

«АСПОР»: 25 ЛЕТ НА СЛУЖБЕ ДОРОГАМ

Мы не должны быть разрозненными в рамках одной отрасли!

А.С. Малов

Четверть века назад, в 1994 году, была создана Ассоциация «АСПОР», которая на сегодняшний день является ведущей некоммерческой организацией, объединяющей российские дорожные предприятия. За 25 лет многое изменилось, многое улеглось на дно памяти, но деятельность ассоциации, заключающаяся в содействии активному развитию дорожной отрасли нашей страны, остается все так же актуальной.



Президент Союза работодателей «Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» Александр Малов в очередном интервью нашему журналу обратил внимание на некоторые интересные факты и детали, а также на ряд событий, произошедших в отрасли за последние несколько лет. При этом он заметил, что любые успехи настоящего и перспективы будущего всегда связаны с достижениями и опытом прошлого.

– Александр Сергеевич, что в вашей работе вы считаете главным, приоритетным?

– Главный актив любой деятельности, особенно если это касается вопросов взаимодействия и внутриотраслевой интеграции, – это, безусловно, люди, специалисты. Объединяя общие усилия при выполнении поставленных задач,

налаживая взаимоотношения с органами государственной власти, местного самоуправления, профсоюзами, мы никогда не отступали от основного принципа – сохранения кадрового и человеческого потенциала.

Сегодня особенности и возможности эффективного развития отрасли многие видят в высоких технологиях, инновационном подходе, в воплощении передовых идей. Безусловно, все это – путь к достижениям на принципиально другом профессиональном уровне, ведущий к качественному изменению компонентов деятельности человека. Но нельзя забывать и о других ценностях, где главным звеном, повторюсь, выступают люди!

Возьмем, к примеру, науку, поддержка которой должна происходить во всех плоскостях и на всех этапах, и это касается не только качественной подготовки будущих специалистов, но и бережного отношения к авторитету преподавателей, к их знаниям, накопленному опыту. Важно помнить об этом, в том числе и на уровне проведения реформ образования, приводящих порой к фактическому упразднению ряда учебных и исследовательских учреждений.

Второй аспект связан с сохранением баланса между традициями и инновациями, ведь путь вперед возможен только благодаря предвидущим шагам, которые были сделаны когда-то и кем-то! Безусловно, важно, чтобы дорожные знания развивались и на их основе появлялись принципиально новые

российские разработки, технологии. Неслучайно мы с большой надеждой смотрим в будущее, на молодое поколение, которое приходит нам на смену. При этом достижения прошлых лет ни молодёжь, ни те, у которых за плечами большой жизненный опыт, отбрасывать не должны.

Лично я навсегда останусь признателен тем людям, которые до конца преданы своей деятельности и профессии и с которыми мне посчастливилось работать. Многие из них – легендарные личности, вклад которых в дорожную отрасль нельзя переоценить. Возвращаясь к уже далекому сентябрю 1994 года, когда было принято решение о создании нашей Ассоциации, я с гордостью и постоянной благодарностью вспоминаю о том, что в собрании дорожных подрядных организаций приняли участие генеральный директор Федерального дорожного департамента, почетный дорожник А.П. Насонов и его заместитель Н.С. Ван.

А за несколько месяцев до учредения «АСПОРа», на первом Всероссийском совещании дорожников, инициатором которого и стал Анатолий Павлович Насонов, были определены приоритеты развития отрасли и детально проанализировано состояние дорожного хозяйства.

Складывающаяся экономическая ситуация и реальные возможности финансирования дорожных работ не давали разрешить проблемы, связанные с развитием и модернизацией существующей дорожной сети, в глобальном смысле. Но необходимо было сохранить хотя бы отдельные участки дорог – особенно там, где более остро ощущался дефицит пропускной способности. А ведь тогда большинство автомобильных дорог, построенных

в 1970-е годы, уже не соответствовало требуемым осевым нагрузкам.

В связи с этим представлялось крайне важным не только обеспечить устойчивое финансирование и создать грамотную систему государственного управления автомобильными дорогами, но и наладить систему работы по подготовке профессиональных кадров, создать цивилизованный рынок подрядных работ. Поэтому-то и возникла идея объединения заказчиков и подрядчиков в профессиональные сообщества. Хотя, справедливости ради, нужно отметить, что идея эта была не нова, ведь мы только перенимали зарубежный опыт, который к тому времени уже имел положительные практические результаты.

В процессе создания Российской ассоциации подрядных организаций был утвержден ее Устав и избраны органы управления. Первым президентом «АСПОР» стал Юрий Антонович Стопочев, возглавлявший тогда «Автодорстройтрест № 3». А я был назначен генеральным директором Ассоциации «АСПОР». С проблемами дорожников я был не просто знаком, а остро ощущал их на себе, поскольку руководил на тот момент мостостроительным предприятием.

Конечно же, необходимость такого объединения заключалась не только в идее сплочения профессиональных интересов дорожников, но и в их защите на государственном уровне. Работа предстояла сложная, нервная. Я это понимал, тем более что для российской экономики тот период времени был крайне тяжелым. Но работа двигалась, благодаря поддержке с разных сторон. Хочу с благодарностью упомянуть Виктора Ивановича Мохначева, который возглавлял Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и который всегда занимал активную позицию в деле развития этих отраслей. С его непосред-

ственным участием создавалось и развивалось в отраслях социальное партнерство между работниками, работодателями и органами власти. В настоящее время эту деятельность продолжает Владимир Владимирович Ломакин.

Я бесконечно благодарен неравнодушным к своему делу и отрасли специалистам высокого уровня, среди которых Виталий Борисович Ефимов, Николай Николаевич Рогозин, Шамиль Салимович Еникеев, Виктор Николаевич Куртин и многие другие.

Я горжусь и тем, что многие решения нам приходилось принимать при участии выдающихся людей нашего времени, людей гражданского долга – Евгения Максимовича Примакова, Олега Вячеславовича Скворцова, Геннадия Ивановича Донцова, которых, к большому сожалению, уже нет с нами.

Конечно же, в своей работе мы не забываем о ветеранах дорожной отрасли, тех, кто находится на заслуженном отдыхе, – проводим с ними встречи, помогаем, поддерживаем.

– Годы работы Ассоциации совпали с кардинальными социально-экономическими переменами. Стали памятной историей многие события, встречи. Что еще особенно запомнилось вам из всей многогранности дел и лет?

– Говоря о тех, кто отдавал и отдает все силы и знания нашей отрасли, важнейшей для экономического развития страны, мы заботимся о всякого рода поощрениях. Так, Ассоциацией «АСПОР» совместно с Общероссийским ЦК профсоюзов работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства был учрежден ежегодный конкурс «Дороги России». Он проводится в октябре и приурочен ко Дню дорожника. Его цель – выявление наиболее эффективно работающих предприятий и организаций дорожного комплекса, повышение статуса и

престижа отраслевых профессий и распространение передового опыта компаний по всей территории нашей страны. Среди номинаций конкурса – «Человек года дорожной отрасли», «Лучшая подрядная организация», «Научная разработка года» и многие другие.

Чтобы имена выдающихся специалистов отрасли оставались в истории, мы выпускаем книги, и чаще всего это подарочные издания. О регулярной деятельности наших коллег мы сообщаем в еженедельно выходящей в свет газете «Российский дорожник».

В дни празднования 85-летия Автомобильно-дорожного колледжа имени Алексея Александровича Николаева по нашей инициативе был открыт памятник этому известному дорожнику. Надо сказать, что в 2000 году мы поддержали создание музея, который и ныне функционирует на базе этого учебного заведения. Так что на вопрос, что запомнилось, могу ответить так: «Мы помним все и память эту храним!»

Что касается нашей основной работы, то в очень кратком изложении, необходимом для журнального формата, приведу лишь несколько наиболее значимых позиций. Так, нами был разработан ряд предложений по совершенствованию системы финансирования, ценообразования и налогообложения. Мы отстаивали несколько целевых дорожных программ, где делали основной акцент именно на строительстве новых автомобильных дорог. Надо ли говорить о том, какую радость доставляют нам новости и события, связанные с пуском в эксплуатацию новых дорог или искусственных сооружений в разных регионах России?

А когда на уровне правительства России речь зашла о создании четырех национальных проектов: «Современное здравоохранение», «Качественное образование», «Доступное жилье» и «Эффективное сельское хозяйство», – мы

всеми силами старались включить в этот список пятый проект – «Автомобильные дороги». На всех уровнях нами отстаивалась необходимость появления этого проекта, были подготовлены подробные обоснования, концепция, обозначены цели и задачи проекта, определены способы, формы и этапы его реализации. Однако, к сожалению, проекту не удалось занять тогда свое достойное место. Но, как вы знаете, наши старания более чем десятилетней давности не прошли даром. В настоящее время в большинстве регионов полным ходом идет реализация принятого в 2018 году национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». И это не может не радовать. Что касается реализации этого и других важнейших проектов в России, то это должно происходить с учетом экономического развития страны и общего уровня жизни населения.

Напомню также, что с начала 1990 года по 2000 год включительно в России действовала система финансирования строительства и ремонта дорог – Дорожный фонд. Средства фонда шли на строительство, ремонт, содержание федеральных и территориальных трасс, на закупку техники. Однако с 1 января 2001 года он был упразднен, и это отрицательно сказалось на развитии отрасли. Уходили с рынка даже успешные дорожные организации.

Неслучайно мы вели настоящую борьбу за возвращение дорожных фондов, и спустя время, благодаря общим усилиям дорожных организаций и общественности, нам удалось, наконец, сделать это и на федеральном, и на региональном уровнях. Теперь мы постоянно говорим о том, что деньги дорожных фондов должны быть «окрашены», а не направляться на другие цели, как это делается в некоторых регионах...

– Какие задачи ставит перед собой Ассоциация на сегодняшний день?

– Ассоциация «АСПОР» принимала и принимает участие в

создании и регулировании нормативно-правовых документов по вопросам дорожного хозяйства, защищая принципы и интересы российских дорожников. Перед нами как стояла, так и стоит задача консолидации представителей отрасли и защиты их интересов. Сегодня Союз работодателей «Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» для решения многих важнейших вопросов также активно подключает авторитетные общественные организации, органы исполнительной власти. Ведь, несмотря на многие положительные изменения, проблем остается много. И решать их всегда и лучше, и легче путем взаимодействия на профессиональном уровне. Я являюсь сторонником объединения всех сторон, участвующих в развитии дорожного хозяйства страны, сторонником выработки единой стратегии.

К слову сказать, на Госсовете, который прошел в июне этого года в Кремле под председательством Владимира Путина, министр транспорта РФ Евгений Дитрих высказал президенту благодарность, подчеркнув эффективность именно объединенного формата подготовки к заседанию Госсовета, где приняли участие руководители субъектов, отраслевые эксперты, представители федеральных ведомств.

Нужно сказать, что ведущим вектором в работе нашей ассоциации остается увеличение объемов финансирования дорожного хозяйства, и здесь на первый план выходит вопрос ценообразования. Эта тема также активно обсуждалась на Госсовете. Владимир Владимирович Путин сделал акцент на вопросе ценообразования и проблемах, связанных с действующей ценовой базой, не позволяющей учитывать фактическую стоимость дорожно-строительных материалов.

Рост стоимости топлива и других материально-технических ресурсов – большая проблема, при-

водящая к резкому снижению рентабельности предприятий. Стремясь к передовым разработкам и их эффективному освоению на объектах строительства, реконструкции и ремонта, а также к модернизации, совершенствованию и обеспечению безопасности дорожно-транспортных объектов, необходима инициативная, смелая и конструктивная деятельность, нацеленная на рост рентабельности предприятий, в том числе относящихся к малому и среднему бизнесу. Тем более что привлечение предприятий малого и среднего бизнеса к реализации масштабных проектов экономически выгодно крупным компаниям. На решении этих и других вопросов я буду настаивать и дальше, в том числе в рамках работы организованного при Федеральном дорожном агентстве Общественного совета, в состав которого вхожу.

В заключение интервью хочу добавить, что, несмотря на проходящие в нашей стране процессы импортозамещения, Россия не может, не должна развиваться в отрыве от других стран мира: это наносит вред развитию экономики, бизнесу, и в особенности – дорожному. В этой связи хочу отметить работу нашего Центра международного обучения, благодаря которому российские дорожники получают возможность перенимать передовой опыт других стран, активно участвуя в профильных выставках, конференциях, семинарах по всему миру.

– Спасибо огромное, Александр Сергеевич, за интервью. Разрешите от имени коллектива издательства «Держава» поздравить Вас и Ваших коллег с юбилеем «АСПОРа». Мы от всей души желаем каждому сотруднику Общероссийского отраслевого объединения работодателей в дорожном хозяйстве – здоровья и благополучия, исполнения желаний. Надеемся на продолжение эффективного сотрудничества с Вашей организацией!

Беседовала Светлана Пичкур