

# Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 29–30 апреля | 2026 год

Москва, 2026

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ГК «Нацпроектстрой» .....</b>	<b>5</b>
<b>Александр Беглов: Большой Смоленский мост готов к проводке судов по фарватеру Невы .....</b>	<b>5</b>
Администрация Санкт-Петербурга 29.04.2026 .....	5
<i>Губернатор Александр Беглов и полномочный представитель Президента РФ в СЗФО Игорь Руденя после открытия навигации на Неве с воды осмотрели строящийся Большой Смоленский мост. О ходе работ по возведению переправы Александр Беглов 27 апреля доложил Президенту Владимиру Путину во время их двусторонней встречи в Петербурге. Губернатор отметил, что это будет первый разводной мост за последние более чем 40 лет. Сейчас специалисты компании АО «Дороги и Мосты» НПС завершают первые технологические разводки.....</i>	<i>5</i>
<b>Беглов рассказал, кто будет строить новый мост через Неву .....</b>	<b>6</b>
Фонтанка.Ру (fontanka.ru) 29.04.2026 .....	6
<i>Губернатор Александр Беглов подтвердил, что мост через Неву в составе Широтной магистрали скоростного движения будут строить те же рабочие, что сейчас возводят Большой Смоленский мост. Это Группа компаний "Нацпроектстрой".....</i>	<i>6</i>
<b>Заходит с севера. 10 лет спустя трамвай опять пытается доехать до Колпино 7</b>	<b>7</b>
Фонтанка.Ру (fontanka.ru) 29.04.2026 .....	7
<i>В Петербурге на общественные обсуждения загрузили документы по строительству трамвайной линии в Колпино. Проекту много лет, он проделал большой путь и вроде бы даже обзавелся инвестором. А все равно – сроки неизвестны. На ПМЭФ-2025 соглашение о намерениях подписали губернатор Петербурга Александр Беглов, гендиректор ГК "Нацпроектстрой" Алексей Крапивин и глава Сбербанка Герман Греф. Оно касается 4 трамвайных линий, и одна из них – как раз Шушары – Колпино. Уже в 2026-м "Нацпроектстрой" подписал аналогичное соглашение с городским "Горэлектротрансом". На этой стадии стала ясна задумка: холдинг строит трамвайные линии – город в лице ГЭТ их эксплуатирует.....</i>	<i>7</i>
<b>Цифровизация HR как ответ на кадровый дефицит в промышленности .....</b>	<b>9</b>
РБК Компании (companies.rbc.ru) 29.04.2026 .....	9
<i>Сергей Карпов, первый заместитель генерального директора Nexign, компании-разработчика Neon HRM, о том, как HR-автоматизация помогает удержанию сотрудников. – Что в первую очередь автоматизируют промышленные предприятия? Почему именно эти направления? – Как правило, начинают с процессов, где эффект наиболее значимый для бизнеса: адаптация, обучение, внутренние коммуникации, развитие и кадровый резерв. Это напрямую влияет на скорость включения сотрудников в работу и выхода на максимальный уровень производительности, снижение ошибок, а также на удержание ключевых кадров и готовность кадрового резерва. Такой подход, например, выбрала ГК "Нацпроектстрой", один из наших крупнейших клиентов.....</i>	<i>9</i>
<b>Дивизион «Дороги и Мосты» .....</b>	<b>12</b>

**АО «Мостострой-11» ..... 12**

**Заместителю руководителя Администрации Президента РФ рассказали про уникальные характеристики моста «Звезда Оби» .....12**

Ugra-news.ru (ugra-news.ru) 29.04.2026 ..... 12

*Заместитель руководителя Администрации Президента РФ Магомедсалам Магомедов в сопровождении губернатора Югры Руслана Кухарука и представителя генерального подрядчика – компании "Мостострой-11" (входит в Нацпроектстрой) побывал на мостовом переходе "Звезда Оби" в районе Сургута..... 12*

**Новости на ресурсах НПС.....13**

**Нацпроектстрой на ежегодной конференции "Коммерсанта" "Налоги" .....13**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 29.04.2026 ..... 13

*На ежегодной конференции "Налоги – 2026" выступила Екатерина Ермакова, директор департамента корпоративных проектов и государственно-частного партнерства Нацпроектстроя. Она поделилась опытом холдинга и подробно остановилась на рисках возмещения НДС при строительстве концессионных объектов..... 13*

**НПС подготовил Большой Смоленский мост к навигации .....13**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 29.04.2026 ..... 13

*Нацпроектстрой обеспечил готовность Большого Смоленского моста к пропуску крупногабаритных судов по Неве к началу навигации. В этом сегодня убедился губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов и полномочный представитель Президента России в Северо-Западном федеральном округе Игорь Руденя во время осмотра мостового перехода. ... 13*

**Три моста одного города. Владивосток.....14**

ТГ-канал «Дороги и мосты», 29.04.2026 ..... 14

*Сегодня в рубрике "три моста на город" – Владивосток. Мосты стали достопримечательностью этого города недавно – в 2012 году. Мосты Владивостока можно увидеть на купюре 2000 рублей. Расскажем о трех важнейших, построенных к саммиту АТЭС 2012 года. Кстати, в их проектировании принимали участие институты, в настоящее время входящие в НПС..... 14*

**БАМ – Северомуйский тоннель .....15**

ТГ-канал «Наша колея 1520», 29.04.2026..... 15

*Северомуйский тоннель на БАМе – не просто инженерное сооружение, а результат десятилетий упорства, риска и технического мастерства. Это самый длинный железнодорожный тоннель в России – 15,3 километров. Он проходит через Северо-Муйский хребет в Бурятии..... 15*

**Что там, над грозовыми облаками? .....15**

ТГ-канал «Все включено», 29.04.2026..... 15

*Красные спрайты, голубые джеты и эльфы – это не герои мультсериала, а названия временных световых явлений, возникающих в верхних слоях атмосферы. Электрические разряды*

*над грозовыми облаками (TLE, от англ. Transient Luminous Events) пилоты самолетов наблюдали и раньше, но ученые занялись их изучением только несколько десятилетий назад..... 15*

## **ГК «Нацпроектстрой»**

### **Александр Беглов: Большой Смоленский мост готов к проводке судов по фарватеру Невы**

Администрация Санкт-Петербурга 29.04.2026

*Губернатор Александр Беглов и полномочный представитель Президента РФ в СЗФО Игорь Руденя после открытия навигации на Неве с воды осмотрели строящийся Большой Смоленский мост. О ходе работ по возведению переправы Александр Беглов 27 апреля доложил Президенту Владимиру Путину во время их двусторонней встречи в Петербурге. Губернатор отметил, что это будет первый разводной мост за последние более чем 40 лет. Сейчас специалисты компании **АО «Дороги и Мосты» НПС** завершают первые технологические разводки.*

«В 2023 году, когда мы забили здесь первую сваю, мало кто верил, что мы действительно быстрыми темпами построим этот мост. Тем не менее, в соответствии с поручением Президента стройка идёт с опережением. В 2027 году откроем рабочее движение. Самое главное — мост выдержал своё первое испытание: в ночь с 24 на 25 апреля состоялся провод первого судна. Сегодня мы ещё раз проверили, как работают разводные механизмы, крылья этого моста. Убедились, что всё нормально, темпы хорошие. Большой Смоленский мост готов к беспрепятственной проводке крупногабаритных судов по фарватеру Невы. Это будет самый красивый мост, сделанный по петербургскому проекту», — сказал Александр Беглов.

Он напомнил, что запланировано ещё пять разводных переправ — четыре в городе и одна в Ленинградской области в составе КАД-2. Уже летом этого года начнётся строительство разводного моста в составе Широкой магистрали скоростного движения.

На Большом Смоленском мосту уже полностью смонтировано пролётное строение. Готовы два крыла по более 600 тонн каждое. Работу разводного пролёта обеспечивают 8 отечественных гидроцилиндров, изготовленных специалистами Обуховского завода. Цилиндры подключены к гидросистеме, состоящей из гидронасосов с электродвигателями. Технологические разводки моста проводились поэтапно, начиная с 5 градусов с последующим увеличением угла поворота до проектного под постоянным контролем всех параметров системы. Впереди у строителей — завершение работ в служебных помещениях на пятой и шестой опорах.

В 2028 году через развязки — на проспекте Обуховской Обороны, Октябрьской набережной и на пересечении Дальневосточного проспекта с улицей Коллонтай — мост подключат к дорожной сети Петербурга. Согласно проекту, на мосту будет шесть полос движения, в центре переправы — две полосы для движения трамваев. Также будут созданы пешеходная и велосипедная дорожки.

Ещё до завершения строительства мост претендует на звание рекордсмена. В сведённом положении высота его центральной части над водой составит 15 метров. Ширина судоходного пролёта — 60 метров, что обеспечит регулярный пропуск судов, при этом расстояние между осями «крыльев» — 66,2 метра. Это будет самый широкий двукрылый разводной пролёт в Петербурге.

<https://www.gov.spb.ru/press/governor/315268/>

#### **Другие публикации по теме**

<https://spb.vedomosti.ru/technology/articles/2026/04/29/1194069-peterburge-nachalas-razvodka-bolshogo-mosta>

<https://asninfo.ru/news/123739-bolshoy-smolenskiy-most-gotov-k-provodke-sudov-po-farvateru-nevy>

<https://spbdnevnik.ru/news/2026-04-29/glavnoe-za-den-v-peterburge-29-aprelya-obuchenie-po-programme-vremya-geroev-proshchanie-s-mayey-belenkoy-i-novye-tarify-na-parkovku>

<https://www.dp.ru/a/2026/04/29/smolnij-otchitalsja-o-gotovnosti>

<https://gudts.krti.gov.spb.ru/news/155814/>

<https://spb.dixinews.ru/news/obshchestvo/bolshoy-smolenskiy-most-sankt-peterburga-na-mesyats-ostavyat-razvedennym/>

<http://glavnoe.news/18260-v-peterburge-vpervye-razveli-stroyaschiysya-bolshoy-smolenskiy-most>

<https://xn--80asmdh4e.xn--p1ai/2026/04/29/aleksandr-beglov-i-igor-rudnya-s-vodi-osmotreli-stroyashchiysya-bolshoi-smolenskii-most>

<https://nevnews.ru/2026/04/29/aleksandr-beglov-i-igor-rudnya-s-vodi-osmotreli-stroyashchiysya-bolshoi-smolenskii-most>

<https://krti.gov.spb.ru/press/news/97454/>

<https://tass.ru/obschestvo/27260953>

<http://szfo.gov.ru/press/events/5537/>

<https://spb.aif.ru/city/bolshoy-smolenskiy-most-oficialno-stal-razvodnym>

<https://xn-----7kcbgld8ar8aphgi7e0de.xn--p1ai/smolenskij-most-gotov-k-provodke-sudov-po-farvateru-nevy>

<https://dvlife.ru/aleksandr-beglov-bolshoj-smolenskij-most-gotov-k-provodke-sudov-po-farvateru-nevy/>

<https://nia-spb.ru/news/society/21312.html>

<https://spbdnevnik.ru/news/2026-04-29/vyshel-na-finishnyu-pryamuyu-stroitelstvo-bolshogo-smolenskogo-mosta-idet-s-operezheniem-grafika>

<https://www.metronews.ru/novosti/peterbourg/reviews/bolshoy-smolenskiy-most-gotov-k-provodke-sudov-po-farvateru-nevy-2187970/>

<https://spbdnevnik.ru/news/2026-04-29/bolshoy-smolenskiy-most-gotov-k-provodke-sudov-po-farvateru-nevy>

[https://piter.tv/event/Bolshoj\\_Smolenskij\\_most\\_gotov\\_k\\_provodke\\_sudov/](https://piter.tv/event/Bolshoj_Smolenskij_most_gotov_k_provodke_sudov/)

<https://tvspb.ru/news/2026/04/29/aleksandr-beglov-bolshoj-smolenskij-most-gotov-k-provodke-sudov-po-farvateru-nevy>

<https://www.gov.spb.ru/press/governor/315268/>

<https://www.spb.kp.ru/daily/277779.5/5242557/>

<https://www.dp.ru/a/2026/04/29/smolnij-otchitalsja-o-gotovnosti>

<https://78.ru/news/2026-04-29/bolshoi-smolenskii-most-gotov-k-navigacionnomu-sezonu-na-neve>

## **Беглов рассказал, кто будет строить новый мост через Неву**

Фонтанка.Ру (fontanka.ru) 29.04.2026

*Губернатор Александр Беглов подтвердил, что мост через Неву в составе Широкой магистрали скоростного движения будут строить те же рабочие, что сейчас возводят Большой Смоленский мост. Это **Группа компаний "Нацпроектстрой"**.*

Губернатор Александр Беглов подтвердил, что мост через Неву в составе Широкой магистрали скоростного движения будут строить те же рабочие, что сейчас возводят Большой Смоленский мост. Это **Группа компаний "Нацпроектстрой"**.

О планах Беглов рассказал журналистам 29 апреля в ходе визита на стройплощадку Большого Смоленского моста: "Летом уже строители с этого моста перейдут ближе к железнодорожному мосту и начнется строительство очередного разводного моста через Неву в составе ШМСД".

Напомним, договор на строительство петербургской части ШМСД подписан с холдингом "Бамтоннельстрой-Мост" Руслана Байсарова – за исключением того этапа, который включает

переправу через Неву. "Фонтанка" рассказывала, что к нему хотели допустить как раз **"Нацпроектстрой"**, работа которого на Большом Смоленском мосту устраивает заказчика.

Как рассказал Беглов, стройка Большого Смоленского моста идет с опережением и в 2027 году откроется рабочее движение: "Мост выдержал свое первое испытание: в ночь с 24 на 25 апреля состоялся провод первого судна. Сегодня мы еще раз проверили, как работают разводные механизмы, крылья этого моста. Убедились, что все нормально, темпы хорошие. Большой Смоленский мост готов к беспрепятственной проводке крупногабаритных судов по фарватеру Невы".

В портфолио "БТС-Мост" – тоннели (в том числе Байкальский), мосты (в том числе на остров Русский), дороги и метро. В частности, "БТС-Мост" работал в Москве на участках Таганско-Краснопресненской и Некрасовской линий, а также строил участок в Новосибирске "Маршала Покрышкина" – "Березовая Роща". В Петербурге "БТС-Мост" уже строит электродепо "Красносельское" и имеет виды на продолжение красной линии метро в сторону Пулково и "Экспофорума".

**ГК "Нацпроектстрой"** – крупнейший холдинг, в числе соучредителей которого структуры Аркадия Ротенберга. В последние годы он начал получать знаковые подряды в Петербурге – Большой Смоленский мост и Дальневосточную развязку, в которую он будет переходить на правом берегу Невы, а также реконструкцию станции метро "Фрунзенская". Также **"Нацпроектстрой"** начал готовить инфраструктуру для строительства петербургского участка высокоскоростной железнодорожной магистрали и стал основным подрядчиком по строительству путей на всем протяжении ВСМ. Кроме того, холдинг недавно подписал соглашение о намерениях по строительству четырех трамвайных линий на юге Петербурга.

<https://www.fontanka.ru/2026/04/29/76393565/>

#### **Другие публикации по теме**

<https://178.ru/text/gorod/2026/04/29/76393720/>

<https://www.kommersant.ru/doc/8632531>

<https://www.pravda.ru/news/districts/2347944-spb-shmsd-new-bridge-contractor/>

## **Заходит с севера. 10 лет спустя трамвай опять пытается доехать до Колпино**

Фонтанка.Ру (fontanka.ru) 29.04.2026

*В Петербурге на общественные обсуждения загрузили документы по строительству трамвайной линии в Колпино. Проекту много лет, он проделал большой путь и вроде бы даже обзавелся инвестором. А все равно – сроки неизвестны. На ПМЭФ-2025 соглашение о намерениях подписали губернатор Петербурга Александр Беглов, гендиректор **ГК "Нацпроектстрой" Алексей Крапивин** и глава Сбербанка Герман Греф. Оно касается 4 трамвайных линий, и одна из них – как раз Шушары – Колпино. Уже в 2026-м **"Нацпроектстрой"** подписал аналогичное соглашение с городским "Горэлектротрансом". На этой стадии стала ясна задумка: холдинг строит трамвайные линии – город в лице ГЭТ их эксплуатирует.*

В Петербурге на общественные обсуждения загрузили документы по строительству трамвайной линии в Колпино. Проекту много лет, он проделал большой путь и вроде бы даже обзавелся инвестором. А все равно – сроки неизвестны.

Документация по планировке территории опубликована 29 апреля. Подавать предложения можно до 8 мая.

Ссылка на общественные обсуждения проекта

В титуле несколько объектов:

Софийская ул. (12 895 м);

трамвайная линия от станции метро "Южная" (она же "Шушары") до г. Колпино;  
проезд № 1 от Софийской ул. до проезда № 2 (1 129 м);  
Усть-Ижорское шоссе от Софийской ул. до Северного проезда (6 165 м);  
Заводской пр. от Софийской ул. до Пролетарской ул. (730 м);  
продолжение Пролетарской ул. от Софийской ул. до Заводского пр. (985 м).

В проекте планировки – Софийская улица с трамвайной линией до Колпино и Усть-Ижорское шоссе, уходящее от нее на восток

Большая часть документации посвящена реконструкции Софийской улицы от станции метро "Шушары" до Колпино со строительством вдоль нее трамвайной линии.

Как говорится в пояснительной записке, речь о линии легкорельсового транспорта на обособленном полотне: сначала по новому проезду № 1, затем по Софийской и Пролетарской улицам – до Заводского проспекта. Соответственно, надо предусмотреть и перспективные пути к будущему трамвайному парку – участок для него уже известен.

Реконструкция Софийской – это не только трамвай. На участке от КАД до Заводского это будет 6-полосная дорога с разделительной полосой. На всем 13-километровом протяжении запланированы искусственные сооружения:

развязка с примыканием проектируемого проезда № 1 в районе КАД;

разноуровневая развязка с Южной улицей с устройством разворотных петель;

разноуровневая развязка с Ленсоветовской дорогой;

мост через Кузьминку под трамвайное движение (157 м);

разноуровневая развязка с Усть-Ижорским шоссе с устройством кольцевого пересечения в нижнем уровне;

мост через Славянку (42 м) – с проездом под ним из поселка Ленсоветовский в сторону Усть-Ижорского шоссе;

разноуровневая развязка с Колпинским шоссе с устройством кольцевого пересечения в нижнем уровне;

разноуровневая развязка в районе примыкания М-11.

Все это – не считая обычных пересечений с примыкающими улицами, боковых проездов, велосипедных дорожек, трамвайных остановок (в частности, на конечных пунктах и у Кузьминки).

Уже в районе Колпино запланирован участок Пролетарской улицы и Заводского проспекта.

Усть-Ижорское шоссе отходит от Софийской улицы на восток через кольцевое пересечение. После реконструкции оно останется 4-полосным с разделительной полосой. Судя по проекту планировки, под мостом через Славянку, которую шоссе тоже пересекает, сделают проезд в сторону поселка Петро-Славянка. И, что еще важнее, сразу под путепроводом через железную дорогу Московского направления запланировано устройство разворотной петли с восточной стороны – с примыканием подъезда к ОАО "Ижорские заводы".

Зачем это нужно

В самой пояснительной записке авторы проекта включают в зону тяготения этой стройки весь Колпинский район, город Пушкин, поселок Тярлево, МО "Рыбацкое" (за исключением территории к северу от КАД), МО "Поселок Шушары" к востоку от железнодорожной ветки Витебского направления, а также Тельмановское сельское поселение Тосненского района Ленобласти. Всего более 360 тысяч человек, а рабочих мест – за 120 тысяч, и будет только больше.

Идея подключить Колпино к ближайшей станции через линию ЛРТ живет много лет. Еще в 2016 году – то есть даже до открытия "Шушар" – комитет по инвестициям сообщал, что строительство обойдется в 10 млрд, а использовать предполагается концессионную модель. В итоге бюджет рос, а в 2018-м на ПМЭФ даже подписали соглашение о намерениях с АО "Ренейссанс Констракшн". Из этого ничего не вышло, и в 2023 году проектирование депо под эту линию рядом со станцией метро "Шушары" заказал городской "Горэлектротранс". Подрядчик ПБ "Луч" контракт исполнил, рендеры можно увидеть у него на сайте.

Сейчас линия содержится в так называемом приоритетном списке Смольного. Но принципиально в данном случае не намерение, а уже выбранный партнер.

На ПМЭФ-2025 соглашение о намерениях подписали губернатор Петербурга Александр Беглов, гендиректор **ГК "Нацпроектстрой" Алексей Крапивин** и глава Сбербанка Герман Греф. Оно касается 4 трамвайных линий, и одна из них – как раз Шушары – Колпино.

Уже в 2026-м **"Нацпроектстрой"** подписал аналогичное соглашение с городским "Горэлектротрансом". На этой стадии стала ясна задумка: холдинг строит трамвайные линии – город в лице ГЭТ их эксплуатирует.

Все 4 маршрута из соглашения связаны: колпинский, Южная широтная магистраль (которая тоже пересечет Софийскую чуть севернее Усть-Ижорского шоссе), Волхонское шоссе и направление на город-спутник Южный. Но Колпино хотят подключать к большой земле не только в рамках этого проекта.

Уже сейчас в бюджете на следующий год есть проектирование другой линии – от "Рыбацкого" до Усть-Славянки. Но это часть более широкого проекта – довести маршрут до Колпино. Он содержится в Генплане и тоже был назван в числе транспортных приоритетов.

Подсвечена линия трамвая от "Рыбацкого" до Колпино

Источник:

Градостроительный портал Санкт-Петербурга

Но Генплан подсказывает и другое. Если уже наполовину запущенную линию Купчино – Шушары – "Славянка" продлевать, как и собираются, до кампуса СПбГУ и "Невской дельты", то следующий шаг – "перемычка", которая соединяет "Славянку" и колпинский маршрут, который сейчас вывесили на общественные обсуждения.

Оранжевым – заход в Колпино трамвайной линии от Шушар

Завершить это все очевидным афоризмом про все дороги, которые ведут в Колпино, не позволяет одно. Даже в ППТ, который опубликован 29 апреля, говорится: "В настоящее время срок реализации трамвайной линии неизвестен". Что уж говорить про маршрут от "Рыбацкого" или подключение к перспективному продолжению "Славянки".

<https://www.fontanka.ru/2026/04/29/76392830/>

**Другие публикации по теме**

<https://178.ru/text/gorod/2026/04/29/76393414/>

## **Цифровизация HR как ответ на кадровый дефицит в промышленности**

РБК Компании (companies.rbc.ru) 29.04.2026

*Сергей Карпов, первый заместитель генерального директора Nexign, компании-разработчика Neon HRM, о том, как HR-автоматизация помогает удержанию сотрудников. – Что в первую очередь автоматизируют промышленные предприятия? Почему именно эти направления? – Как правило, начинают с процессов, где эффект наиболее значимый для бизнеса: адаптация, обучение, внутренние коммуникации, развитие и кадровый резерв. Это напрямую влияет на скорость включения сотрудников в работу и выхода на максимальный уровень производительности, снижение ошибок, а также на удержание ключевых кадров и готовность кадрового резерва. Такой подход, например, выбрала **ГК "Нацпроектстрой"**, один из наших крупнейших клиентов.*

Сергей Карпов, первый заместитель генерального директора Nexign, компании-разработчика Neon HRM, о том, как HR-автоматизация помогает удержанию сотрудников

Сергей Карпов

Первый заместитель генерального директора

Сергей присоединился к компании в мае 2023 года. Его текущие обязанности включают выход компании на новые рынки, диверсификацию бизнеса и усиление позиций в части продаж биллинга.

Подробнее про эксперта

– Вы работаете с промышленными предприятиями не первый год. Как за это время изменился спрос на автоматизацию HR-процессов – и что сегодня является главным драйвером таких проектов?

– За последние несколько лет спрос заметно вырос, это уже не история про "цифровизацию ради цифровизации". Основные драйверы – дефицит персонала и стоимость текучести. Согласно исследованию "Зарплата.ру", на дефицит "синих воротничков" жалуются 52% работодателей, а текучесть достигает порядка 40%. Не стоит забывать и про растущие требования к операционной эффективности промышленных предприятий. В этой ситуации компании начинают смотреть на HR-автоматизацию как на инструмент устойчивости бизнеса.

Сейчас бизнес понимает: в условиях дефицита кадров дешевле работать с действующими специалистами, чем постоянно искать новых, и уделяет больше внимания удержанию и развитию персонала. А цифровые HR-инструменты становятся удобным механизмом для реализации подобных программ. При этом необходима внутренняя HR-экспертиза организации и ИТ-решения, в которых заложены лучшие практики рынка и которые готовы к адаптации под специфику конкретного бизнеса.

– Что в первую очередь автоматизируют промышленные предприятия? Почему именно эти направления?

– Как правило, начинают с процессов, где эффект наиболее значимый для бизнеса: адаптация, обучение, внутренние коммуникации, развитие и кадровый резерв. Это напрямую влияет на скорость включения сотрудников в работу и выхода на максимальный уровень производительности, снижение ошибок, а также на удержание ключевых кадров и готовность кадрового резерва. Такой подход, например, выбрала **ГК "Нацпроектстрой"**, один из наших крупнейших клиентов.

Адаптация – очевидная точка входа. Мы видим, что значительная часть сотрудников уходит в первый год, а многие – в первые месяцы. Если у человека с первого дня есть понятный маршрут, задачи, наставник, доступ к инструкциям через цифровой кабинет – риски раннего ухода снижаются.

Второй блок – обучение. Особенно на распределенных предприятиях, где важно учить и повышать квалификацию сотрудников без отрыва от производства, в удобном для них формате. Здесь востребованы LMS-модули, встроенные в HRM.

И третий вектор – автоматизация карьерных треков, оценки компетенций и формирование кадрового резерва. Для "синих воротничков" это становится важным фактором удержания: человек должен видеть перспективу роста внутри компании. А HR, в свою очередь, получает инструменты для обеспечения непрерывности бизнеса, быстрого замещения ключевых должностей, а также экономит ресурсы на внешнем подборе.

– Если говорить о бизнес-эффекте: как вы помогаете заказчикам обосновывать инвестиции в HRM-системы? Какие метрики чаще всего становятся решающими?

– Через экономику проекта. Сейчас аргумент "улучшим employee experience" (опыт сотрудника) для бизнеса сам по себе не работает, нужны цифры. И эффект не всегда сводится к прямой экономии времени. Мы обычно смотрим на несколько блоков метрик.

Первое – снижение операционных затрат. За счет консолидации процессов в одной системе, отказа от разрозненных решений: стоимости лицензий и затрат на поддержание этих систем.

Второе – экономия рабочего времени. Даже косвенные потери часто оказываются значительными. Если крупная компания теряет часы сотрудников на бюрократические операции, это может стоить десятки миллионов рублей в год. По данным рынка, автоматизация помогает добиться сокращения ручного труда на HR-администрирование на 45%.

Третье – снижение ошибок от ручных операций. Автоматизация позволяет сократить вероятность ошибок до 90%.

Четвертое – эффект от снижения текучести. Это один из самых сильных аргументов, потому что замена одного сотрудника может стоить 100-150% его годового дохода. Если цифровые инструменты позволяют снизить текучесть даже на 20-30%, экономика проекта становится понятной.

– Через сколько такие проекты обычно окупаются?

– Это зависит от зрелости процессов и масштаба компании, но в целом горизонт окупаемости – от нескольких месяцев до нескольких лет. Автоматизация внутренних коммуникации дает измеримый результат достаточно быстро: процессы протекают без простоев, сокращаются ошибки и ручной труд.

Если говорить про эффект от снижения текучести и повышения производительности, наибольший результат дает комплексная автоматизация процессов, учитывая стоимость замены сотрудника.

Важно, что сегодня заказчики все чаще считают не только прямой ROI, но и TCO – совокупную стоимость владения решением на горизонте нескольких лет. И здесь нередко оказывается, что автоматизация – это не дополнительная статья расходов, а способ эти расходы контролировать и в ряде случаев – уменьшить.

– Компании часто выбирают между собственной разработкой и готовыми решениями. Как вы выстраиваете этот диалог с заказчиком и в каких случаях готовое решение объективно выигрывает?

– Мы обычно обсуждаем это не как идеологический вопрос – "разрабатывать самим или покупать готовое", а как вопрос экономики, сроков и рисков. Для большинства компаний готовое решение выигрывает по трем причинам.

Первая – скорость. Готовую систему можно внедрить за несколько месяцев. Собственная разработка – часто горизонт двух-четырех лет. Вторая – предсказуемость инвестиций. У готового решения понятный бюджет, стоимость поддержки, обновлений, доработок, у собственной разработки скрытые расходы почти неизбежны. Третья – накопленная экспертиза и понятная дорожная карта развития системы. В продукт уже заложены лучшие практики, методологии, соответствие законодательству и требованиям безопасности, которые с каждым годом усиливаются.

Собственная разработка может быть оправдана, если у компании специфичные процессы, которые требуют колоссальной кастомизации решения, сильная ИТ-команда и готовность инвестировать в проект десятки или сотни миллионов рублей на горизонте 5+ лет. Зачастую для промышленных компаний оптимален выбор рыночного решения.

– Что сегодня становится критичным именно при внедрении HRM-решения в промышленности?

– Критично, насколько функциональность решения позволяет справиться с вызовами компании в промышленности. Если говорить о росте производительности, ключевое значение приобретает комплексность системы – возможность автоматизировать не отдельные участки, а процессы в совокупности. При этом они должны быть обеспечены сквозной аналитикой.

Второй момент – адаптация решения под реальные сценарии. В промышленности большая часть – сотрудники без фиксированного рабочего места, например, работающие в цехе. Они должны иметь возможность пользоваться сервисами с мобильного телефона.

Третье – архитектура решения, его логика и способность выдерживать высокую нагрузку. Далеко не все HR-решения способны выдержать десятки тысяч пользователей одновременно. Защита от кибератак также критически важна, поскольку в системе хранится и обрабатывается конфиденциальная информация и персональные данные сотрудников.

Четвертое – возможность гибкой донастройки. Сегодня востребованы low-code и no-code инструменты, когда часть изменений HR-команда может вносить самостоятельно, не привлекая ИТ-службу или вендора. Также важна простота интеграции с существующим ИТ-ландшафтом, включая 1С.

Nexign

<https://companies.rbc.ru/news/0TJsEswD1D/tsifrovizatsiya-hr-kak-otvet-na-kadrovyyj-defitsit-v-promyshlennosti/>

## **Дивизион «Дороги и Мосты»**

### **АО «Мостострой-11»**

#### **Заместителю руководителя Администрации Президента РФ рассказали про уникальные характеристики моста «Звезда Оби»**

Ugra-news.ru (ugra-news.ru) 29.04.2026

*Заместитель руководителя Администрации Президента РФ Магомедсалам Магомедов в сопровождении губернатора Югры Руслана Кухарука и представителя генерального подрядчика – компании **"Мостострой-11"** (входит в **Нацпроектстрой**) побывал на мостовом переходе "Звезда Оби" в районе Сургута.*

Заместитель руководителя Администрации Президента РФ Магомедсалам Магомедов в сопровождении губернатора Югры Руслана Кухарука и представителя генерального подрядчика – компании **"Мостострой-11"** (входит в **Нацпроектстрой**) побывал на мостовом переходе "Звезда Оби" в районе Сургута.

Гостю из Кремля, прибывшему в Сургут на семинар-совещание, посвященное реализации Стратегии государственной национальной политики, рассказали о крупнейшем в стране инфраструктурном объекте, который принял на себя основную нагрузку двух федеральных транспортных коридоров в составе логистического направления "Арктика – Азия" и Северного широтного коридора. Неслучайно мост был открыт для движения в 2025 году при участии президента России Владимира Путина.

При общей протяженности объекта в 1,76 километра, а вместе с подходами – более 45 километров, его уникальность заключается в том, что почти 70% из 47 км было построено практически на водной глади: это болота, пойма реки и сама река Обь.

На вопрос Магомедсалама Магомедова, почему мост проложили именно в этой части реки, специалисты пояснили, что такое решение, исходя из особенностей фарватера, подсказали речники региона.

Напомним, что строительство было реализовано в рамках народной программы "Единой России" и национального проекта "Инфраструктура для жизни".

[https://ugra-news.ru/article/zamestitelyu\\_rukovoditelya\\_administratsii\\_prezidenta\\_rf\\_rasskazali\\_pro\\_unikalnye\\_kharakteris\\_tiki\\_mos/](https://ugra-news.ru/article/zamestitelyu_rukovoditelya_administratsii_prezidenta_rf_rasskazali_pro_unikalnye_kharakteris_tiki_mos/)

## **Новости на ресурсах НПС**

### **Нацпроектстрой на ежегодной конференции "Коммерсанта" "Налоги"**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 29.04.2026

*На ежегодной конференции "Налоги – 2026" выступила Екатерина Ермакова, директор департамента корпоративных проектов и государственно-частного партнерства Нацпроектстроя. Она поделилась опытом холдинга и подробно остановилась на рисках возмещения НДС при строительстве концессионных объектов.*

На ежегодной конференции "Налоги – 2026" выступила Екатерина Ермакова, директор департамента корпоративных проектов и государственно-частного партнерства Нацпроектстроя. Она поделилась опытом холдинга и подробно остановилась на рисках возмещения НДС при строительстве концессионных объектов.

"В нашем портфеле свыше тысячи реализованных проектов, среди них более 10 – на базе государственного частного партнерства. Несмотря на высокие ставки, ГЧП переживает новый импульс роста", - отметила Екатерина Ермакова.

В рамках сессии особое внимание было уделено внесенному в Госдуму законопроекту о прозрачности субсидий при реализации концессий, который позволит избежать риска двойного возмещения НДС из бюджета. Также участники конференции обсудили цифровизацию налоговой функции, вопросы налогообложения в концессиях и ГЧП, переквалификацию внутригрупповых платежей. Рынку проектов ГЧП в России более 20 лет. За это время реализовано большое количество значимых для страны проектов. Рекордным стал 2024 год: заключено 215 соглашений на 2,3 трлн рублей.

📍 Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в "Макс" #НПС\_новости

<https://t.me/gkNPS/1831>

**Другие публикации по теме**

[https://vk.com/wall-227648545\\_827](https://vk.com/wall-227648545_827)

### **НПС подготовил Большой Смоленский мост к навигации**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 29.04.2026

*Нацпроектстрой обеспечил готовность Большого Смоленского моста к пропуску крупногабаритных судов по Неве к началу навигации. В этом сегодня убедился губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов и полномочный представитель Президента России в Северо-Западном федеральном округе Игорь Руденя во время осмотра мостового перехода.*

Нацпроектстрой обеспечил готовность Большого Смоленского моста к пропуску крупногабаритных судов по Неве к началу навигации. В этом сегодня убедился губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов и полномочный представитель Президента России в Северо-Западном федеральном округе Игорь Руденя во время осмотра мостового перехода.



"С уверенностью говорю – мост готов к беспрепятственной проводке крупногабаритных судов по фарватеру Невы. Под разведенными "крыльями" уже прошло первое судно.

Строители работают на опережение. В следующем году планируем открыть рабочее движение по новой переправе. Успешно реализовать такую непростую задачу нам помогает поддержка Президента России Владимира Путина" - отметил Губернатор.

При прохождении судов разводной пролет поднимает "крылья" на 72 градуса с помощью 8 гидроцилиндров, смонтированных на пятой и шестой опорах моста. В настоящее время

специалисты "Дорог и Мостов" НПС завершают работы по бетонированию служебных помещений на опорах и начали демонтировать временные сооружения и устройства.

В сведенном положении высота центральной части Большого Смоленского моста над водой составит 15 метров. Ширина судоходного пролета – 60 метров, что обеспечит регулярный пропуск судов, при этом расстояние между осями "крыльев" – 66,2 метра.

На мосту будет шесть полос движения и две полосы для движения трамваев, пешеходная и велосипедная дорожки. Также НПС построит развязки на подходах к мосту с проспектом Обуховской обороны, Октябрьской набережной и на пересечении Дальневосточного проспекта с улицей Коллонтай.  Каналы Нацпроектстрой  Подписаться на НПС в "Макс" #НПС\_новости #Дороги\_и\_Мосты #Мостоотряд\_90 #Мостоотряд\_99 #Мостоотряд\_22

<https://t.me/gkNPS/1832>

### Другие публикации по теме

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2135>

[https://vk.com/wall-227648545\\_828](https://vk.com/wall-227648545_828)

[https://vk.com/wall-222904688\\_2777](https://vk.com/wall-222904688_2777)

## Три моста одного города. Владивосток

ТГ-канал «Дороги и мосты», 29.04.2026

*Сегодня в рубрике "три моста на город" – Владивосток. Мосты стали достопримечательностью этого города недавно – в 2012 году. Мосты Владивостока можно увидеть на купюре 2000 рублей. Расскажем о трех важнейших, построенных к саммиту АТЭС 2012 года. Кстати, в их проектировании принимали участие институты, в настоящее время входящие в НПС.*

Сегодня в рубрике "три моста на город" – Владивосток.

Мосты стали достопримечательностью этого города недавно – в 2012 году. Мосты Владивостока можно увидеть на купюре 2000 рублей. Расскажем о трех важнейших, построенных к саммиту АТЭС 2012 года. Кстати, в их проектировании принимали участие институты, в настоящее время входящие в НПС.

 Русский мост

Именно его мы видим на купюре – мост через морской пролив на остров Русский, он же Русский мост. Его собирались построить еще в XX веке, однако к реализации проекта удалось приступить только в 2007 году. Итогом усилий многочисленных организаций стал вантовый мост с главным пролетом 1104 м и подмостовым габаритом 70 м – единственный такой в России. Однако из самого города его увидеть непросто – все-таки от центра это далеко.

 Золотой мост

Зато мост через бухту Золотой рог или Золотой мост находится в самом центре города. Он тоже вантовый и тоже большой, хотя и меньше Русского – 737 м основного пролета и 60 м подмостового габарита. Правда, он шире – шесть полос против четырех. И в целом похож на Русский, за исключением пилонов – здесь они расходятся, а у Русского сходятся. На купюре он тоже есть – но силуэтом.

 Мост через Амурский залив

Из всех мостов Владивостока этот самый протяженный – более 4 км. И самый неприметный (на купюре его нет). А все потому, что он находится очень далеко от центра на подъездной дороге к городу и является низководным – то есть его судоходный габарит всего 6 м. Но зато в момент постройки он был вторым по длине мостом России (после Президентского через Волгу в Ульяновске). С тех пор, правда, он опустился на 6 место.

 Каналы Нацпроектстрой  Подписаться на НПС в "Макс" #ДиМ\_три\_моста

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2133>

## Другие публикации по теме

[https://vk.com/wall-222904688\\_2774](https://vk.com/wall-222904688_2774)

### **БАМ – Северомуйский тоннель**

ТГ-канал «Наша колея 1520», 29.04.2026

*Северомуйский тоннель на БАМе – не просто инженерное сооружение, а результат десятилетий упорства, риска и технического мастерства. Это самый длинный железнодорожный тоннель в России – 15,3 километра. Он проходит через Северо-Муйский хребет в Бурятии.*

Северомуйский тоннель на БАМе – не просто инженерное сооружение, а результат десятилетий упорства, риска и технического мастерства.

Это самый длинный железнодорожный тоннель в России – 15,3 километра. Он проходит через Северо-Муйский хребет в Бурятии.

Его строительство длилось 26 лет, и стало настоящей борьбой с природой.

Вечная мерзлота, подземные воды, тектонические разломы, сейсмоактивность, повышенный уровень радиации и регулярные обвалы. Глубина тоннеля – примерно один километр, диаметр – 9,5 метров. Для отвода воды, вентиляции и обслуживания была построена дополнительная дренажная штольня с узкоколейной железной дорогой.

Официально сооружение открыли в 2003 году. Северомуйский тоннель сократил путь через Ангараканский перевал с 57 до 23 километров, а время в пути – с двух часов до 25 минут. Раньше тяжеловесные составы приходилось буквально "перетаскивать" через горы: их разбирали и вели по обходной дороге на скорости до 20 км/ч с дополнительными локомотивами по "Чертову мосту".

♥ Каналы Нацпроектстрой 📄 Подписаться на НПС в "Макс" #ликбез1520 #БАМ

<https://t.me/NashaKoleya/4290>

### **Что там, над грозовыми облаками?**

ТГ-канал «Все включено», 29.04.2026

*Красные спрайты, голубые джеты и эльфы – это не герои мультсериала, а названия временных световых явлений, возникающих в верхних слоях атмосферы. Электрические разряды над грозовыми облаками (TLE, от англ. Transient Luminous Events) пилоты самолетов наблюдали и раньше, но ученые занялись их изучением только несколько десятилетий назад.*

Красные спрайты, голубые джеты и эльфы – это не герои мультсериала, а названия временных световых явлений, возникающих в верхних слоях атмосферы. Электрические разряды над грозовыми облаками (TLE, от англ. Transient Luminous Events) пилоты самолетов наблюдали и раньше, но ученые занялись их изучением только несколько десятилетий назад.

Одно из открытий, сделанных благодаря высокоскоростным съемкам, кардинально меняет наше представление о молниях. Когда из облака стартует первый грозовой разряд, так называемый "лидер", ему навстречу с земли идет встречный разряд. Они соединяются на высоте в несколько десятков метров над поверхностью земли. То есть, когда молния бьет в дерево, она бьет не сверху, а снизу!

Ученые выделяют разные виды TLE. Голубые джеты, узкие синие струи света, выстреливают вверх прямо из грозового облака во время удара молнии, поднимаясь на высоту до 40-50 км.

Красные спрайты появляются через доли секунды после молнии и живут меньше мгновения. Гигантские "медузы" яркого цвета достигают 20 км в высоту, а их пучок может иметь диаметр до 70 км. Чаще всего они возникают группами и могут пульсировать и менять форму, как будто исполняя танец.

Выше всех действуют эльфы. Концентрические круги (диски) возникают одновременно с ударом молнии на миллисекунды, расширяясь на сотни километров.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в "Макс" #НПС\_заряд

<https://t.me/npsvsevk/644>