



«МОСТОВОЕ БЮРО»: ФЛАГМАН СТРОИТЕЛЬНОГО КОНТРОЛЯ

Кто такой лидер в современном понимании? В первую очередь, это сильная личность, способная создать альтернативу традиционной, линейной системе директивного управления. Он берет на себя ответственность за всю команду и делает все от него зависящее, чтобы совместные скоординированные усилия привели к весомым, значимым результатам. Без этого не бывает общего успеха.

Руководитель компании XXI века обладает мягкими манерами и железным характером, что помогает ему выстраивать менеджмент по собственным правилам. Присущи ему и дар предвидения, и широта взглядов, умение встать на чужую, неожиданную точку зрения и одновременно жесткость в отстаивании своей позиции. Он всегда видит чуть дальше, чем остальные, и делает нетривиальный ход там, где другой бы в растерянности отступил. Вот черты, кратко характеризующие Сергея Шапиро, генерального директора ООО «Мостовое бюро», одной из ведущих компаний России в сфере строительного контроля, авторского надзора, инженерного сопровождения и мониторинга искусственных сооружений. В нашей сегодняшней беседе мы затронули разные темы: о перспективах компании, о важности строительного контроля при решении отраслевых проблем, о жизни, о судьбе...

— **В этом году «Мостовое бюро» отмечает свой первый двузначный юбилей. Наверное, хочется оглянуться назад, взвесить все прожитое и пережитое, так сказать, на весах истории...**

— Думаю, что подводить итоги и давать оценку своей деятельности следует не только в юбилей. Надо постоянно спрашивать себя: что именно ты и возглавляемая тобой организация сделали за год, за месяц, за день и какая от этого польза тебе, твоей команде, заказчикам, государству да и всем окружающим... В моем понимании жизнь компании — постоянное движение вперед, стремление достичь совершенства. Скажу больше,

для меня, для всех нас «Мостовое бюро» не просто место работы. «Мостовое бюро» близко и дорого нам, как ребенок, которого удалось вырастить, выходить и поставить на ноги.

Не покривив душой, могу сказать: эти десять лет прожиты не зря. Достаточно назвать объекты, на которых работали наши специалисты в последние несколько лет: строительство вантового моста через бухту Золотой Рог, а также уникального низководного моста Де-Фриз — Седанка к саммиту АТЭС во Владивостоке; строительство в городе Ашхабад, Республика Туркменистан, автомобильных дорог, мостов, развязок и эстакад. В родном городе мы осуществляли строительный контроль за возведением искусственных сооружений КАД и за строительством железнодорожных Американских мостов через Обводный канал, за реконструкцией Приморского шоссе и Пироговской набережной... Имена все знакомые, а некоторые гремят на всю страну. Ну а полный список объектов по всей России занял бы слишком много места на страницах журнала.

— **Сергей Львович, о вашем профессионализме и говорить не приходится, у вас за плечами — четверть века в мостостроении. Если измерять жизненные веки в мостах, то сколько их?**

— Трудно сказать, после ста сбился со счета... Начинать я рядовым инженером «Мостоотряда №9» в Архангельске, куда в 1981 году приехал по распределению. И сразу «попал в хорошие руки» — к опытным мостовикам на строительство внеклассного разводного моста через Северную Двину. К концу 1989-го я уже трудился старшим прорабом, а в 1993-м —

главным инженером СУ-3 Ленмостостроя. Потом занял должность главного инженера «Мостоотряда №37» в составе «Мостостроя №6». Именно этот опыт, знание, как говорится, «всей подноготной» мостовой конструкции, детальное представление о каждом этапе строительства помогают сегодня руководить компанией, специализирующейся в области строительного контроля. Любовь к своему делу нашла отражение и в кадровой политике, которая ориентирована прежде всего на подготовку собственных специалистов, организацию профессионального обучения работников. Это инвестиции в будущее компании. И поверьте, цеховое единство очень благоприятно сказывается на психологическом климате коллектива.

— **Функция строительного контроля сегодня очень актуальна. Расскажите подробнее о специфике такой работы. Есть ли особенности, связанные с коммерциализацией этого направления инженерной деятельности?**

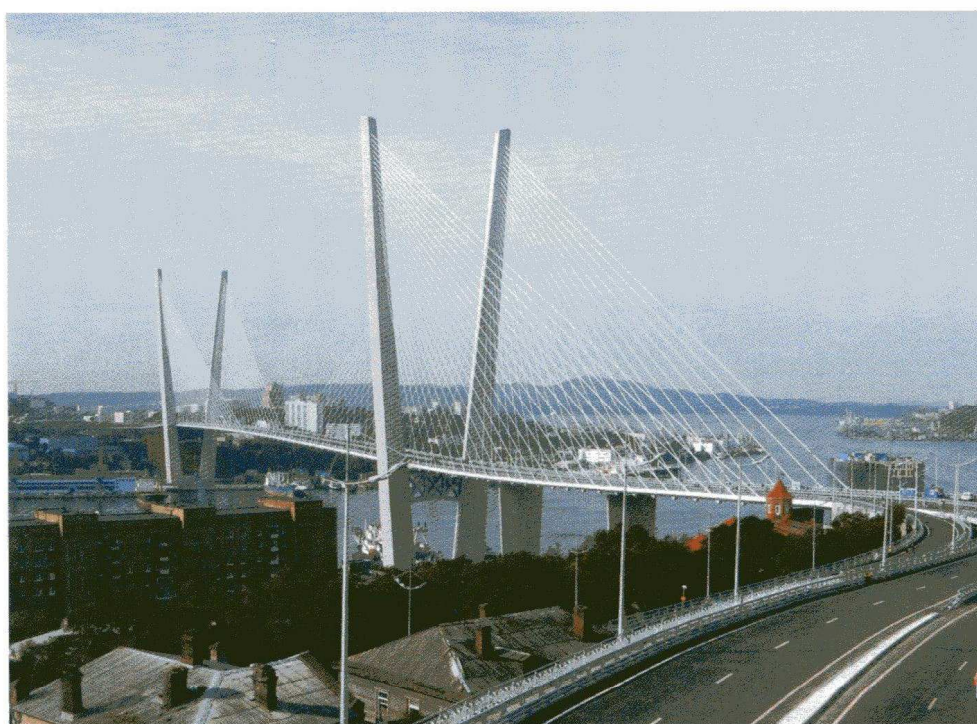
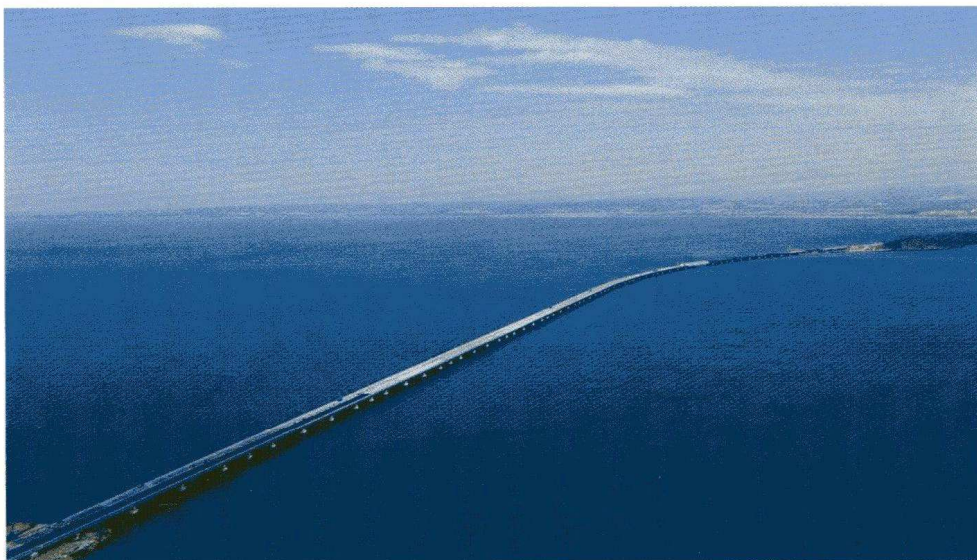
— Безусловно, в работе инженера строительного контроля важны элементы маркетинга. Обучая специалистов, мы требуем от них сочетать принципиальность с доброжелательностью, стараться расположить к себе партнеров, оказывать поддержку в решении вопросов качества строительства. Только тогда тебя будут воспринимать не как «упертого» оппонента, задирающего нос кверху, а как грамотного специалиста, который пришел не разоблачать, а помогать.

Я уверен, на стройке беспристрастный взгляд инженера строительного контроля особенно востребован.

Ведь в реальной жизни подрядчик не заинтересован в объективном документировании производимых работ и независимой оценке их качественного уровня и соответствия проектным требованиям. Сегодня функции проектирования, строительства и содержания автодорог у нас выполняют разные компании, зачастую проектные организации ориентируются на конкретного подрядчика и аффилированы с ним. Поэтому они специально закладывают в проект неэффективные, но выгодные подрядчику решения. Удорожание проекта выгодно проектировщику — его выручка рассчитывается как процент от сметы. Иногда подрядчик имеет свое производство строительных материалов, тогда их стоимость он может закладывать в проект по завышенным расценкам. Важен и другой момент: как известно, разработка проектно-сметной документации требует времени. Потом она должна пройти экспертизу. Но за несколько лет всевозможных согласований проектные решения могут устареть. А существующий закон обязывает строго придерживаться тех решений, которые заложены в устаревшем, но прошедшем экспертизу проекте, фактически тормозя внедрение инноваций... Чиновники боятся «нецелевки» и из этих соображений некачественную работу покрывают произволом. Наша же задача: вовремя предупредить заказчика о возможных неприятностях в будущем, а кроме того, помочь подрядчику грамотно выстроить свою внутреннюю систему контроля качества. Мы обязаны не просто проверить соответствие качества выполненной конструкции (фундамента, опоры, пролетного строения и т. д.) проекту и рабочей документации и кого-то поймать на нестыковках, а предупредить то или иное нарушение, вскрыть «нарыв» и подсказать, какие надо использовать новые решения и технологии, чтобы ошибки не повторились.

— **Бывают конфликтные ситуации, когда вы кого-либо «хватаете за руку»?**

— Очень часто приходится доказывать свою правоту, спорить по некоторым вопросам контроля качества, но это нормальный, естественный, доброжелательный процесс, и главное — результативный. В поиске истины мы всегда выходим на взаимопонимание. Ведь любое строительство нуждается



в адекватной информации о происходящем, которую и дает заказчику инженер строительного контроля.

Мне кажется, что у заказчиков и генподрядчиков, с которыми мы работаем, отношение к строительному контролю меняется в лучшую сторону. Я убежден: наконец пришло понимание того, что мы делаем общее дело, стремимся не допустить использования некачественных материалов, нарушений проектных технологий, по большому счету — разбазаривания государственных средств.

— **Вы принципиальный человек, Сергей Львович. Как бы вы сформулировали свое кредо?**

— Что касается принципов, то мне очень нравятся слова Владимира Путина, которые отражают концептуальную политику выживания на

рынке сегодня: «Существуют нормативы и нормы производства работ. Работать по правилам — это форма саботажа. Давайте работать гибче, соблюдая нормы и нормативы». Со своей стороны я прикладываю максимум усилий, чтобы в меняющейся обстановке выполнять свою работу качественно и в установленный срок. Ежедневный труд специалистов «Мостового бюро» направлен на то, чтобы в обозримом будущем значительно сэкономить бюджетные средства, направляемые на эксплуатацию дорог и сооружений на них. Важен и дисциплинарный стимул: строители, чувствуя контроль над своей работой, серьезнее относятся к своим обязательствам перед заказчиком.

Беседовала Янина Жухлина