условия. Впервые новый мост начнет разводить створки в начале навигации-2026. А когда там появятся перила ограждения, контактная сеть для движения трамваев, опоры освещения, все это специалистам тоже придется учитывать при тестовых разводках моста.

Эти факторы влияют на усилия гидравлического оборудования, скорость подъема и опускания крыльев. И на синхронизацию всех элементов системы разводки моста. Причем строители ведут работы с опережением графика. А значит, ввести в эксплуатацию новый мост, возможно, удастся не в 2029 году, как по контракту, а годом раньше.

НПС наращивает темпы реконструкции станции метро в Санкт-Петербурге

Moscow.media (Москва) 18.11.2025

Реконструкция станции метрополитена Санкт-Петербурга «Фрунзенская», которую ведет «Дороги и Мосты» Нацпроектстроя, ускоряет темп. Установленный на площадке башенный кран позволит оптимизировать работы по возведению здания Единого диспетчерского центра метрополитена, проходящих в стесненных условиях городской застройки.

Специалисты **Мостоотряда-90 «ДИМ»** практически завершили создание котлована, забетонировали 30% площади фундамента будущего здания. По его периметру ведется монтаж арматуры стен и колонн здания.

Возведены две шахты для коммуникаций, так же в них выполнены работы по устройству фундаментов и ведутся работы по армированию стен. Для стабилизации фундамента сохраняемого вестибюля, выполнены 70 шт свай по типу Mini Jet.

Сохраненный купол старого наземного вестибюля станции очищен от деструктивного бетона. В наклонном ходе идет работа по установке пластин усиления тубингов, перечеканке швов и нагнетанию изолирующих составов за чугунную обделку.

Сейчас на объекте организована работа в круглосуточном режиме. На сегодняшний день заняты около 80 специалистов и порядка 15 единиц техники.

Для пассажиров станция откроется в 2027 году. Единый диспетчерский центр метро Санкт-Петербурга в здании, совмещенном с вестибюлем, начнет работать в 2029 году.

<https://moscow.media/moscow/415450790/>

10 шагов HR-директора в новой компании

Директор по персоналу (hr-director.ru) 18.11.2025

Подборка интервью HRD топовых российских компаний для журнала "Директор по персоналу": "Доверие и уважение – главное между HR и CEO", – Ирина Коновалова – директор по управлению персоналом АО "ДИМ" в составе ГК "Нацпроектстрой".

Вход HR-директора в новую компанию это точка, в которой сходятся ожидания собственника, сопротивление менеджеров, усталость сотрудников и необходимость быстро доказывать свою ценность. Первые 3-6 месяцев определяют, каким будет ваш статус: стратегический партнер, функциональный менеджер или "оформитель кадровых документов". Подготовили советы, какие 10 шагов нужно пройти HR-директору в новой компании. чтобы добиться успеха.

Как HRD войти в должность: 10 шагов на новом месте

- Шаг 1: Понять стратегию собственника и его реальные и скрытые ожидания
- Шаг 2: Исследовать корпоративную культуру не по словам, а по поведению
- Шаг 3: Провести рентген руководителей, оценить управленческие силы и слабости
- Шаг 4: Организовать аудит HR-процессов и понять, что работает, а что создано "для отчета"
- Шаг 5: Построить карту рисков, чтобы увидеть слабые точки бизнеса заранее
- Шаг 6: Быстро заработать доверие руководителей и сотрудников
- Шаг 7: Проверить структуру и зоны ответственности
- Шаг 8: Создать стиль коммуникации, который поймут сотрудники
- Шаг 9: Сформировать карту "быстрых побед" и долгосрочную стратегию
- Шаг 10: Обозначить свою роль делами, а не заявлениями

Понять стратегию собственника и его реальные и скрытые ожидания

Прежде чем смотреть документы, знакомиться с командой и разбираться в процессах, HRD должен понять, что происходит в голове собственника или гендиректора. Один разговор на 1-1,5 часа это гигиенический уровень. Отлично, если такие встречи будут регулярными. Но даже один разговор заменяет месяцы догадок. На что обращать внимание:

- Какие цели собственник считает главными не официально, а реально.
- Какие показатели для него критичны: выручка, маржинальность, текучесть, производительность.
- Как он принимает решения: импульсивно, аналитически, самостоятельно или только в консенсусе.
- От чего он устал: от кадрового дефицита, конфликтов руководителей, текучести, хаоса.
- Чего он боится: потери ключевых людей, провала трансформации, неэффективных вложений.

Важно услышать не только "что нужно сделать", но и что запрашивает его эмоциональный фон. Например, CEO жалуется, что "люди перестали думать". Это маркер недоверия, усталости от ручного управления и отсутствия системы делегирования. HRD должен работать не с "мотивацией сотрудников", а с управленческой зрелостью руководителей.

Читайте в журнале "Директор по персоналу": Почему CEO не понимает HR. И как помочь гендиру понять ценность функции по управлению персоналом

Исследовать корпоративную культуру не по словам, а по поведению

Корпоративная культура это не ценности в брендбуке, а то, что сотрудники считают "нормой". Именно поведение, а не декларации показывает, с чем придется работать HR. Вот, за чем нужно наблюдать в первые дни:

- как проходят совещания: есть ли регламенты или все перебивают друг друга;
- как руководители дают обратную связь: конструктивно или эмоционально;
- как сотрудники общаются между отделами: через процессы или "по дружбе";

- как принимаются решения: коллективно, единолично или хаотично;
- какая атмосфера в офисе: напряженная, ироничная, спокойная, уставшая.

Типичная ошибка HRD заключается доверии тому, что написано в презентации о культуре. Потому что в реальной жизни культура часто состоит из противоречий.

Вот типичный пример. На сайте написано: "У нас открытая коммуникация", но сотрудники боятся говорить руководителю о проблемах, потому что их называют "негативщиками". Это не открытость, а подавление. HRD должен уметь отличить бренд от реальности.

Читайте в журнале "Директор по персоналу": Как внедрить единую корпоративную культуру в компании со сложной структурой. Кейс государственной корпорации "Ростех"

Провести рентген руководителей: оценить управленческие силы и слабости

Руководители – это главные носители культуры и качества работы. Если они слабые, токсичные или выгоревшие, компания не будет расти, как бы ни старалась HR-служба. Поэтому на первых шагах необходимо оценить:

- умение руководителя управлять командой, а не только задачами;
- способность делегировать, а не держать все в руках;
- навык проводить сложные разговоры без разрушения команды.
- умение "держать рамку", то есть быть последовательным, а не реагировать хаотично;
- способность обучать людей, а не "ждать идеальных кандидатов".

Например, HRD выявил, что ключевой руководитель постоянно срывается на команду. Оказалось, он работал по 14 часов, принимал все решения сам и выгорел. Вместо увольнения его разгрузили и дали заместителя. Команда перестала разбегаться, а показатель отдела вырос на 22%.

Организовать аудит HR-процессов: что работает, а что создано "для отчета"

Многие компании уверены, что у них есть система адаптации, грейдов, оценки эффективности, обучения. А у HRD задача проверить: это реально работает или это артефакты. Нужно оценить следующие показатели и процессы:

- скорость и качество рекрутинга: как ведется воронка, кто принимает решение;
- адаптацию: есть ли наставники, вводные встречи, чек-листы, контроль результата;
- обучение: чему учат, кто учит, как измеряется эффект;
- оценку эффективности: связь оценки с зарплатой и развитием;
- кадровый учет: ошибки, штрафные риски, просрочки;
- процессы увольнений: корректность, прозрачность, соблюдение сроков.

В одной компании система оценки 360 существовала, но никто не мог объяснить, что с ней потом делают. HRD ее убрал, заменил на систему регулярных one-to-one встреч, и команда впервые почувствовала пользу.

Подборка интервью HRD топовых российских компаний для журнала "Директор по персоналу":

- "В сервисном бизнесе результат зависит только от людей", – Надежда Комиссарова, HR-директор фулфилмент-провайдера "Бета ПРО"
- "Доверие и уважение – главное между HR и CEO", – Ирина Коновалова – директор по управлению персоналом **АО "ДИМ"** в составе **ГК "Нацпроектстрой"**
- "Мастерство HR в том, чтобы найти баланс между интересами работодателя и правами работников", – Елена Гаврилюк, ex-HRD PH-БВК
- "В HR ты уже не спасаешь в прямом смысле, но помогаешь компании "зажить"", – Елена Гончарова, HRBP ГК "Миррико"
- "Если в меня верят президент, его заместитель и акционер, значит, справлюсь", – Илья Зафранский, вице-президент по персоналу сети "Азбука вкуса"

Построить карту рисков: увидеть слабые точки бизнеса заранее

HRD обязан оценить риски, которые могут "взорваться". Это не только про юридические вопросы, но и кадровые. Карта рисков включает в себя проверку ключевых людей, чьи знания не задокументированы, роль руководителей, которые создают постоянные конфликты, риски

выгорания, участки с самой высокой текучестью, риски в оплате труда, например, несистемные надбавки, некорректные расчеты и риски в документообороте.

Пример из практики: один специалист вел все кадровые документы компании на 600 человек и не имел дублера. HRD создал распределение задач. Через три месяца специалист ушла в отпуск на месяц, и процессы продолжились без проблем.

Быстро заработать доверие руководителей и сотрудников

К вам будут относиться через призму первых решений. Если HRD в первые недели создает хаос, доверие не восстановится. Чтобы заработать доверие, достаточно придерживаться общих правил, в частности, быть доступным для руководителей, держать слово в сроки, не обещать невозможное, приводить факты, а не мнения, помогать решать реальные злободневные проблемы.

Еще один способ, быстро улучшить маленькие вещи: инструкции, формы, процессы. В одной компании новый HR-директор заменил 12 непонятных форм адаптации на три понятных документа. Руководители вздохнули с облегчением. Это стало первым шагом к доверию.

Проверить структуру и зоны ответственности

Любой бизнес это живая система. Но со временем роли размываются, ответственность исчезает, а люди начинают "договариваться" вместо выполнения процессов.

Насторожить вас должны сотрудники, которые подчиняются двум руководителям. Красным флагом является и то, когда у процесса отсутствует владелец, дублирование функций в параллельных отделах, перегруз сильных сотрудников и недогруз слабых, хаотичное распределение задач

Пример. В маркетинге 14 сотрудников подчинялись двум руководителям одновременно. Не было владельца результата. HRD ввел матрицу и производительность выросла на 30% за два месяца.

Создать стиль коммуникации, который поймут сотрудники

HR должен задать тон тому, как компания говорит с людьми. От этого зависит доверие, вовлеченность и готовность людей принимать решения.

Принципы эффективной коммуникации довольно простые, но действенные. Говорите с сотрудниками просто и прямо, избегайте канцелярита, будьте честны в сложных вопросах, логичны и структурированы, уважительны. Давайте обратную связь в обе стороны, а не только сверху вниз.

Одна компания меняла график работы. Чтобы избежать волнения, HRD провел AMA-сессию: сотрудники написали 60 вопросов, и HRD отвечал на каждый. Напряжение ушло, сопротивления почти не было.

Сформировать карту "быстрых побед" и долгосрочную стратегию

После диагностики HRD должен определить короткий план на 30-60 дней и стратегический на 6-12 месяцев. Быстрые победы помогают показать результат здесь и сейчас, а стратегия убеждает собственника, что вы мыслите системно.

Типичные быстрые победы могут быть такими: оптимизация адаптации, ввод стандартов управления, запуск Exit-интервью, пересмотр бонусов, улучшение рекрутинга.

После запуска Exit-интервью коллега HR-директор обнаружил, что основной источник текучести один руководитель. С ним провели коучинг, часть задач перераспределили, стиль управления поменяли. В результате текучесть в отделе упала в два раза.

Обозначить свою роль делами, а не заявлениями

HR-директор не должен объяснять, что он стратегический партнер. Он должен действовать как стратегический партнер. Это проявляется в языке бизнеса, управленческих инструментах и способности брать ответственность.

Как показать, что вы не "про процессы", а про результат? Давайте прогнозы на основе данных, предлагайте решения, а не описывайте проблемы, говорите про влияние HR-инициатив на P&L, выстраивайте воронки, метрики и модели решений, участвуйте в управленческих совещаниях как равноправный участник.

Один HRD на первом совещании HRD сказал: "Чтобы выйти в план по выручке, нам нужно закрыть 80% позиций за 45 дней. Воронка такая, прогноз такой, риски такие". После этого HRD перестал быть "административной функцией". Он стал юнит-лидером.

<https://www.hr-director.ru/article/67349-blog-hr-10-shagov-hr-v-novoy-kompanii-19-m1>

ООО «Трансстроймеханизация»

В Ярославле начали вбивать сваи под третий мост

Ярославский новостной портал (yarnews.net) 18.11.2025

В Ярославле началось строительство подходов к новому мосту через Волгу. Напомним, 25 июля 2025 года министерство строительства и ЖКХ Ярославской области выдало разрешение на возведение третьего моста через Волгу в Ярославле. Документ будет действовать 4 года. Подрядчиком выступает ООО "Трансстроймеханизация", входящее в дивизион "Дороги и мосты" инфраструктурного холдинга "Нацпроектстрой". Первый этап работ по строительству мостового перехода через Волгу оценили в 4 миллиарда 35 миллионов 183 тысячи рублей. Как и планировалось, работы начались с транспортной развязки на Тормозном шоссе и эстакадной части на правом берегу Волги.

Фотографии portalу ЯрНьюс предоставили работающие на объекте ярославцы.

В Ярославле началось строительство подходов к новому мосту через Волгу. Один из рабочих сообщил, что первые сваи уже готовы. В настоящее время проводятся штамповые испытания грунтов. Несмотря на погодные условия, работы ведутся в круглосуточном режиме.

Активно готовятся сейчас опоры на пути от Волги до Тормозного шоссе. По словам работающих на объекте ярославцев, это еще не предел.

"Пару дней еще, наши парни разгонятся – будет хорошее портфолио", – написал нам автор фото.

Напомним, 25 июля 2025 года министерство строительства и ЖКХ Ярославской области выдало разрешение на возведение третьего моста через Волгу в Ярославле. Документ будет действовать 4 года. Подрядчиком выступает ООО "Трансстроймеханизация", входящее в дивизион "Дороги и мосты" инфраструктурного холдинга "Нацпроектстрой". Первый этап работ по строительству мостового перехода через Волгу оценили в 4 миллиарда 35 миллионов 183 тысячи рублей. Как и планировалось, работы начались с транспортной развязки на Тормозном шоссе и эстакадной части на правом берегу Волги.

https://www.yarnews.net/news/show/yaroslavl/91318/v_yaroslavle_nachali_vbivat_svai_pod_tretij_most.htm

Другие публикации по теме

<https://www.kommersant.ru/doc/8211719>

<https://www.yar.kp.ru/online/news/6677653/>

<https://yar.mk.ru/economics/2025/11/18/v-yaroslavle-nachali-zabivat-svai-v-osnovanii-tretego-mosta-cherez-volgu.html>

<https://yarreg.ru/articles/v-yaroslavle-nachali-vbivat-pervye-svai-tretego-mosta-cherez-volgu/>

<https://www.yarregion.ru/pages/presscenter/news.aspx?NewsId=36196>

<https://twitregion.ru/v-yaroslavle-vbivayut-pervye-svai-dlya-novogo-mosta-cherez-volgu/>

<http://vestnikyar.ru/v-yaroslavle-zabili-pervye-svai-tretego-mosta-cherez-volgu.html>

<https://yarcube.ru/news/miscellaneous/v-yaroslavle-zabili-pervye-svai-tretego-mosta-cherez-volgu/>

Дивизион «Железные дороги»

Более тысячи работников возводят оборудование для электрификации линий Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре – Ванино

Гудок (gudok.ru) 18.11.2025

Проект реализуется компаниями "Бамстроймеханизация" и "ОСК 1520" и направлен на обеспечение надежного электроснабжения важной магистрали Восточного полигона. Строительство предполагает возведение 17 тяговых подстанций, пять из которых находятся на этапе подготовки к запуску временных мощностей. Параллельно ведется монтаж необходимого электрооборудования и сооружение сопутствующих инженерных сетей. Уже установлено более 23 тысяч опор контактной сети и проложено свыше 1200 км кабельных трасс.

Проект реализуется компаниями "Бамстроймеханизация" и "ОСК 1520" и направлен на обеспечение надежного электроснабжения важной магистрали Восточного полигона.

Автор фото: Наша колея 1520

Строительство предполагает возведение 17 тяговых подстанций, пять из которых находятся на этапе подготовки к запуску временных мощностей. Параллельно ведется монтаж необходимого электрооборудования и сооружение сопутствующих инженерных сетей. Уже установлено более 23 тысяч опор контактной сети и проложено свыше 1200 км кабельных трасс.

Работа выполняется командой высококвалифицированных специалистов числом более тысячи человек, использующих специализированную технику в количестве около 400 единиц.

Окончательная цель проекта – существенно расширить пропускную способность одной из ключевых магистралей Транссибирской магистрали, снизить затраты на электроэнергию и повысить безопасность эксплуатации железнодорожного транспорта.

<https://gudok.ru/news/?ID=1731933>

Другие публикации по теме

https://www.ruscable.ru/news/2025/11/18/ Kompanii Natsproektstroya vozvedut 17 tyagovyx_po/

АО «Элтеза»

На торги за 144 млн выставили производственный комплекс у Обводного канала

Деловой Петербург (dp.ru) 18.11.2025

В Петербурге на торги выставили крупный производственный комплекс у Обводного канала, гласят данные площадки РТС тендер. Согласно документации, ОАО "Объединенные электротехнические заводы" продает имущество АО "ЭЛТЕЗА" недвижимость и имущество на Глухоозерском шоссе, 1/13 (недалеко от станции Санкт-Петербург-Товарный-Московский).

В Петербурге на торги выставили крупный производственный комплекс у Обводного канала, гласят данные площадки РТС тендер.

Аукцион проводится в рамках реализации непрофильных активов.

Согласно документации, ОАО "Объединенные электротехнические заводы" продает имущество АО "ЭЛТЕЗА" недвижимость и имущество на Глухоозерском шоссе, 1/13 (недалеко от станции Санкт-Петербург-Товарный-Московский).

В состав лота входят производственные здания площадью 1,4 тыс. м² и 3,7 тыс. м², склады, тарный цех, здание столярной мастерской, а также земельный участок площадью 18,7 тыс. м².

Заявки можно подать до 18 декабря 2025 года. Начальная цена составляет 143,9 млн рублей (задаток – 14 млн).

По открытым данным, "ЭЛТЕЗА" разрабатывает и выпускает современные системы управления движением поездов, а также другую продукцию автоматики и телемеханики для всех типов железных дорог.

Компания создана в 2005 году на базе профильных заводов, входит в состав российского строительного холдинга АО "Группа компаний "Нацпроектстрой" (ГК НПС).

В ноябре также пройдут торги по продаже непрофильного имущества АО "Почта России" – здания площадью 2,8 тыс. м² с участком почти 0,5 га рядом с Балтийским вокзалом на набережной Обводного канала, 118, корпус 3. Здание является объектом культурного наследия регионального значения ("Товарный пакгауз (южный) Варшавского вокзала").

Как писал "ДП", в 2026 году городские власти планируют продать некоторое государственное имущество для пополнения бюджета. По словам экспертов, промышленные территории, которые утратили производственные функции, например, зоны в районе Обводного канала и Невского района могли бы стать драйверами редевелопмента.

<https://www.dp.ru/a/2025/11/18/na-torgi-za-144-mln-vistavili>

Дивизион «Энергетика и порты»

АО «ТЭК Мосэнерго»

Свободненская ТЭС: завершено планирование территории под новый энергоблок

Телепорт.рф (teleport2001.ru) 18.11.2025

*Специалисты **Бамстроймеханизация**, входящей в состав "**Нацпроектстрой**", завершили работы по планировке территории для возведения объектов нового энергоблока Свободненской ТЭС в Амурской области. Проект расширения Свободненской ТЭС, разработанный "**Институтом Теплоэлектропроект**" (входит в **Нацпроектстрой**), включает в себя строительство нового энергоблока с мощностью 450 МВт. Ввод этой электростанции в эксплуатацию будет способствовать электрификации Восточного полигона железнодорожных линий.*

На Свободненской ТЭС проводится строительство нового энергоблока с мощностью 450 МВт.

Специалисты **Бамстроймеханизация**, входящей в состав "**Нацпроектстрой**", завершили работы по планировке территории для возведения объектов нового энергоблока Свободненской ТЭС в Амурской области.

В настоящее время строители завершают разработку котлованов и готовят фундаменты для зданий и сооружений будущего энергообъекта. На строительной площадке специалисты удалили слабые грунты в основании земляного полотна. Затем они выполнили послойное уплотнение насыпи для формирования котлована и установили более 260 свай для подпорных стенок.

Завершаются работы по обустройству системы водоотведения с использованием фильтрующих материалов. Для укрепления склонов, прилегающих к зоне строительства, укладывается 20 тыс. м² геотекстиля и монтируются габионные конструкции.

Площадь территории, где проводятся работы, составляет 20 тыс м², что эквивалентно площади трех футбольных полей. На объектах Свободненской ТЭС будет переработано более 500 тыс. м³ грунта. Строительство площадок для энергетических объектов ведется в две смены. В выполнении работ участвуют 300 сотрудников и 500 единиц техники.

Проект расширения Свободненской ТЭС, разработанный **"Институтом Теплоэлектропроект"** (входит в **Нацпроектстрой**), включает в себя строительство нового энергоблока с мощностью 450 МВт. Ввод этой электростанции в эксплуатацию будет способствовать электрификации Восточного полигона железнодорожных линий.

Помимо подготовки строительной площадки для объектов Свободненской ТЭС, **Бамстроймеханизация** участвовала в возведении нескольких значимых энергетических объектов на Дальнем Востоке. Среди них - Мутновская геотермальная электростанция на Камчатке и Амурская ТЭС.

Фото пресс-службы **Нацпроектстроя**

<https://www.teleport2001.ru/news/2025-11-18/206248-svobodnenskaya-tes-zaversheno-planirovanie-territorii-pod-novyy-energoblok.html>

Другие публикации по теме

<https://portamur.ru/news/detail/v-priamure-podgotovili-ploschadku-dlya-novogo-energobloka-svobodnenskoy-tes/>

<https://www.blagoveshensk.ru/news/portamur/418061/>

<https://www.amur.life/places/2025/11/19/vazhnye-raboty-na-ploschadi-v-tri-futbolnyh-polya-vedut-v-svobodnom>

<https://amur-news.net/society/2025/11/18/322888.html>

<https://myseldon.com/ru/news/index/338007885>

<https://www.teleport2001.ru/news/2025-11-18/206248-svobodnenskaya-tes-zaversheno-planirovanie-territorii-pod-novyy-energoblok.html>

<https://www.amurpolit.ru/dlya-novogo-energobloka-svobodnenskoy-tes-zavershili-podgotovku-ploshhadki-98436/>

<https://www.amurnews.ru/portamur/395565/>

<https://news-life.pro/svobodny/415422148/>

<https://www.amur.life/places/2025/11/19/vazhnye-raboty-na-ploschadi-v-tri-futbolnyh-polya-vedut-v-svobodnom>

Новости на ресурсах НПС

Подготовлена площадка под новый энергоблок Свободненской ТЭС

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 18.11.2025

Специалисты Бамстроймеханизации (входит в Нацпроектстрой) завершили планировку территории под объекты нового энергоблока Свободненской ТЭС в Амурской области.

Специалисты Бамстроймеханизации (входит в Нацпроектстрой) завершили планировку территории под объекты нового энергоблока Свободненской ТЭС в Амурской области.

В настоящее время строители завершают разработку котлованов и готовят фундаменты для зданий и сооружений будущего энергообъекта. На участке рабочие вырезали слабые грунты в основании земляного полотна, послойно уплотнили насыпь для формирования котлована, погрузили более 260 свай для подпорных стенок. Для укрепления прилегающих склонов ведётся укладка 20 тыс. кв. м геотекстиля и монтаж габионных конструкций.

Площадь территории, где ведутся работы, составляет 20 тыс. кв. м, что сопоставимо с тремя футбольными полями. Общий объем переработанного грунта на объектах Свободненской ТЭС превысит 500 тыс. куб. м. Площадки под энергообъекты строят в две смены.

Напомним, что проект расширения Свободненской ТЭС, подготовленный "Институтом Теплоэлектропроект" (входит в Нацпроектстрой), предусматривает строительство нового энергоблока мощностью 450 МВт. #Новости_НПС #Бамстроймеханизация

<https://t.me/gkNPS/1569>

Другие публикации по теме

<https://t.me/npsvsevk/367>

https://vk.com/wall-227648545_626

Офис "Нацпроектстрой" стал победителем премии Workplace Awards

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 18.11.2025

Офис Orbital Нацпроектстроя отмечен специализированной премией в сфере офисной недвижимости Workplace Awards в номинации "Лучший FIT-OUT проект". Жюри, в состав которого вошли представители ведущих архитектурных и дизайнерских агентств стран, отметили оригинальные дизайнерские решения, воплощенные во внутреннем интерьере здания.*

Офис Orbital Нацпроектстроя отмечен специализированной премией в сфере офисной недвижимости Workplace Awards в номинации "Лучший FIT-OUT* проект". Жюри, в состав которого вошли представители ведущих архитектурных и дизайнерских агентств стран, отметили оригинальные дизайнерские решения, воплощенные во внутреннем интерьере здания.

На вручении премии Группу компаний "Нацпроектстрой" представляла Елена Мацепуро, директор Департамента административно-хозяйственного обеспечения.

"Дизайнерские и архитектурные решения, воплощенные при строительстве бизнес-центра Orbital основаны на критериях удобства и комфорта. Созданное офисное пространство адаптировано под разные форматы работы сотрудников компании", – подчеркнула Елена Мацепуро.

Офис Orbital площадью более 25000м² рассчитан на более 2200 рабочих мест. В основе концепции дизайна внутреннего интерьера офиса лежит образ светового пути из огней транспортных артерий, который создан при помощи светильников изогнутой формы. На каждом типовом этаже находятся зоны отдыха различных типов. Внутренняя отделка лаунджей и зон совместной работы выполнена в светлых серо-бежевых тонах с использованием дерева и материалов оливкового цвета.

Напомним, что ранее, в июне 2025 года офис ГК НПС получил премию Best Office Awards в номинации "Светодизайн". Также дизайн-проект офисного пространства холдинга вошел в число четырех номинантов Гран-при. *Термин Fit-out означает проектирование, отделку и оснащение офисных помещений.

#НПС_новости

<https://t.me/gkNPS/1570>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-227648545_628

НПС наращивает темпы реконструкции «Фрунзенской»

ТГ-канал «Дороги и мосты», 18.11.2025

Реконструкция станции метрополитена Санкт-Петербурга "Фрунзенская", которую ведет "Дороги и Мосты" Нацпроектстроя, ускоряет темп. Установленный на площадке башенный кран позволит оптимизировать работы по возведению здания Единого диспетчерского центра метрополитена, проходящих в стесненных условиях городской застройки.

Реконструкция станции метрополитена Санкт-Петербурга "Фрунзенская", которую ведет "Дороги и Мосты" Нацпроектстроя, ускоряет темп. Установленный на площадке башенный кран позволит оптимизировать работы по возведению здания Единого диспетчерского центра метрополитена, проходящих в стесненных условиях городской застройки.

Специалисты Мостоотряда-90 "ДиМ" практически завершили создание котлована, забетонировали 30% площади фундамента будущего здания. По его периметру ведется монтаж арматуры стен и колонн здания.

Возведены две шахты для коммуникаций, так же в них выполнены работы по устройству фундаментов и ведутся работы по армированию стен. Для стабилизации фундамента сохраняемого вестибюля, выполнены 70 шт свай по типу Mini Jet .

Сохраненный купол старого наземного вестибюля станции очищен от деструктивного бетона. В наклонном ходе идет работа по установке пластин усиления тубингов, перечеканке швов и нагнетанию изолирующих составов за чугунную обделку.

Сейчас на объекте организована работа в круглосуточном режиме. На сегодняшний день заняты около 80 специалистов и порядка 15 единиц техники.

Для пассажиров станция откроется в 2027 году. Единый диспетчерский центр метро Санкт-Петербурга в здании, совмещенном с вестибюлем, начнет работать в 2029 году.

#НПС_новости #Мостоотряд_90 #Дороги_и_Мосты

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/1804>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2215

Электрификация БАМа: строим 17 тяговых подстанций

ТГ-канал «Наша колея 1520», 18.11.2025

В Хабаровском крае компании Нацпроектстроя (ОСК 1520, Бамстроймеханизация) развернули строительство 17 тяговых подстанций для электрификации линий Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре – Ванино. Объекты обеспечат надежное энергоснабжение электрифицированных участков Восточного полигона.

В Хабаровском крае компании Нацпроектстроя (ОСК 1520, Бамстроймеханизация) развернули строительство 17 тяговых подстанций для электрификации линий Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре – Ванино. Объекты обеспечат надежное энергоснабжение электрифицированных участков Восточного полигона.

Пять подстанций уже готовятся ко временной подаче напряжения: Эльбан, Разъезд №21, Сельгон, Джелюмкен, Литовко. На остальных наши строители монтируют оборудование.

Одновременно продолжаем работы по устройству систем энергоснабжения, СЦБ и связи. Установили более 23 тысяч опор контактной сети, уложили свыше 1200 километров кабельных

линий. На станциях смонтировали 650 ригелей жестких поперечин для проводов контактной подвески.

В работах задействовано более 1100 человек и 400 единиц спецтехники.

Электрификация линий Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре - Ванино обеспечит рост провозной способности наиболее загруженных участков БАМа, оптимизирует расходы на энергоресурсы, повысит безопасность перевозок. #новости1520 #Бамстроймеханизация #БАМ #ОСК1520

<https://t.me/NashaKoleya/3942>