

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 24–25 июня | 2026 год

Москва, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

Дивизион «Дороги и Мосты»	4
АО «Дороги и Мосты»	4
Александр Беглов: На строительстве нового разводного моста через Неву в составе ШМСД забетонирована первая свая.....	4
Администрация Санкт-Петербурга, 24.06.2026	4
Он напомнил, что недавно, 5 июня, в рамках Петербургского международного экономического форума состоялась торжественная закладка памятного камня, посвящённая началу строительства этапа 4.1. В церемонии вместе с главой города приняли участие Президент-Председатель правления Банка ВТБ Андрей Костин и генеральный директор АО «ГК НПС» Алексей Крапивин.	4
Владимир Ефимов: завершена надвигка на путепроводе через пути МЦД-2 на финальном участке МСД	5
Комплекс градостроительной политики и строительства города Москвы (stroimsk.ru) 24.06.2026	5
Работы по надвигке велись в рамках проекта финального участка Московского скоростного диаметра (МСД) на его южном направлении. "Строительно-монтажные работы над путями МЦД-2 идут при четком взаимодействии между железнодорожниками, мостовиками и городом. Мы провели надвигку в "технологические окна", представленные МЖД, в точном соответствии с планом. Сложная техническая операция была успешно завершена в срок", – рассказал директор Мостоотряда-4 "Нацпроектстрой" Алексей Рогачев.	5
«Если кандидат ждет несколько дней, вы его уже потеряли»: как меняется рынок найма в России	7
Инк. (incruissia.ru) 24.06.2026	7
Мы поговорили с директором департамента по подбору персонала компании "Дороги и мосты" группы компаний "Нацпроектстрой" Ольгой Александровой о том, почему HR-бренд становится одним из главных активов работодателя, как меняется массовый найм и какие инструменты помогают компаниям находить сотрудников в условиях дефицита кадров.....	7
Новости на ресурсах НПС.....	11
Масштабный сбой в работе цифровой радиосвязи GSM-R парализовал вчера железные дороги по всей Германии	11
ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 24.06.2026	11
Встали междугородние и региональные поезда, городские электрички в Берлине и Мюнхене. Причиной, по сообщению оператора Deutsche Bahn, стала "плановая замена технического компонента". В отличие от западных железных дорог российская система управления движением для первой российской ВСМ Москва – Санкт-Петербург, которую разработали в НИИАС (филиал РЖД), строится на базе защищенного радиоканала.	11
Мост как национальный проект. Сенегал	11

ТГ-канал «Дороги и мосты», 24.06.2026	11
<i>В западной части Африки, среди песков Сахары протекает река Сенегал длиной более полутора тысяч километров. Она дала свое имя государству, в прошлом – французской колонии. Мост через эту реку в городке Сен-Луи является одной из туристических достопримечательностей республики и хранит память о ее истории.</i>	
Завершена надвигка на путепроводе через пути второго Московского центрального диаметра (МЦД-2) в Царицыно	12
ТГ-канал «Дороги и мосты», 24.06.2026	12
<i>Всего специалисты филиала "ДиМ" Мостоотряд-4 выполнили семь этапов надвигки пролетного строения, начиная с осени прошлого года. В ходе последнего из них металлоконструкция была продвинута на 26 м и встала на опору. В общей сложности за все этапы было пройдено 322 м.</i>	
На строительстве разводного моста в составе ШМСД забетонировали первую сваю.....	13
ТГ-канал «Дороги и мосты», 24.06.2026	13
<i>Специалисты АО "Дороги и Мосты" Нацпроектстроя развернули работы по устройству буронабивных свай (БНС) будущего разводного моста в составе Широтной магистрали скоростного движения в Санкт-Петербурге. Завершено бетонирование первой БНС диаметром 1500 мм длиной 31,1 м.</i>	
Как «консервируют» энергию в пустыне Гоби	14
ТГ-канал «Все включено», 24.06.2026.....	14
<i>В китайской пустыне Гоби, по соседству с солнечно-термальной электростанцией, установлена крупнейшая в мире "сверххолодная воздушная батарея". Ее основная задача – сглаживать нестабильность работы возобновляемых источников, накапливая излишки и отдавая их в сеть в периоды пикового спроса.....</i>	

Дивизион «Дороги и Мосты»

АО «Дороги и Мосты»

Александр Беглов: На строительстве нового разводного моста через Неву в составе ШМСД забетонирована первая свая

Администрация Санкт-Петербурга, 24.06.2026

Он напомнил, что недавно, 5 июня, в рамках Петербургского международного экономического форума состоялась торжественная закладка памятного камня, посвящённая началу строительства этапа 4.1. В церемонии вместе с главой города приняли участие Президент-Председатель правления Банка ВТБ Андрей Костин и генеральный директор АО «ГК НПС» Алексей Крапивин.

На строительной площадке нового разводного моста через Неву в рамках Широтной магистрали скоростного движения сегодня, 24 июня, завершено бетонирование первой буронабивной сваи. Это стартовый, но очень важный этап создания опор для самого сложного участка ШМСД. Губернатор Александр Беглов отметил, что проект реализуется как инженерное и градостроительное решение, которое отвечает вызовам XXI века.

«С первой сваи начинается путь к уникальному сооружению — второму за сорок лет разводному мосту через Неву с рекордным крылом длиной 61 метр и быстрой разводкой. Переправа в составе ШМСД имеет уникальную конструкцию и спроектирована в балансе с историческим обликом Петербурга. Она сохранит панораму соседнего Финляндского железнодорожного моста — объекта культурного наследия», — подчеркнул Александр Беглов.

Он напомнил, что недавно, 5 июня, в рамках Петербургского международного экономического форума состоялась торжественная закладка памятного камня, посвящённая началу строительства этапа 4.1. В церемонии вместе с главой города приняли участие Президент-Председатель правления Банка ВТБ Андрей Костин и генеральный директор АО «ГК НПС» Алексей Крапивин.

Строительство Широтной магистрали скоростного движения ведётся по поручению Президента России и является одним из ключевых инфраструктурных проектов Северной столицы. Новая автомагистраль призвана обеспечить скоростное движение, стимулировать экономический рост, повышение качества жизни петербуржцев и транспортную связанность внутри Санкт-Петербургской агломерации.

Как отметил директор по строительству компании-концессионера ООО «Широтная Магистраль Северной Столицы» Михаил Фокин, для сооружения моста предстоит выполнить огромный объём работ. Впереди более 1200 буронабивных свай, 160 тысяч кубометров бетона, 16 тысяч тонн металлоконструкций.

«Первая свая — это не просто технический рубеж, а момент, когда этап 4.1 начинает обретать реальные очертания», — сказал Михаил Фокин.

Первая свая диаметром 1500 миллиметров и длиной 31,1 метра была погружена в основание будущей русловой опоры. Технология требует высокой точности: после бурения скважины в неё установили арматурный каркас и заполнили бетоном. Такой фундамент обеспечит максимальную несущую способность даже на сложных грунтах.

Директор филиала АО «Дороги и Мосты» Мостоотряда-99 Александр Ильин подчеркнул, что работы ведутся в условиях стеснённой городской застройки, рядом с объектами культурного наследия и транспортной инфраструктурой.

«Здесь нам пригодится опыт, полученный за два года на Большом Смоленском мосту и прилегающих развязках — логистика отлажена, технологии отработаны. Будем делать всё

от нас зависящее, чтобы завершить работы в срок и с наилучшим качеством», — отметил Александр Ильин.

Мост через Неву — центральный элемент четвёртого этапа ШМСД, который считается наиболее насыщенным по инженерной сложности. Общая протяжённость этапа 4.1 превышает 5 километров (3,4 километра по правому и 4,5 километра по левому направлению). Сам мостовой переход длиной 462,9 метра в створе улиц Фаянсовой и Зольной будет опираться на 11 опор, из которых шесть встанут прямо в русле Невы.

Новая магистраль свяжет западные и восточные районы города, разгрузит существующие транспортные артерии и создаст условия для дальнейшего развития прилегающих территорий.

<https://www.gov.spb.ru/press/governor/317569/>

Другие публикации по теме

<https://spb.vedomosti.ru/technology/news/2026/06/24/1208581-v-peterburge-zabetonirovali-pervuyu-svayu-budushchego-mosta>

<https://spbinvestment.ru/ru/news/24-06-2026-na-stroitelnoy-ploshchadke-razvodnogo-mosta-v-sostave-shmsd-zabetonirovali-pervuyu-svayu>

<https://www.dp.ru/a/2026/06/24/peterburzhcam-pokazali-nachalo>

<https://www.zaks.ru/new/archive/view/267418>

<https://piterskie-zametki.ru/401563>

<https://spb.vedomosti.ru/technology/news/2026/06/24/1208581-v-peterburge-zabetonirovali-pervuyu-svayu-budushchego-mosta>

<https://spb.vedomosti.ru/technology/news/2026/06/24/1208581-v-peterburge-zabetonirovali-pervuyu-svayu-budushchego-mosta>

<https://xn--80asmdh4e.xn--p1ai/2026/06/24/na-shirotnoi-magistrali-skorostnogo-dvizheniya-zalili-pervuyu-svayu-budushchego-mosta-cherez-nevu>

<https://nevnews.ru/2026/06/24/na-shirotnoi-magistrali-skorostnogo-dvizheniya-zalili-pervuyu-svayu-budushchego-mosta-cherez-nevu>

<https://topdialog.ru/2026/06/24/smolnyj-zabetonirovana-pervaya-svaya-novogo-mosta-cherez-nevu/>

<https://tvspb.ru/news/2026/06/24/aleksandr-beglov-na-stroitelstve-novogo-razvodnogo-mosta-cherez-nevu-v-sostave-shmsd-zabetonirovana-pervaya-svaya>

<https://www.gov.spb.ru/press/governor/317569/>

<https://propeterburg.info/?module=articles&action=view&id=53625>

<https://myseldon.com/ru/news/index/347649752>

<http://sanktpeterburg.bezformata.com/listnews/mosta-cherez-nevu-v/161023522/>

<https://spbnews78.ru/other/2026/06/24/275217.html>

<https://piter-news.net/economy/2026/06/24/851813.html>

Владимир Ефимов: завершена надвигка на путепроводе через пути МЦД-2 на финальном участке МСД

Комплекс градостроительной политики и строительства города Москвы (stroim.mos.ru) 24.06.2026

Работы по надвигке велись в рамках проекта финального участка Московского скоростного диаметра (МСД) на его южном направлении. "Строительно-монтажные работы над путями МЦД-2 идут при четком взаимодействии между железнодорожниками, мостовиками и городом. Мы провели надвигку в "технологические окна", представленные МЖД, в точном соответствии с

планом. Сложная техническая операция была успешно завершена в срок", – рассказал директор **Мостоотряда-4 "Нацпроектстроя"** Алексей Рогачев.

Работы по надвижке велись в рамках проекта финального участка Московского скоростного диаметра (МСД) на его южном направлении. Об этом сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Владимир Ефимов.

"Продолжаются работы на финальном участке МСД на юге столицы. Всего здесь построят и реконструируют 7,7 километра дорог, в том числе шесть искусственных сооружений. Так, на одном из путепроводов завершена надвижка пролетного строения. Всего специалисты выполнили семь этапов надвижки, в ходе последнего металлоконструкция была продвинута на 26 метров и встала на опору. Там она будет состыкована с частью путепровода, собранной в навес над Бакинской улицей. Сейчас на участке задействованы почти 200 рабочих и 10 единиц техники. Завершить работы на финальном участке планируется до конца этого года", – отметил Владимир Ефимов.

Путепровод обеспечит удобный выезд со стороны Липецкой улицы на новый участок МСД – Каспийскую улицу, идущую параллельно путям МЦД-2. У него будет два съезда на основной ход магистрали: в сторону Каширского и Симферопольского шоссе.

"Благодаря новому участку сократится перепробег на два километра, а также время в пути. Будет улучшено транспортное обслуживание около 700 тысяч жителей юга Москвы. Снизится нагрузка на участки МСД, Кантемировскую и Каспийскую улицы, а также будет создан дополнительный выезд на трассу М-4 "Дон" с диаметра через Липецкую улицу", – добавил руководитель Департамента строительства транспортной и инженерной инфраструктуры города Москвы Василий Десятков.

В рамках благоустройства территории предусмотрено устройство восьми гектаров газонов.

"Строительно-монтажные работы над путями МЦД-2 идут при четком взаимодействии между железнодорожниками, мостовиками и городом. Мы провели надвижку в "технологические окна", представленные МЖД, в точном соответствии с планом. Сложная техническая операция была успешно завершена в срок", – рассказал директор **Мостоотряда-4 "Нацпроектстроя"** Алексей Рогачев.

Ранее мэр Москвы Сергей Собянин рассказал о завершении ключевого этапа строительства путепровода через железнодорожные пути третьего Московского центрального диаметра.

Москва – один из лидеров среди регионов по объемам строительства. Возведение в столице объектов дорожно-транспортной инфраструктуры соответствуют целям и инициативам национального проекта "Инфраструктура для жизни".

<https://stroi.mos.ru/news/vladimir-iefimov-zavershena-nadvizhka-na-putieprovodie-chieriez-puti-mtsd-2-na-final-nom-uchastkie-msd>

Другие публикации по теме

<https://www.m24.ru/news/24062026/913610>

<https://vestim Moskva.ru/society/zavershena-nadvizhka-na-puteprovoode-cherez-puti-mtsd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

<https://web.lifelines.name/news/2026/6/24/efimov-zavershena-nadvizhka-na-puteprovoode-cherez-puti-mtsd2-na-finalnom-uchas>

<https://svaomos.news/news/transport/zavershena-nadvizhka-na-puteprovoode-cherez-puti-mtsd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

<https://mskst.ru/society/zavershena-nadvizhka-na-puteprovoode-cherez-puti-mtsd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

<https://uzaomos.news/news/transport/zavershena-nadvizhka-na-puteprovoode-cherez-puti-mtsd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

<https://vaomos.news/news/transport/zavershena-nadvizhka-na-puteprovoode-cherez-puti-mtsd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

<https://zaomos.news/news/transport/zavershena-nadvizhka-na-puteprovide-cherez-puti-mtsd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

<https://antmsk.ru/events/zavershena-nadvizhka-na-puteprovide-cherez-puti-mtsd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

<https://caomos.news/news/transport/zavershena-nadvizhka-na-puteprovide-cherez-puti-mtsd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

<https://uaomos.news/news/transport/zavershena-nadvizhka-na-puteprovide-cherez-puti-mtsd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

<https://saomos.news/news/transport/zavershena-nadvizhka-na-puteprovide-cherez-puti-mtsd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

<https://uvaomos.news/news/transport/zavershena-nadvizhka-na-puteprovide-cherez-puti-mtsd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

<https://zelaomos.news/news/transport/zavershena-nadvizhka-na-puteprovide-cherez-puti-mtsd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

<https://tinaomos.news/news/transport/zavershena-nadvizhka-na-puteprovide-cherez-puti-mtsd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

<https://mos-oblast.ru/events/zavershena-nadvizhka-na-puteprovide-cherez-puti-mtsd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

<https://nsn.fm/novosti-moskvy/efimov-rabochie-zavershili-nadvizhku-na-puteprovide-na-finalnom-uchastke-msd>

<https://vm.ru/news/1337107-efimov-zavershena-nadvizhka-na-puteprovide-cherez-puti-mcd-2-na-finalnom-uchastke-msd>

<https://www.msk.kp.ru/online/news/7037373/>

<https://www.mos.ru/news/item/171795073/>

<https://mskrnews.ru/2026/06/24/zavershena-nadvizhka-na-puteprovide-cherez-puti-mcd-2-na-finalnom-uchastke-msd/>

https://www.ruscable.ru/news/2026/06/24/zavershena_nadvizhka_na_puteprovide_cherez_puti_MT/

<https://rcmm.ru/novosti/74048-transportnyj-proryv-na-juge-moskvy-gotov-puteprovod-na-finalnom-uchastke-msd.html>

«Если кандидат ждет несколько дней, вы его уже потеряли»: как меняется рынок найма в России

Инк. (incrussia.ru) 24.06.2026

Мы поговорили с директором департамента по подбору персонала компании "Дороги и мосты" группы компаний "Нацпроектстрой" Ольгой Александровой о том, почему HR-бренд становится одним из главных активов работодателя, как меняется массовый найм и какие инструменты помогают компаниям находить сотрудников в условиях дефицита кадров.

Рынок труда в России остается неоднородным: в одних сферах работодатели по-прежнему конкурируют за сотрудников, в других, наоборот, всегда есть выбор из большого количества кандидатов. В массовом найме персонала помогают джобборды – специализированные сайты и платформы для поиска работы и подбора персонала, где работодатели самостоятельно размещают вакансии, а соискатели – свои резюме.

Но почти во всех отраслях бизнес сталкивается с одним и тем же вопросом: как привлекать и удерживать людей.

Мы поговорили с директором департамента по подбору персонала компании **"Дороги и мосты" группы компаний "Нацпроектстрой"** Ольгой Александровой о том, почему HR-бренд становится одним из главных активов работодателя, как меняется массовый найм и какие инструменты помогают компаниям находить сотрудников в условиях дефицита кадров.

Рынок труда в России остается неоднородным: в одних сферах работодатели по-прежнему конкурируют за сотрудников, в других, наоборот, всегда есть выбор из большого количества кандидатов. В массовом найме персонала помогают джобборды – специализированные сайты и платформы для поиска работы и подбора персонала, где работодатели самостоятельно размещают вакансии, а соискатели – свои резюме.

Но почти во всех отраслях бизнес сталкивается с одним и тем же вопросом: как привлекать и удерживать людей.

Мы поговорили с директором департамента по подбору персонала компании "Дороги и мосты" группы компаний "Нацпроектстрой" Ольгой Александровой о том, почему HR-бренд становится одним из главных активов работодателя, как меняется массовый найм и какие инструменты помогают компаниям находить сотрудников в условиях дефицита кадров.

Почему дефицит кадров никуда не исчез

– Рынок труда по-прежнему остается рынком кандидата?

Ольга:

– Это зависит от конкретной отрасли. Например, в строительстве тенденция рынка не изменилась: людей по-прежнему не хватает, особенно квалифицированного рабочего персонала. Но если брать ретейл или складскую логистику, там ситуация уже другая. А есть сегменты, где работодатели спокойно подбирают сотрудников без опыта и быстро обучают их внутри компании.

В строительстве и производственном сегменте острый дефицит сохраняется. И ситуация еще долго не изменится.

По данным аналитического дайджеста Авито Работы, баланс спроса и предложения в рабочих профессиях остается неоднородным. Если в торговле и логистике на одного работодателя приходится 18-31 соискатель, то в металлообработке – всего четыре-шесть. Так, на одну вакансию токаря приходится пять кандидатов, фрезеровщика – пять, а наладчика – шесть. Это подтверждает, что, несмотря на общий рост конкуренции среди соискателей, квалифицированные рабочие специалисты по-прежнему остаются в дефиците.

– Чем сегодня компании могут привлекать кандидатов, кроме зарплаты?

Ольга:

– Сейчас работодателям приходится создавать полноценное ценностное предложение. Зарплата по-прежнему остается основной базой, но сейчас кандидат начинает сравнивать дополнительные условия, предлагаемый социальный пакет. Кто-то предлагает двухразовое питание – мы предлагаем трехразовое, у кого-то обычный ДМС – у нас ДМС со стоматологией и телемедициной.

Также из данных дайджеста следует, что наиболее эффективными инструментами привлечения кандидатов в рабочих профессиях остаются дополнительные бенефиты. Так, медицинская страховка предлагается лишь в 10-15% вакансий, питание – в 17-24%, однако именно эти условия заметнее всего повышают интерес соискателей. Например, в строительстве и ремонте вакансии с медицинской страховкой привлекают в среднем на 28,8 соискателя больше, а с бесплатным питанием – на 19,3 больше по сравнению с аналогичными предложениями без этих бенефитов.

Ольга:

– Сейчас актуальны и очень востребованы возможности дополнительного образования и обучения. Например, мы даем сотрудникам бесплатный доступ к обучающим платформам, внутренним курсам, программам повышения квалификации. И это действительно важно для части кандидатов. Люди хотят понимать, что они не просто приходят закрывать смены, а могут развиваться внутри компании.

Понимание мотивации различных групп персонала становится ключевым инструментом удержания и привлечения. У разных категорий сотрудников разная мотивация. Более возрастным

сотрудникам важны медицинские услуги и стабильность, другим – спорт, обучение, развитие, карьерный рост, участие в проектах и мероприятиях. Чем больше выбор дополнительных возможностей кандидата, тем выше шанс, что он выберет именно эту компанию.

Почему скорость найма стала критически важной

– Насколько важен первый контакт с кандидатом?

Ольга:

– Это один из самых важных этапов. Эффективность первого контакта работодателя с соискателем напрямую влияет на качество найма и скорость закрытия вакансии. На этапе первичного сообщения или телефонного звонка у кандидата формируется первое впечатление о компании, которое сложно изменить впоследствии. Сейчас уже недостаточно шаблонного "спасибо за отклик". Важна персонализация. Если рекрутер показывает, что действительно изучил резюме, понимает опыт, задает вопросы по бэкграунду, кандидаты это сразу замечают.

В настоящее время компании все чаще используют автоматизацию и ИИ в процессах подбора, что оптимизирует работу, но может сокращать объем личного взаимодействия. А людям все еще важно нормальное живое общение. Когда рекрутер может рассказать о вакансии, объекте, условиях работы и самой компании и ответить на любые вопросы – это влияет на доверие кандидата.

– Как компании сегодня ускоряют наем?

Ольга:

– Скорость стала одной из ключевых метрик. Раньше путь кандидата от отклика до трудоустройства мог занимать до трех недель. Это критично. Мы пересобрали воронку найма и сократили этот срок до двух дней. Это напрямую повлияло на конверсию в трудоустройство и доказало свою эффективность.

Особенно это важно в массовом подборе, где человек может одновременно рассматривать несколько предложений. Массовый наем – это про скорость. Если между этапами проходит несколько дней или неделя, кандидат просто уходит в другую компанию. Если весь процесс отбора занимает более двух недель, теряется поток. Кроме того, необходим четкий тайминг этапов. Поэтому скорость ответа и принятия решений сегодня напрямую влияет на результат найма. Поток соискателей держится на впечатлении, что компания ценит время кандидата, а не заставляет его ждать.

Есть еще одни любопытные данные от джобборда: сервис по автоматизации найма HRMOST за счет выполнения рутинных операций ежедневно высвобождает для рекрутера до пяти часов, снижает затраты на подбор в два раза, а обработка отклика занимает две-пять минут. А чат-боты способны вести гибкие диалоги, распознавать нестандартные вопросы и ответы, бесшовно переключаться между каналами коммуникации, записывать на собеседования, проводить онбординг.

Как изменился массовый подбор сотрудников

– Какие инструменты сегодня лучше всего работают при массовом подборе?

Ольга:

– При массовом подборе ключевую роль играет охват. Нам необходимо постоянно получать большой поток кандидатов, чтобы потом отбирать нужных специалистов.

Если говорить о рабочих специальностях, то основной объем мы сегодня закрываем через платформу Авито Работа. Сейчас для нас это главный источник кандидатов.

Там мы используем различные инструменты: брендированные вакансии, продвижение, рекламу и дополнительные инструменты для привлечения соискателей. И если сравнивать январь 2025 года и январь 2026-го, количество откликов у нас выросло с 1,3 тыс. до 30 тыс. – такие результаты мы получили благодаря активной работе с инструментами продвижения.

Кроме того, мы стараемся делать вакансии более "живыми": добавляем видео, где рассказываем про объекты, условия проживания и работы. Сейчас людям важно заранее понимать, куда они едут, как выглядит площадка, кто там работает.

Зачем компаниям нужен HR-бренд

– Насколько сегодня важен HR-бренд?

По данным опроса Авито, 46% россиян учитывают HR-бренд при выборе компании. Среди наиболее значимых факторов:

- взаимоотношения между руководителями и сотрудниками (43%),
- люди и командный дух (33%),
- атмосфера на рабочем месте (32%),
- репутация компании (24%).

Ольга:

– Сильный HR-бренд – это не просто красивые картинки и логотипы. Это устойчивая репутация компании как надежного и привлекательного работодателя, которая формируется на стыке внутренних процессов и внешнего восприятия.

Настоящий бренд работодателя формируют сотрудники и то, что они рассказывают о компании. Сильный бренд не боится показывать реальную жизнь: кейсы, будни сотрудников, внутреннюю рабочую среду.

Отзывы, комментарии, истории сотрудников – все это влияет на восприятие работодателя гораздо сильнее, чем любой рекламный баннер. Искренность в коммуникациях ценится выше, чем гляцевые фото и пустые слоганы.

Потому важно не только работать с позитивом, но и не скрывать негативные отзывы.

Если сотрудник написал о проблеме, а компания ее решила и открыто показала это, доверие к работодателю только растет. Люди сейчас очень внимательно смотрят на репутацию работодателя перед тем, как откликнуться.

Как небольшие компании могут выиграть в борьбе за кадры

- Может ли малый и средний бизнес конкурировать за сотрудников с крупными компаниями?

Ольга:

– Безусловно. Конечно, в отличие от крупных компаний, малый и средний бизнес редко могут предложить огромные зарплаты или сложные бонусные системы, поэтому акцент стоит делать на гибкости, близости к руководству и создании комфортной среды.

У небольших компаний есть преимущества, которых часто нет у крупных корпораций и которые невозможно монетизировать: скорость принятия решений, человеческое отношение. В малом и среднем бизнесе сотрудники гораздо быстрее видят карьерный рост, у них больше контакта с руководством, больше вовлеченности. Там проще заметить сильного человека и быстрее дать ему возможность развиваться.

Кроме того, небольшие компании могут создавать более тесную корпоративную среду. Когда коллектив маленький, сотрудники чувствуют, что их действительно слышат. Людям важно понимать, что их ценят и развивают. Это удерживает сотрудников не хуже зарплаты.

Главное, не пытаться копировать большой бизнес в деньгах, а создавать среду, в которой сотрудник чувствует себя владельцем своего времени и результатов.

- Что сегодня становится главным HR-инструментом?

Ольга:

– Наверное, умение работать с людьми внутри компании. Не только нанимать, но и создавать среду, в которой сотрудникам комфортно.

Я всегда говорю: бизнес делают люди. Сейчас важна человекоцентричность, когда в центре любых процессов находится человек со своими ценностями, потребностями, приоритетами и мотивацией.

Люди не просто инструменты для достижения целей в бизнесе, а главная ценность. Если сотрудники быстро выгорают, если внутри токсичная среда – никакие инструменты удержания и мотивации уже не помогут. Поэтому важно заниматься развитием сотрудников, поддерживать их сильные стороны и создавать нормальную человеческую атмосферу.

<https://incruussia.ru/woman/esli-kandidat-zhdet-neskolko-dnej-vy-ego-uzhe-poteryali-kak-menyaetsya-rynok-najma-v-rossii/>

Новости на ресурсах НПС

Масштабный сбой в работе цифровой радиосвязи GSM-R парализовал вчера железные дороги по всей Германии

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 24.06.2026

Встали междугородние и региональные поезда, городские электрички в Берлине и Мюнхене. Причиной, по сообщению оператора Deutsche Bahn, стала "плановая замена технического компонента". В отличие от западных железных дорог российская система управления движением для первой российской ВСМ Москва – Санкт-Петербург, которую разработали в НИИАС (филиал РЖД), строится на базе защищенного радиоканала.

Встали междугородние и региональные поезда, городские электрички в Берлине и Мюнхене. Причиной, по сообщению оператора Deutsche Bahn, стала "плановая замена технического компонента".

В отличие от западных железных дорог российская система управления движением для первой российской ВСМ Москва – Санкт-Петербург, которую разработали в НИИАС (филиал РЖД), строится на базе защищенного радиоканала.

Может ли здесь произойти похожий сбой, и насколько зависима ВСМ от надежной связи? Рассказывает Павел Мащенко, директор по инновационному развитию Дивизиона ЖАТ Нацпроектстроя:

"Управление движением на немецких магистралях строится на базе выделенного беспроводного канала GSM R для обмена командами, и сети реперных датчиков. Проходя через датчики, состав передает информацию о своем местоположении управляющему центру. Уязвимое место – в системе нет параллельного канала, на который можно переключиться в случае выхода основного. Базовые станции GSM-R в системах, подобных немецкой, должны дублироваться и перекрывать зону действия соседних радиовышек. Но при столь масштабных сбоях, как вчерашний, этих мер недостаточно.

Задача разработчиков российской системы управления движением поездов ВСМ Москва-Санкт-Петербург – обеспечить безопасность перевозок при скорости поездов до 400 км/час. Для надежности здесь параллельно будет использовано два канала: рельсопроводной на базе рельсовых цепей и радиоканал на базе LTE. Рельсовые цепи контролируют занятость участков пути и передают сигналы между путевыми устройствами и поездом. В случае сбоя LTE радиоблокцентр продолжит управлять движением по показаниям автоматической локомотивной сигнализации рельсопроводного канала". ❤ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС_новости

<https://t.me/gkNPS/1963>

Другие публикации по теме

<https://t.me/NashaKoleya/4422>

https://vk.com/wall-227648545_925

Мост как национальный проект. Сенегал

ТГ-канал «Дороги и мосты», 24.06.2026

В западной части Африки, среди песков Сахары протекает река Сенегал длиной более полутора тысяч километров. Она дала свое имя государству, в прошлом – французской колонии.

Мост через эту реку в городке Сен-Луи является одной из туристических достопримечательностей республики и хранит память о ее истории.

В западной части Африки, среди песков Сахары протекает река Сенегал длиной более полутора тысяч километров. Она дала свое имя государству, в прошлом – французской колонии. Мост через эту реку в городке Сен-Луи является одной из туристических достопримечательностей республики и хранит память о ее истории.

Форт Сен-Луи был основан на песчаной косе длиной 25 км и шириной менее полукилометра, отделяющей Атлантический океан от реки Сенегал. Он несколько раз переходил из рук в руки, пока наконец в нем не утвердились французы и не сделали его центром своей колонии Западная Африка. В конце XIX века местный губернатор Луи Федерб решил заняться развитием территории.

В результате в городе в 1865 году был построен первый наплавной мост через Сенегал, который в 1897 году заменили на металлический ферменный длиной 507 м. Интересно, что для строительства моста во время экономического кризиса правительство Франции сумело привлечь кредит с льготной ставкой всего 4% (вдвое ниже общепринятой в то время). У моста 8 пролетов, максимальная ширина 79 м. Его особенность в том, что он низководный и разводной: второй пролет со стороны города можно повернуть на 45%. Это дает возможность пройти вверх по Сенегалу небольшим судам. Ширина сооружения составляет 10 м, у него есть две полосы движения и тротуар для пешеходов.

Мост существует по сей день и носит имя Луи Федерба, а город Сен-Луи вошел в список всемирного наследия ЮНЕСКО как первое постоянное поселение европейцев на африканском берегу, сохранившее черты архитектуры прошлых веков.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС_мост_нацпроект

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2300>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_3011

Завершена надвигка на путепроводе через пути второго Московского центрального диаметра (МЦД-2) в Царицыно

ТГ-канал «Дороги и мосты», 24.06.2026

Всего специалисты филиала "ДиМ" Мостоотряд-4 выполнили семь этапов надвигки пролетного строения, начиная с осени прошлого года. В ходе последнего из них металлоконструкция была продвинута на 26 м и встала на опору. В общей сложности за все этапы было пройдено 322 м.

Всего специалисты филиала "ДиМ" Мостоотряд-4 выполнили семь этапов надвигки пролетного строения, начиная с осени прошлого года. В ходе последнего из них металлоконструкция была продвинута на 26 м и встала на опору. В общей сложности за все этапы было пройдено 322 м.

"Работы над путями МЦД-2 проходят при четком взаимодействии железнодорожников, мостовиков и города. Специалисты провели надвигку в технологические окна, представленные Московской железной дорогой. Сложная техническая операция была успешно завершена в срок", - рассказал директор Мостоотряда-4 Алексей Рогачев.

Как пояснил руководитель Департамента строительства транспортной и инженерной инфраструктуры Москвы Василий Десятков, новый дорожный отрезок уменьшит перепробег автомобилей на два километра. При этом горожане смогут сэкономить время в поездках по

городу. Для более чем 700 тысяч жителей южных районов столицы повысится качество транспортного обслуживания.

Путепровод обеспечит удобный выезд со стороны Липецкой улицы на новый участок МСД – Каспийскую улицу, идущую параллельно путям МЦД-2. У него будет два съезда – один в сторону Царицыно и Сабурово, другой в сторону Чертаново и Бирюлево.

Также близится к завершению строительство тоннеля под Бакинской улицей, по которому пройдут две полосы расширенной Каспийской улицы. ❤ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #Дороги_и_Мосты #Мостоотряд_4

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2301>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_3012

На строительстве разводного моста в составе ШМСД забетонировали первую сваю

ТГ-канал «Дороги и мосты», 24.06.2026

Специалисты АО "Дороги и Мосты" Нацпроектстроя развернули работы по устройству буронабивных свай (БНС) будущего разводного моста в составе Широтной магистрали скоростного движения в Санкт-Петербурге. Завершено бетонирование первой БНС диаметром 1500 мм длиной 31,1 м.

Специалисты АО "Дороги и Мосты" Нацпроектстроя развернули работы по устройству буронабивных свай (БНС) будущего разводного моста в составе Широтной магистрали скоростного движения в Санкт-Петербурге. Завершено бетонирование первой БНС диаметром 1500 мм длиной 31,1 м.

Строители филиала "ДиМ" Мостоотряд-99 на подготовленном участке выполнили бурение, установили арматурный каркас и провели бетонирование. Всего на возведении моста проектом предусмотрено устройство 272 буронабивных свай.

Используемые технологии позволяют создавать фундамент для будущего сооружения с максимальной несущей способностью даже на сложных грунтах.

"Работы ведутся в условиях стесненной городской застройки – рядом объекты культурного наследия, транспортная инфраструктура. Здесь нам пригодится опыт, полученный за два года на Большом Смоленском мосту и прилегающих развязках – логистика отлажена, технологии отработаны. Будем делать все от нас зависящее, чтобы завершить все работы в срок и с наилучшим качеством", – отметил директор Мостоотряда-99 Александр Ильин.

Четвертый этап ШМСД общей протяженностью свыше 5 км считается наиболее технически сложным: потребуется устройство 1216 буронабивных свай, уложить 160 тысяч кубометров бетона и смонтировать 16 тысяч тонн металлоконструкций. Длина моста ШМСД в створе улиц Фаянсовая и Зольная составит 462,9 метров. Он будет стоять на 11 опорах, в том числе 6 русловых. Длина крыла разводного пролета – 60,1 метров. Мост спроектирован с учетом действующих высотных ограничений, связанных с расположением вблизи объекта культурного наследия – Финляндского железнодорожного моста.

❤ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС_новости #Дороги_и_Мосты

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2302>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_3018

Как «консервируют» энергию в пустыне Гоби

ТГ-канал «Все включено», 24.06.2026

В китайской пустыне Гоби, по соседству с солнечно-термальной электростанцией, установлена крупнейшая в мире "сверххолодная воздушная батарея". Ее основная задача – сглаживать нестабильность работы возобновляемых источников, накапливая излишки и отдавая их в сеть в периоды пикового спроса.

В китайской пустыне Гоби, по соседству с солнечно-термальной электростанцией, установлена крупнейшая в мире "сверххолодная воздушная батарея". Ее основная задача – сглаживать нестабильность работы возобновляемых источников, накапливая излишки и отдавая их в сеть в периоды пикового спроса.

Устроено это так: когда есть избыток энергии, он приводит в действие компрессоры в резервуарах, где воздух очищается, сжимается и охлаждается до экстремальной температуры –194 °С, переходя в жидкое состояние. Если энергия нужна – воздух нагревают. При испарении он расширяется более чем в 750 раз и вращает турбины, которые вырабатывают электричество.

За один цикл разряда станция может отдавать до 600 МВт·ч и поддерживать выдачу мощности в течение 10 часов. В год она производит 180 ГВт·ч – этого достаточно для обеспечения 30 000 домохозяйств.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС_заряд

<https://t.me/npsvsevk/716>