

Винокуров Борис Аркадьевич

Президент Московского областного транспортного союза (АСМОР).
Председатель Наблюдательного совета Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны». Президент ЗАО «Мособлтрансэгентство». Президент Российской Ассоциации транспортно-экспедиционного обслуживания населения «Ространссервис».

Доктор транспорта, профессор, академик Академии транспорта Российской Федерации.

Заслуженный работник транспорта Российской Федерации и Московской области. Награжден Орденом Почета, медалями СССР, Российской Федерации и Московской области.

Заместитель Председателя Координационного совета по законотворческой деятельности Министерства транспорта РФ, член Экспертного совета при Комитете по транспорту Государственной Думы, Координационного Совета по транспортной политике при Министерстве транспорта Российской Федерации, Коллегии Министерства транспорта Московской области, других комиссий и рабочих групп.



Уроки жизни Бориса Винокурова

Бориса Винокурова по праву можно назвать одним из патриархов транспортной отрасли России. Ведь он выбрал свою профессию, а по сути жизненный путь, в далеком 1953 году, когда поступил в Московский инженерно-экономический институт им С. Орджоникидзе (ныне Академия управления). И с тех пор Борис Аркадьевич в строю. Его судьба, в которой переплелись годы войны, период послевоенного становления страны, работа при социалистическом укладе экономики и переходе на рыночные рельсы, может стать сюжетом для книги, рассказывающей о трудном пути человека, который, не затерявшись в этом «калейдоскопе» исторических перемен, всегда находил верную дорогу. И, что особенно важно, ценности, на которых он был воспитан в молодости, и сегодня остались при нем, когда ему уже 80 лет. Ему есть что вспомнить, чем поделиться. Каждый этап его жизни по своему поучителен как для молодежи, так и для тех, кто возрастом постарше. Да и сама я, слушая Бориса Аркадьевича, почерпнула немало интересного и полезного.

Когда началась война, Борису было 6 лет. Конечно, он многое не понимал, но прекрасно знал, что пришла беда. Отец ушел на фронт. Борис с мамой и сестрой эвакуировались из Украины сначала в Воронеж, а позже, когда война приблизилась, уехали в далекий Узбекистан.

– Шел 42-й год, когда мы приехали в Ташкент, – вспоминает Борис Аркадьевич. – Нас поселили в одном из домов у незнакомых людей, которые выделили нам одну комнату. Уставшие с дороги, мы быстро перекусили и легли спать. И вдруг, не то ночью, не то рано утром испуганно просыпаюсь от того, что кто-то меня будит. Смотрю – надо мной мальчик темненький, протягивает лепешку. Это был Юсуф, мы с ним очень подружились. Оказывается мама его испекла, а он мне принес. Вот эта узбекская семья, да и вся махалля, пока моя мама не устроилась работать, помогали нам, делились едой, хотя и сами они испытывали трудности. Потом мы переехали в Андижан, где мой дедушка был секретарем горкома партии. И там нас принимали радушно. Помню, когда уезжали из Ташкента, Юсуф плакал, не хотел расставаться, мы же с ним за недолгое время словно братья стали.

Борис Аркадьевич, будто смущаясь, смахивает непрошенную слезу. И извинившись, продолжает:

– Трудные были годы. Мама работала, а я просыпался в шесть часов утра и шел получать по карточке хлеб. Три кусочка давали на день. А однажды карточку украли. И остались бы мы без хлеба. Но ребята с нашей улицы нашли тех воров, забрали карточку и предупредили их, что Борис – свой, его не трогать. Вот такая дружба была в те годы. Мы всегда помнили радушие узбекского народа. И в 1966 году, когда в Ташкенте произошло землетрясение, то мои родители отправили туда все свои сбережения. А сейчас посмотрите, что на Украине творится. Что они там поделить не могут? Ведь народ-то наш, братский, а вот те, кто у власти у них, вбивают клинья между нами.

В 1944 году, когда фашистов погнали с родной земли на запад, семья Винокуровых вернулась на Украину. Жизнь была нелегкой. Гитлеровцы разрушили все, что можно было, оставляя за собой выжженную землю. Повсюду шли восстановительные работы. Досыта не наедались, но были довольны. Люди радовались тому, что война закончилась, что можно жить спокойно и заниматься созиданием.



Борис же старательно учился в школе. Будучи в старших классах все чаще задумывался, кем же ему стать.

– И как же вы выбрали транспортный вуз? – невольно вырывается у меня вопрос.

– Это тоже интересная история, – улыбается Борис Аркадьевич. – Я в школе дружил с девушкой, Кира ее звали. И вот однажды, ее мама, женщина умная, образованная, спросила у меня, что собираюсь после окончания школы делать? Ответил, что пока думаю, какую профессию себе выбрать. Вот тогда она сказала: «Боря, сейчас вся страна строится, так что наступает время, когда нужны будут инженеры, экономисты». Я прислушался к ее совету. Поехал в Москву, сдал экзамены и поступил в институт. Студенческие годы прошли бурно. Был секретарем комитета комсомола, все пять лет выбирали старостой группы. Участвовал от СССР на всемирном фестивале молодежи и студентов, который прошел в 1957 году в Москве. Одним словом, был активистом, учился на «отлично».

После окончания института, в 1958 году, новоиспеченного инженера направили на автобазу Главмосавтотранса. Ему сразу предложили высокую должность, ведь среди 500 работников предприятия, включая директора и его заместителей, не было ни одного человека с высшим образованием. Но Борис Аркадьевич не согласился, ответил, что начнет с низов. И начал работать диспетчером на автобазе.

– Я хотел, так сказать, все пощупать своими руками, узнать, как строится производственная цепочка, чем живут люди, – говорит Винокуров. – Через два года предложили должность старшего инженера в службе междугородних перевозок. Я уже чувствовал уверенность в себе, поэтому согласился. Через год уже работал в отделе грузовых перевозок «Межавтотранса», потом старшим экономистом. Так набирался опыта.

Где бы ни трудился Борис Аркадьевич, всегда был в числе первопроходцев. Это не про него сказано, что «инициатива наказуема». Он, напротив, стремился быть застрельщиком нового. В начале 60-х годов прошлого века автомобильные перевозки осуществлялись только по территории Советского Союза. Борис Винокуров был в числе тех, кто впервые в 1962 году организовал международный маршрут между СССР и Болгарией. Потом стали возить грузы автотранспортом и в другие страны социалистического лагеря.



Поздравляем!

Трудно поверить, что этому человеку 80 лет! Пройти такой яркий трудовой путь и добиться таких больших результатов в работе мог только руководитель, осознающий течение времени и изменчивость окружающей обстановки, умеющий своевременно принимать правильные решения и добиваться их реализации, двигаясь вперед.

Высокий профессионализм Бориса Аркадьевича, его талантливый ум и мудрость, уважение к своим товарищам высоко оцениваются всеми членами Союза транспортников России, в рядах которого он занимает самую активную позицию со дня его образования.

И я с большой благодарностью отношусь к его вниманию, которое он уделяет развитию транспорта, работе, как Союза транспортников России, так и Московского областного транспортного союза, который он возглавляет длительное время.

Не ошибусь, если выражу уверенность, что накопленный опыт и неутомимая энергия Бориса Аркадьевича послужат еще не один год на благо процветания нашей страны и развития транспортного комплекса.

Здоровья тебе, семейного благополучия и счастья, глубокоуважаемый Борис Аркадьевич, и оставаться в строю долгие-долгие годы.

Е.Д. КАЗАНЦЕВ,

Вице-президент Союза транспортников России, Член Общественной палаты Российской Федерации.

Инициативного, грамотного специалиста заметили и в республиканском министерстве, куда он был переведен в 1963 году начальником отдела.

– В министерстве пришлось синтезировать теорию и практику, – замечает Винокуров. – Не только работал с документами, но и ездил по стране, изучал опыт регионов. И на этой основе разработали Устав автомобильного транспорта, а также правила перевозок ряда отраслевых грузов.

В 1967 году перешел в Центравтотранс Минавто-транса РСФСР начальником отдела грузовых перевозок. И здесь внедрили новинку: перевозку грузов по системе тяговых плеч (от плеча до плеча). При его непосредственном участии, впервые применили централизованное обслуживание промышленности. Эта технология была реализована на базе Горьковской области, где руководителем транспортной отрасли был будущий министр, а ныне Президент СТР Виталий Борисович Ефимов.

В 70-м году Винокурова назначили заместителем начальника Глававтоснаббита, где занимался вопросами обеспечения транспортных предприятий топливом, резиной, и запчастями рыночного фонда.

– В 1975 году был образован Главмособлавто-транс, – продолжает свой рассказ в хронологическом порядке Борис Аркадьевич. – Меня перевели заместителем начальника. Работы было непочатый край. По всей Московской области мы построили немало крупных автотранспортных предприятий, создали систему их централизованного снабжения, сэкономив на этом многие миллионы оборотных средств. В те годы проводились социалистические соревнования между предприятиями, областями, республиками. Так вот мы всегда удерживали передовые позиции, 19 раз были награждены красными знаменами.

Потому что трудились честно, на совесть. Старались работать не для себя, а для людей. Всегда думали о том, что надо еще сделать, чтобы жителям городов, поселков и деревень было удобно добираться до места назначения. Старались, как сейчас говорится, обеспечить транспортную доступность всем категориям населения.

В 1993 году Мособлтранс-агентство, одним из первых предприятий в регионе, было акционировано, и далее приватизировано, сохранив при этом все 40 филиалов в городах Московской области и направления деятельности.

– При переходе к рыночным отношениям, нам приходилось буквально на ходу переучиваться и приспособливаться к новым экономическим условиям, – говорит Борис Аркадьевич. – Много было для нас внове. Но нам было интересно, хотя не сразу привыкли к новому укладу. Тем не менее, даже в самые трудные годы Мособлтранс-агентство успешно справлялось с поставленными задачами.

Будучи руководителем Мособлтранс-агентства в течение 15 лет, Борис Винокуров внес в работу компании целый ряд инноваций, большинство из которых в России были применены впервые. С 1999 по 2004 годы, под руководством Винокурова, были разработаны и внедрены корпоративные формы продажи авиационных перевозок в крупных городах Московской области, открыты пункты продажи железнодорожных перевозок. Под руководством Бориса Аркадьевича Мособлтранс-агентство явилось инициатором разработки программы «Московский терминал», в соответствии с которой в настоящее время выводятся из Москвы транспортно-складские помещения за пределы кольцевой автодороги, и ограничивается въезд в город большегрузного автотранспорта.



▲ С прекрасной половиной родного коллектива

Борис Аркадьевич Винокуров, как академик Академии транспорта РФ участвовал в разработке концепции развития автомобильного транспорта, его стратегии в соответствии с Посланием Президента РФ, а также в разработке Устава автомобильного транспорта и других нормативных документов.

– В 1993 году мы совместно с другими крупными транспортными предприятиями, при содействии администрации Московской области, создали общественное объединение автотранспортников АСМОП – организацию, которая оказывает помощь транспортным и непрофильным предприятиям, имеющим автотранспорт, фирмам и частным лицам в разрешении проблем их производственного и профессионального развития, решении насущных вопросов развития автотранспортного комплекса региона, социального партнерства, защиты прав и интересов транспортников, – продолжает рассказ Борис Винокуров. – В декабре 2005 года организация была переименована в Некоммерческое партнерство Московский областной транспортный союз «АСМОП». С 2002 года я возглавляю эту организацию, которая сегодня объединяет более 70 предприятий и предпринимателей транспортной отрасли Москвы и Московской области. 90% всех членов союза составляют организации пассажирского транспорта московского региона. Мы ведем большую работу в соответствии со своими уставными обязанностями. НП «АСМОП» является членом Экспертного совета по государственно-частному партнерству при Комитете по транспорту Государственной Думы Российской Федерации, членом Конкурсных комиссий Московской области. При участии наших специалистов разрабатывались проекты ныне действующих законов Российской Федерации и Московской области, в том числе «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического

Поздравляем!

Дорогой Борис Аркадьевич!

От имени многотысячного коллектива Группы Автолайн искренне поздравляю Вас с юбилеем! Неравнодушие, умение вникнуть в проблему и помочь решить ее, ответственная и принципиальная позиция по всем жизненно важным вопросам транспортной отрасли – все эти качества хорошо знакомы нам, работающим с Вами долгие годы.

Для нас, перевозчиков, работающих не только в Москве, но и Московской области, чрезвычайно важна и полезна Ваша работа и деятельность возглавляемого вами НП «АСМОП» с органами исполнительной и законодательной властей всех уровней. Вы всегда в курсе всех тенденций и изменений в сфере пассажирского транспорта, активно отстаиваете интересы и права перевозчиков на законодательном уровне. В самые сложные моменты, Вы берете ответственность на себя, и находите единственно верный путь. Ваш живой ум, Ваша проницательность и чувство юмора давно стали легендой в нашем сообществе.

Здоровья Вам на долгие годы, такого же позитивного отношения к жизни и счастья!

А.Н. ТУР,
Генеральный директор ОАО «Группы Автолайн».



▲ С супругой Ларисой Дмитриевной



▲ С народным артистом России Романом КАРЦЕВЫМ

транспорта», закона Московской области «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области». Сделано много, но есть еще нерешенные проблемы.

– Насколько мне известно, работа пассажирского транспорта всегда вызывает немало нареканий, – высказываю свое мнение. – Поэтому и вопросов, наверное, немало.

– Понимаете, с крупными предприятиями, проблем почти нет, с ними мы работаем вплотную, знаем их нужды, защищаем интересы, поддерживаем, когда надо, – отвечает Борис Аркадьевич. – Но есть еще такой вид транспорта, где нет порядка. Это – такси. К сожалению, эта сфера не контролируется, значительное количество перевозчиков работают нелегально. Думаю, нужно применить систему бывшего Союза, когда существовали таксомоторные парки, где проводились технические допуски автомобилей, медосмотры, очень строго подходили к вопросам безопасности движения. В последнее время появилась другая проблема. В связи с ростом курса евро и доллара, резко возросли цены на автозапчасти. Это быстро сказалось на финансовом состоянии автопредприятий, ведь большинство автомобилей импортного производства. К тому же, возросли кредитные ставки. Поэтому мы вынуждены ставить эти вопросы перед правительством, чтобы они поддержали транспортников в такое трудное время. Мы принимаем серьезные меры для того, чтобы в текущем году оказать содействие комитету по транспорту Государственной думы по принятию Закона по пассажирским и грузовым перевозкам. Необходимо отрегулировать взаимоотношения в области пассажирских перевозок между Москвой и Московской областью, упорядочить систему транспортно-логистических центров.

За беседой я и не заметила, как от рассказа о жизни моего собеседника мы перешли к производственной тематике. Когда я говорю об этом, Борис Аркадьевич разводит руками:

– Так ведь это и есть моя жизнь! Я не представляю себя вне работы.

– Вы же еще руководите Российской Ассоциацией транспортно-экспедиционных предприятий «Ро-

странссервис». Кроме того, участвуете в различных совещаниях, круглых столах, проводите десятки встреч... Как вы все успеваете? – этим вопросом стараюсь тактично намекнуть Винокурову на возраст.

– Это привычный для меня ритм работы, быть всегда в круговороте дел, – замечает он. – Мне уже 80, но чувствую себя прекрасно. Когда ты занят своим делом, когда чувствуешь, что твоя работа нужна людям, что приносишь пользу окружающим, забываешь об усталости. Я не думаю о возрасте, я живу делом.

На этом можно было бы поставить точку в нашем повествовании. Но думается, что наш рассказ не будет полным, если мы не коснемся и семейной жизни нашего героя. Супруга Бориса Аркадьевича, Лариса Дмитриевна, долгие годы работала в системе нефтяной промышленности. Сейчас дома, оберегает домашний очаг и уют. Сын пошел по стопам мамы – тоже стал нефтяником. А внук Дима окончил университет бизнеса, туризма и гостиничного комплекса. Работает в управлении гостиниц.

– Я рад, что и сын, и внук сами выбрали свои профессии, сами пробивают себе дорогу, – говорит Борис Аркадьевич. – В этом они похожи на меня. У меня были хорошие наставники в жизни, благодаря которым я и вырос до таких высот. Хоть и вспоминают войну худым словом, но в моей памяти эти годы останутся светлым, ярким куском моей жизни. Именно тогда, будучи мальчишкой, я увидел людскую доброту, бескорыстие, человечность. Потом, уже повзрослев, сам всегда старался относиться к людям так же, как научила меня жизнь. //

Редакция журнала «Дороги и транспорт» присоединяется к многочисленным поздравлениям!

Уважаемый Борис Аркадьевич!

С 80-летием Вас! Примите наши искренние, сердечные пожелания! Пусть всегда сбываются все Ваши мечты, пусть успешно завершаются самые смелые планы!

Желаем Вам крепкого здоровья, счастья и вечной молодости в душе!

Феруза ДЖАББАРОВА