



ЕЛЕНА БОЛЬШАКОВА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ТОП-МЕНЕДЖЕРЫ ГОДА»

ПОКАЗАТЕЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Исследование мнений бизнес-руководителей о конкурентах не только выявляет предпочтения лидеров рынка, но и дает красочное представление о настроениях в конкретной отрасли, готовности ее руководителей оценивать окружающий мир. Например, из 28 топ-менеджеров компаний, занимающихся жилищным строительством, в этом году проголосовали 75%, столько же в телекоммуникациях. В отрасли «частная медицина», где представлены 23 номинанта, не ответили всего двое.

Одновременно в сферах, связанных с дорогами и транспортом, никакого движения не наблюдается. Специалисты ВГ неизменно терпят крах в попытках опросить руководителей компаний, получающих крупнейшие заказы на строительство и ремонт трасс: в нынешнем исследовании из десяти участников здесь проголосовала только половина. Пассажирские перевозки было решено исключить из публикации, так как уровень отклика не превышал 30%.

По методике "Ъ", мы предлагали номинантам в каждой из отраслей выбрать среди конкурентов троих лучших руководителей в уходящем году, а после — присвоить одному, другому два, а третьему — три балла за успешную работу. Опрос проводился в 22 отраслях, среди участников — более трехсот топ-менеджеров крупнейших компаний Санкт-Петербурга и Ленинградской области. По сумме баллов мы определяем победителей рэнкинга (с фотографией), а также присваиваем второе и третье места — каждое могут занимать несколько участников. Имена остальных номинантов перечислены в алфавитном порядке без указания мест, а под звездочкой — персоны, чьи кандидатуры были предложены участниками проекта в ходе голосования: мы оставляли возможность выйти за рамки предложенного списка.

Вы не найдете имен некоторых крупных игроков, что связано с недавней сменой руководства или структуры управления в этих компаниях. Например, в этом году мы не предлагали оценить работу топ-менеджеров «Силовых машин», банка ВТБ или клиники «Скандинавия». Из отрасли «коммерческая недвижимость» исключены участвовавшие в прошлом году управляющие промышленными парками.

В подготовке проекта участвовали: Анастасия Евдокимова, Ангелина Лаврова, Дарья Ножникова, Полина Охрименко и Валентина Палатурян.

ОТЦЫ И ДЕЯТЕЛИ

В ПЕТЕРБУРГЕ НЕМАЛО ПРИМЕРОВ НАСЛЕДОВАНИЯ БИЗНЕСА. КОГДА МОЛОДОЕ ПОКОЛЕНИЕ НАЧИНАЕТ РУКОВОДИТЬ, СТИЛЬ УПРАВЛЕНИЯ МЕНЯЕТСЯ РЕДКО — СКОРЕЕ ТРАНСФОРМИРУЕТСЯ ПРОФИЛЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ. ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ

На практике разграничить старый и новый стиль руководства не получится, считает президент SuperJob Алексей Захаров. «Нет „советского“ стиля управления, потому что и сейчас много руководителей прямых, жестких, не терпящих другого мнения. Абстрактных преимуществ у него тоже нет — все зависит от ситуации. То, что на войне преимущество, в гражданской жизни — недостаток, и наоборот», — говорит господин Захаров.

МЕЛКОЙ ДРОБЬЮ ПО МАСШТАБАМ

Петербургские преемники бизнеса своих отцов меняют не стиль управления, а профиль деятельности компании, отмечает источник ВГ на условиях анонимности. Так, по его словам, поступил и владелец Кировского завода Георгий Семеновко, ставший руководителем предприятия вслед за своим отцом Петром Семеновко, и владелец холдинга «Ленполиграфмаш» — бизнес Александра Соловейчика унаследовал его сын Кирилл. Профили обеих компаний поменялись, они стали развивать направление недвижимости, напоминает собеседник ВГ. В промышленной зоне «Ленполиграфмаш» открыты коворкинг «Точка кипения», бизнес-инкубатор «Ингрия», кафе, школы и клубы.

По мнению источника, объем выпуска станков для полиграфии при этом мог сократиться многократно. В «Ленполиграфмаше» на запрос ВГ не ответили. Ранее в интервью СМИ Кирилл Соловейчик говорил, что хотел вдохнуть новую жизнь в заводские цеха, работавшие с конца XIX века, сохранив «инженерную повестку».

Аналогичную практику ведет Кировский завод, сдавая часть площадей в аренду, что, по некоторым данным, приносит около 13% выручки. Кроме этого, Кировский завод недавно объявил набор в промышленный акселератор, стартапам из которого обещаны инвестиции в 100 млн рублей. Имущественный комплекс Кировского завода включает около 400 га земельных участков, а также здания общей площадью 1,5 млн кв. м. Их используют для коммерческой аренды под офисные центры (БЦ «Шереметев» на проспекте Стачек), складские комплексы, нефтебазы (совместное предприятие с ООО «Газпромнефть Терминал СПб» — «Кассиопея») и цеха. На предприятиях запрос ВГ не прокомментировали.

МОЛОДЫЕ ВЕТВИ Диверсификацией бизнеса занялась и группа компаний «Евросиб», изначально специализирующаяся на железнодорожных перевозках. Группа занимается авторитейлом, логистикой и девелопментом. В октябре холдинг «Евросиб» вышел на рынок авиационного и аэропортового обслуживания, купив контрольный пакет акций «Псковавиа». Когда в 1999 году после покушения скончался основатель «Евросиба» Николай Никитин,



ВОПРОС СОХРАНЕНИЯ ИМПЕРИИ ВСЕГДА СВЯЗАН С ПОСТУПАТЕЛЬНЫМ ОСВОЕНИЕМ БИЗНЕСА ОТЦОВ

руководство компанией принял его сын Дмитрий. Возглавив компанию, он уволил половину сотрудников. «В кризисные моменты важно, чтобы люди лично разделяли ваши ценности, а их интересы совпадали с интересами компании. Должны быть некая убежденность и видение себя внутри компании. Те, кто остались, — они сделали свой выбор, а те, с кем выявились существенные расхождения во взглядах, — ушли», — заявлял Дмитрий Никитин в интервью СМИ. Дополнительные комментарии в «Евросибе» не предоставили.

В 2016 году Кирилл Дьяковский сменил Владимира Дьяковского на посту генерального директора АО «Третий парк», петербургского транспортного предприятия, основанного в 1960-х годах. Компания расширила географию деятельности: в 2017 году открыла кавказский филиал и активно работает в Махачкале. Начиная с 2000-х «Третий парк», помимо транспортного бизнеса, ведет несколько туристических проектов: историко-развлекательный комплекс «Шалаш» с рестораном, реконструкцию и обустройство форта «Константин» в Кронштадте, сеть велопарков, а также проект иммерсивного музея «Центр перемещений во времени KOD». Этим летом перевозчик объявил о планах построить к 2023 году два автопарка в Петербурге и закупить автобусы на аль-

тернативном топливе. При этом господин Дьяковский отмечал, что инвестиционный проект должен гарантировать перевозчику объемы пассажирских перевозок в будущем (сейчас обслуживает около 20% от общего объема городских перевозок).

«На предприятие отца я попал уже после службы в вооруженных силах, в 35 лет. По настоянию отца работал на линейных должностях наравне со всеми. На момент вступления в должность генерального директора прошел все уровни и управлял филиалом нашего предприятия на Витебском проспекте. В 2016 году я возглавил компанию и уже был лично знаком с действующей командой. Она осталась почти в неизменном составе, за исключением нескольких человек. Корректировки коснулись среднего звена менеджмента. Эта категория значительно помолодела, придя с нижестоящих должностей. В целом количество управленцев уменьшилось — за счет оптимизации бизнес-процессов и решений в области системной интеграции», — рассказывает Кирилл Дьяковский.

Комментируя традиции управления компанией, которые остались неизменными, он отмечает, что сохранились быстрая реакция на вызовы и доступность руководителя для любого сотрудника. «Так было при отце, так и сейчас. → 16