

политики найма. Тренд последних лет — наем топ-менеджеров на непродолжительный срок. Во-первых, высокая динамика и нестабильность внешней среды не позволяет компаниям разрабатывать долгосрочные стратегии, в этих условиях наиболее целесообразным является проектный подход к выполнению оперативных задач в короткие сроки, продолжительностью не более двух-трех лет. Во-вторых, нанимать высококлассного топ-менеджера в штат на долгий срок по силам не каждой компании», — поясняет Татьяна Алфеева.

УПРАВЛЕНИЕ В ПЕРИОД COVID-19 Не все управленцы оказались готовы работать в условиях карантина и пандемии COVID-19: быстро принимать решения и брать на себя ответственность. Как отмечает директор кадрового агентства Detkin & Co, гендиректор «Урал БЭСТ-Инвест» Алексей Деткин, это привело к нехватке руководителей разных уровней, начиная со старшего менеджера и руководителя отдела продаж и заканчивая генеральными директорами и членами совета директоров. «Стали важны такие компетенции, как гибкость мышления, способность раздвигать рамки, смотреть на дело под другим углом, быстро включаться в работу. Раньше часто можно было услышать: „Мы так не работаем, так работать нельзя“. На смену этим предубеждениям пришла новая парадигма», — говорит Алексей Деткин.

«Взаимодействие с людьми, гибкость в принятии решений и умение быстро перестроиться в зависимости от окружающих обстоятельств оказались самыми ценными управленческими навыками в период пандемии COVID-19», — отмечает Оксана Сидлецкая.

Экономическая турбулентность, последовавшая за пандемией, коренным образом отличалась от финансовых кризисов, с которыми управленцам приходилось сталкиваться раньше. «Сейчас многие поняли, что, во-первых, из-за ситуации с ковидом все могло быть и хуже. Во-вторых, уже никогда не будет так, как раньше. И в-третьих, надо быть готовым к любой ситуации. Если раньше все знали, что подступает кризис и его пик доходит за полгода-год и можно было подготовиться, то теперь события развиваются стремительно и подготовиться к ним времени нет. Деньги стали ходить быстро и так же быстро исчезать», — пояснил Алексей Деткин. По его словам, новая ситуация требует от управленцев гибкого мышления и способности лучше разбираться в людях, в своих заместителях, их компетенциях, понимании философии компании и сотрудников, которые в ней работают.

Система управления компаниями также претерпела изменения в период пандемии. «Многие убрали лишние надстройки. Там, где раньше был бюрократизм, сейчас понимают, что если от него не избавятся, то будут однозначно проигрывать тем, кто все делает в очень простом формате, но быстро, согласовывает решения в течение пяти секунд. Важность и пафосность топ-менеджеров уходят в прошлое. Сейчас нужны другие управленцы. Персонал не хочет общаться с этими „монументальными памятниками“, у которых в кабинете длинный стол, а прием по записи. Они должны быть доступны», — говорит Алексей Деткин. По его словам, новые компетенции топ-менеджеров: высокая степень адаптации к новым условиям, эмоциональный интеллект, высокая скорость принятия решений и внедрения новых идей, — будут актуальны в ближайшие пять лет и, возможно, дольше.

Среди новых навыков, которые будут актуальны для руководителей в ближайшие три-пять лет, Оксана Сидлецкая называет скорость и мультикомпетентность — знания и навыки не только в одной узкой сфере, но и в смежных, умение быстро обучаться и перестраиваться самому, а также умение быстро и без потери в продуктивности развернуть команду в нужном направлении. ■

Мост сдал – мост принял

Пермскому «Мостоотряду №123» – 75 лет

Строительство безопасных и качественных дорог в нашей стране находится в приоритете, сегодня эта отрасль развивается в рамках отдельного национального проекта. Но ни один самый широкий и протяженный автобан не будет полноценным без мостов. Цель этих древнейших сооружений – преодолевать препятствия, соединять разорванные пути. Там, где появляются мосты, резко вырастает транспортное сообщение.

Наличие в регионе собственной мостостроительной организации – конкурентное преимущество. Построить переправу качественно и в срок под силу только профессиональным мостостроителям.

Перми в этом плане повезло – в краевом центре работает «Мостоотряд №123». В послевоенном 1946 году в недрах тогдашнего Министерства путей сообщения был создан монтажно-строительный поезд №1/37 (Мостопоезд 1/37). Более 15 лет структура МПС не имела отношения к Прикамью: базировалась сначала в Ульяновской, Московской, Челябинской областях, занимаясь прокладкой железнодорожных путей и путепроводов.

Все изменилось после того, как «Мостопоезд» был выбран исполнителем строительства нового моста через Каму в районе Перми. Послевоенный город в то время бурно развивался, началось активное строительство на правом берегу Камы, но полноценного мостового перехода, если не считать плотины Камской ГЭС, расположенной в 15 км от центра города, не было. А речная переправа не справлялась с возрастающим транспортным потоком.

Городок мостостроители разбили на правом берегу Камы, и целых шесть лет строили мост.



В процессе строительства было освоено несколько новаторских решений, включая главное: новый способ устройства фундамента – с применением буронабивных столбов из свай-оболочек. Отличие буронабивных свай – высокая несущая способность и стойкость к коррозии. Мастер «Мостопоезда» Дуркин был награжден «Золотой медалью рационализатора» за перевозку пролетных строений весом 900 тонн с применением плавсистем.

Сдача объекта протяженностью почти 1 км была приурочена к 50-летию Октябрьской революции, и мостостроители сдали объект даже раньше срока. День открытия движения по мосту вызвал народные гулянья в Перми. После этого «Мостопоезд» прочно осел в Пермской области, построил немало и внедрив много рационализаторских решений. Только в период с 1977 по 2007 год организация построила в крае более 150 различных сооружений, включая свыше 8,6 тыс. км автодорожных мостов и более 800 м железнодорожных.

В 1986 году мостостроители вели реконструкцию старейшего железнодорожного моста в Перми – через Каму, заменяя старые пролетные строения на новые. Старый мост еще в однопутном исполнении был построен в 1899 году и имел уникальную клепаную конструкцию, которую собрали уральские мастера. Почти за век службы моста и поезда стали тяжелее, и пропускная способность сооружения перестала соответствовать транспортному потоку. Советские власти решили его сделать двухпутным, полностью сменив железнодорожные пролеты.

Сам мост является частью железнодорожной артерии России – Транссибирской магистрали, что исключало полную оста-



новку движения. Реконструкция проводилась в специально отведенные «окна». Сложность строительства заключалась в водах Камы: уровень воды периодически поднимался, что затрудняло подход к объекту плавательных опор с пролетами на монтаж – из-за этого движение на Транссибе перекрывалось больше чем на полтора суток. Строители вышли из сложной ситуации следующим образом: они подтапливали плавопоры и тем самым быстрее занимались монтажом пролетов. Это позволило сократить время остановки моста до восьми часов в сутки. По похожей технологии строился в XXI веке знаменитый Крымский мост.

В 1988 году «Мостопоезд» получил свое современное название – в его недрах 8 мая был организован пермский филиал – «Мостоотряд №123». Основная часть бывшего МСП осталась в Челябинске.

В этом же году «Мостоотряд» взялся за новый объект, превосходящий своими размерами ранее возведенные сооружения, – Чусовской мост протяженностью свыше 1,5 км. В объекте остро нуждались бурно развивавшиеся северные территории Прикамья: Чусовой, Березники. Мост сооружался в сложнейших гидрогеологических условиях, глубина воды у опор моста составляла от 13 до 25 м, глубина буровых доходила до 40 м. В отсутствие течения реки сильный ветер поднимал порой большие волны – до 1,5 м в высоту. Мост был сдан через шесть лет после начала стройки.

Базой «Мостоотряда» стала площадка в Заостровке – в месте, где в начале XXI века началось строительство на данный момент самого крупного пермского моста – Красавинского – через Каму. Длина моста превы-

сила 1,7 км. Его первую очередь «Мостоотряд» построил за рекордные три года, и за тот же период – вторую очередь, уже под руководством Юрия Истягина.

Сданный мост принес долгожданное облегчение центру Перми, который буквально задыхался от потока большегрузов, шедших через первый камский мост на левый берег краевого центра.

Конец нулевых – период взлета «Мостоотряда». Помимо двух очередей Красавинского моста, был капремонт Коммунального. Организация также активно привлекалась на строительство внутригородских путепроводов, помогая «расширять» город от дорожных заторов. В 2004 году предприятие построило так называемую Среднюю дамбу.

Одним из таких проектов стало строительство европейской дороги – соединившей Индустриальный район (ул. Стахановская) и Мотовилихинский (микрорайон Ива).

В 2007 году был введен в эксплуатацию мостовой переход через Данилиху в г. Перми, соединивший ул. Стахановскую и ул. Чкалова. Пролетное строение впервые было выполнено «Мостоотрядом» из металла с монолитной железобетонной плитой проезжей части. В 2008 году был сдан мостовой переход на участке ул. Чкалова – Старцева.

Последний крупный объект «Мостоотряда» – обход Чусового – в полную мощность заработает этой осенью.

Сегодня «Мостоотряд №123» – это строительная организация с замкнутым циклом производства. В организации функционируют три бетонных завода, цех металлоконструкций, мостовых и железобетонных конструкций, деревообрабатывающий и арматурный цеха.