

Человек дела



Андрей Николаевич Курушин – это имя хорошо известно не только в нашей стране, но и за рубежом. Заслуженный работник транспорта Российской Федерации, генеральный директор АСМАП, он уже второй раз подряд избирается в президиум Международного союза автомобильного транспорта (MCAT-IRU).

Первого декабря текущего года уметелому и опытному управленцу, настоящему профессионалу своего дела А.Н. Курушину исполнилось 60 лет. За плечами у юбиляра 35 лет работы в отрасли, непростой путь – путь, заслуживающий глубокого уважения коллективов, где он трудился – от старшего инженера предприятия в системе Минавтотранса РСФСР до генерального директора авторитетной Ассоциации.

В адрес Андрея Николаевича поступают многочисленные поздравления и добрые пожелания со всех уголков нашей необъятной страны, а также от иностранных коллег. В данной публикации соратники рассказывают не только о незаурядной личности и эффективном руководителе с безупречной репутацией, но и непростых этапах его трудового пути, отражающих важные вехи развития транспортной отрасли, становления международных автомобильных перевозок, а также продолжающейся работе по разработке предложений по поддержке российских перевозчиков и повышению их конкурентоспособности.

Андрей Николаевич родился в будущем административном центре Приволжского федерального округа – г. Горьком (ныне – Нижний Новгород). Понимание профессионального самоопределения пришло к нему еще в школьные годы. В 1976 г. он поступил в Горьковский политехнический институт им. А.А. Жданова на автомобильный факультет по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство». И с тех пор жизненный и трудовой путь юбиляра неразрывно связан с отраслью, в развитие которой он внес весьма существенный вклад.

Вспоминает директор ИП Комиссаров В.А., член Правления АСМАП Александр Владимирович Бирюков:

– С Андреем Николаевичем мы познакомились в институте в 1976 г., учились в одной группе. Нас, еще вчерашних школьников, сразу после переключки в сентябре отправили «на картошку». Именно там, на сельскохозяйственных работах, и зародилась наша дружба.

Среди студентов группы наблюдалась здоровая конкуренция во всем: в учебе, работе, спорте. И Андрей неизменно находился в центре событий: общительный, грамотный, готовый помочь товарищу в трудную минуту. Наверно, эти качества выделяли его среди сверстников.

Как одно мгновение пролетела студенческая пора, бесшабашная и яркая. Новые знакомые, лекции и экзамены, волнения и радости, «битвы за урожай» на сборах картошки, строительные отряды, военные сборы – такой калейдоскоп событий составлял нашу будничную студенческую жизнь. Андрей принимал активное участие во всех мероприятиях.

Наша группа была очень дружной. «На картошке» все три года были в передовиках и одними из первых выполняли свои нормы по сбору урожая. В 1978 г. после летней сессии большая часть студентов группы в составе стройотряда уехала на строительство БАМа. Нас ожидала новая неизведанная и непривычная жизнь, другие бытовые условия. В тайге мы прожили три месяца. До ближайшего населенного пункта можно было добраться

только на попутном грузовике. Это незабываемое время прошло в тяжелом труде по реконструкции железнодорожного полотна. Но никто не жаловался и не отлынивал от работы. Наоборот, когда было необходимо, дружно помогали отстающим.

По окончании пятого курса два с лишним месяца провели на военных сборах, применяли армейскую теорию на практике: нас учили командовать взводом средних танков.

Дипломную работу Андрей защитил на отлично, имел высокий средний балл и мог сделать достойный выбор по распределению. Однако он решил отдать гражданский долг Родине, как и пятеро товарищей из нашей группы, и пошел служить в Вооруженные Силы в звании лейтенанта, в должности командира автомобильного взвода. Служили мы в разных подразделениях 4-й отдельной Краснознаменной армии ПВО, но постоянно поддерживали связь друг с другом.

После окончания института студенческая дружба, к счастью, не закончилась. До сих пор каждое первое воскресенье сентября многие из бывших студентов группы встречаются на Волжском откосе у нашего любимого института, чтобы вспомнить свои лучшие годы жизни.

Начало успешной карьеры

По завершении службы для трудоустройства по специальности Андрей Николаевич обратился в Волго-Вятское территориальное транспортное управление (ВВТТУ) Минавтотранса РСФСР. Там ему предложили попробовать себя в недавно созданном подразделении, специально предназначенном для контроля и оказания необходимой помощи работникам технических служб предприятий управления – лаборатории по технической эксплуатации автомобилей КАМАЗ. (Сами Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта были утверждены легендарным министром автомобильного транспорта Е.Г. Трубицыным еще



В студенческом строительном отряде



Лейтенант А.Н. Курушин

в декабре 1970 г. А в агрегатах и системах грузовиков КАМАЗ, выпускавшихся с 1976 г., было заложено столько нового, непривычного для многих автотранспортников, что необходимо было вовремя подсказывать и технарям, и водителям – как грамотно обслуживать и эксплуатировать технику.) Но для того, чтобы контролировать и уж тем более помогать, нужно самому знать и уметь. Недавнему студенту пришлось вновь засесть, но теперь не за учебники с теорией, а за нормативные документы Минавтотранса. Он успешно достиг поставленной перед собой цели по самоподготовке и через небольшой период времени смог достаточно квалифицированно выполнять свои обязанности по контролю за работой технических служб предприятий управления.

Молодого специалиста заметили. И в 1985 г. Андрея Николаевича назначают сначала заместителем главного инженера, а затем и главным инженером Горьковского производственного объединения грузового автотранспорта № 8 (ГПОГА-8), входившего в ТПО «Горькийавтотранс» (так стало называться ВВТТУ). На новом



Группа главных инженеров ТПО «Горькийавтотранс» (1987 г.)

месте он в кратчайший срок зарекомендовал себя технически грамотным, инициативным руководителем, умеющим сплотить коллектив для выполнения поставленных задач.

Вскоре ему предложили возглавить Горьковский производственно-технический комбинат по централизованному обслуживанию и ремонту автомобилей КАМАЗ – новую структуру объединения «Горькийавтотранс», созданную на производственных площадях ПОГА-8. Это был первый в области опыт по разделению эксплуатационной и технической деятельности и служб обычного автотранспортного предприятия на два разных юридических лица. Задачи нового комбината значительно расширились: ему нужно было не только обслуживать и ремонтировать разномарочные автомобили своего прежнего АТП, но и проводить полноценное, качественное ТО-2 и сезонное обслуживание автомобилей КАМАЗ большинства автопредприятий всего ТПО «Горькийавтотранс». Поэтому необходимо было увеличивать штат специалистов и ремонтных рабочих, отлаживать новые технологические процессы для эффективной деятельности комбината. С присущей ему деловой активностью А.Н. Курушин успешно выполнил задуманные новации.

– Техническое обслуживание, регламентные работы и часть сопутствующего ремонта КАМАЗов производились в три смены, – рассказывает А.В. Бирюков. – Такой режим достаточно давно существовал на крупных пассажирских автопредприятиях, но для грузовых это было нововведением! На нашем ПТК работала одна из лучших в городе станций автодиагностики, на которой проверялась работа узлов и агрегатов и выдавались рекомендации по техническому обслуживанию и ремонту тягачей. Строгое выполнение всех без исключения технологических операций при проведении технического обслуживания КАМАЗов улучшало ходимость этих большегрузов, повышая КТГ – коэффициент технической готовности парка.

Логичным продолжением успешной карьеры молодого руководителя стал перевод в аппарат ТПО «Горь-

кийавтотранс» на должность начальника технического отдела.

Смена курса

В конце 80-х – начале 90-х годов прошлого века Всесоюзное внешнеэкономическое объединение «Союзвнештранс» создавало в ряде регионов страны свои транспортно-экспедиторские подразделения. Город Горький долгое время являлся закрытым, поэтому в 1990 г., когда был снят режим секретности и волжская столица стала открытой для общения с внешним миром, возникла потребность в перевозках внешнеторговых грузов автомобильным транспортом. Этим и было обусловлено создание одной из структур системы «Союзвнештранс» в городе.

Предприятие было организовано в ноябре 1990 г. и получило название «Нижегородвнештранс», составленное из названий города и учредителя. Впоследствии оно было акционировано и стало именоваться «Волгавесттранс», именно сюда и был приглашен А.Н. Курушин заместителем директора.

Несмотря на то, что к тому времени Андрей Николаевич уже имел большой опыт работы в автотранспорте (в том числе и руководителем предприятия), многое ему приходилось осваивать с нуля. Ведь до этого никто в Нижегородской области не организовывал и не выполнял международных автомобильных перевозок. Дело это было новое и, как тогда казалось, очень сложное, но весьма интересное.

Вот как А.Н. Курушин в одном из интервью рассказывал об этом периоде:

– Проблем с подбором кадров в тот период у нас практически не было. Есть такая поговорка: «Плох тот солдат, который не хочет быть генералом». А я ее перефразировал: «Плох тот автотранспортник, который не хочет работать на международных перевозках». Многие водители, инженерно-технические работники стремились попасть в наше предприятие. Это было очень престижно. Проблема была в другом – в отсутствии нормативных документов в области международных автоперевозок, опыта их организации и выполнения.

Огромная благодарность за помощь АСМАП. Во многом благодаря справочным материалам и литературе, издаваемым Ассоциацией, и консультациям ее сотрудников мы многому смогли научиться и освоить этот бизнес. Консультируясь и участвуя у специалистов АСМАП, я и представить не мог, что когда-то стану генеральным директором этой авторитетной и высокопрофессиональной Ассоциации. Но так сложилось, что все последующие годы и до настоящего времени моя профессиональная деятельность так или иначе связана с АСМАП.

Сегодня, много лет спустя, я с удовольствием вспоминаю те времена, когда мы только приступали к освоению международных перевозок. Первые автопоезда, водители, маршруты... Все было впервые. Вспоминается один ин-

интересный случай, который иллюстрирует, как непросто все начиналось. В течение полутора часов я проводил беседу с водителем перед его первым рейсом. Какие нормы и правила необходимо соблюдать при выполнении перевозки, как осуществлять погрузку и разгрузку, как взаимодействовать с экспедиторской компанией и грузоотправителем на иностранной территории, как проходить таможенный контроль, как оформлять документы... По ходу беседы вижу, как меняется выражение лица водителя и на нем появляется все большая и большая растерянность. В конце беседы он с испариной на лбу от перенапряжения и переизбытка полученной информации просит меня «все повторить, и с самого начала». Настолько сложно было ребятам подготовиться и выполнить первые рейсы. Впоследствии подавляющее большинство из них стали профессионалами своего дела, водительской элитой Нижнего Новгорода.

Надо заметить, что далеко не всегда даже очень хороший водитель, работающий на внутренних перевозках, может успешно работать на международных маршрутах. Это тяжелый и в то же время интеллектуальный труд, с которым не каждый сможет справиться.

О работе с А.Н. Курушиным рассказал его бывший коллега **М.А. Долгов**:

– С Андреем Николаевичем мы познакомились в 1993 г., когда он предложил мне трудиться на предприятии «Волгавесттранс», – **вспоминает Максим Анатольевич**. – Я сразу же обратил внимание на его аккуратность. Он очень собранный, выдержанный человек. Немаловажная черта его характера – пунктуальность. Если он что-то обещал, то обязательно выполнял. А если что-то не получалось, то всегда заранее предупреждал об этом. Кроме того, он тщательно планировал свои действия, практически никогда не работал экспромтом. Большое внимание он уделял организации работы предприятия и его сотрудников. Сейчас, к сожалению, очень многие руководители не обращают на это должного внимания. А он тщательно выстраивал структуру подразделений фирмы, взаимоотношения между ними и внутри них. Именно в согласованности действий различных подразделений и работников обычно кроется успех организации. Андрей Николаевич всегда старался создать такие условия для работы своих подчиненных, чтобы их труд был гармоничен и максимально эффективен для предприятия в целом.

В своей работе А.Н. Курушин стремился руководствоваться не какими-то слухами или непроверенной информацией, а нормативными, техническими и иными документами, чем зачастую многие пренебрегали.

Надо сказать, что наша фирма являлась многопрофильной. И Андрей Николаевич – сначала как заместитель генерального директора, а потом и как ее руководитель – занимался не только организацией международных автомобильных перевозок, но и железнодорожным экспедированием в международном сообщении, складской логистикой.

Из 52 имеющихся у компании транспортных средств половина приходилась на тягачи Volvo F12. Их ремонт и техническое обслуживание осуществлялись за границей, потому что в России на тот момент не было ни соответствующих эксплуатационных и смазочных материалов, ни запасных частей, не было даже методологии, как ремонтировать эту технику, ведь по многим параметрам она кардинально отличалась от отечественной. Андрей Николаевич уделял большое внимание именно вопросам технической эксплуатации этого транспорта. Она включала в себя обучение водителей правильной эксплуатации ТС и проведению ремонтных работ. «Волгавесттранс» – первая в нашем регионе организация, которая начала самостоятельно осуществлять ремонт и обслуживание своего импортного подвижного состава. Для этого подбирались соответствующие кадры, проводилось их обучение, за границей приобретались импортные запчасти (в России их не было), эксплуатационные материалы.

Не всегда это было просто. Иногда невозможно было подобрать определенный узел или агрегат, тогда мы использовали возможности нижегородских предприятий. В частности, когда у нас выходили из строя осевые агрегаты на полуприцепах, мы восстанавливали их, и в том числе на базе опытного конструкторского бюро машиностроения им. И.И. Африкантова. Кроме того, на территории нашего предприятия была создана хорошая производственно-техническая база, которая позволяла обслуживать и ремонтировать в том числе и двигатели – правда, только отечественных автомобилей.

В 1993 г. фирма «Волгавесттранс», а также два других нижегородских предприятия – «Полиавтотранс» и «Трансинвест-НН» – стали членами АСМАП. Руководители этих компаний с теплотой отзываются о том времени.

– С Андреем Николаевичем Курушиным мы познакомились в 1989 г., – **вспоминает генеральный директор ОАО «Полиавтотранс», заслуженный работник транспорта Российской Федерации Ю.К. Гриднев**. – Тогда он был директором Горьковского производственно-технического комбината по централизованному обслуживанию и ремонту автомобилей КАМАЗ, а я возглавлял Горьковское производственное объединение грузового автотранспорта № 8. Позднее, когда Андрей Николаевич был приглашен работать в «Волгавесттранс» (в то время это было единственное предприятие в Нижегородской области, которое занималось международными перевозками), мы смотрели на него уже как на опытного международного специалиста – снизу вверх, ведь это был очень высокий уровень.

В 1993 г. мы вместе с «Волгавесттранс» стали действительными членами АСМАП. В этом нам очень помог легендарный создатель Ассоциации **Ю.С. Сухин (министр автомобильного транспорта РСФСР в 1983–1990 гг.)**. Уже тогда он разглядел в Андрее Николаевиче талантливого руководителя: позднее А.Н. Курушин стоял у истоков создания Нижегородской ассоциации авто-



Ю.С. Сухин беседует с руководителями предприятий – членами АСМАП Нижегородской области – А.Н. Курушиным и В.П. Волковым

транспортников, а также был в числе организаторов первых соревнований «АСМАП-Профи».

Вспоминаю и нашу поездку в Англию, где мы проходили обучение. В один из выходных дней члены группы знакомились с архитектурой Лондона. И только Андрей Николаевич отправился понаблюдать, как работает английский парламент. Это о многом говорит.

Нынешний юбиляр – отличный руководитель, замечательный товарищ, человек слова. Он проявляет твердость характера там, где это необходимо. Мы, как земляки, всегда готовы помочь ему и словом, и делом. Желаю ему дальнейших успехов в его нелегкой работе, здоровья, счастья и оставаться самим собой.

– Более двадцати пяти лет (с 1992 по 2018 г.) наши пути довольно плотно пересекались, – **рассказывает член Правления АСМАП с 2009 по 2018 г., заслуженный работник транспорта Российской Федерации В.П. Волков.** – Компания «Волгавесттранс», одним из руководителей которой являлся Андрей Николаевич, передавала в аренду ЗАО «Трансинвест-НН» европейские полуприцепы, а взамен от нас получала тягачи МАЗ – цель обоюдная и благая: в открывшемся для внешнего мира г. Горьком – Нижнем Новгороде прорубить «ворота» для международных автомобильных перевозок.

В 1993 г. в Нижнем Новгороде было всего три организации, которые являлись членами АСМАП. Но вместо вполне бы по-

нятной конкуренции образовалось такое дружеское общение между руководителями предприятий, взаимовыручка. Это было хорошим примером для других. За короткое время количество перевозчиков – членов Ассоциации и желающих стать ими в нашем городе возросло в несколько раз.

А вот что вспоминает об этом важном периоде в жизни Андрея Николаевича еще один земляк юбиляра – **директор ООО Фирма «Биплан», председатель Ревизионной комиссии АСМАП А.Г. Балыкин:**

– Когда я только начинал заниматься международными автомобильными перевозками, первым нашим опытом в этом новом для нас направлении деятельности была совместная работа с компанией «Волгавесттранс», где работал Андрей Николаевич Курушин. Наше предприятие возило лошадей на соревнования по выездке в Германию, а партнер для этого предоставлял нам тягач с водителем. Позднее, после начала осуществления самостоятельных перевозок, мы по-прежнему сохранили дружеские отношения с компанией-«учителем». Мы частенько общались с Андреем Николаевичем и всегда получали от него поддержку как в части организации перевозок, так и в части эксплуатации транспорта. У меня об этом времени сохранились самые теплые воспоминания.

Несмотря на то, что руководители транспортных предприятий, работая на одном рынке, так или иначе являются конкурентами, у нас зародились дружеские отношения также и с В.П. Волковым, и с Ю.К. Гридневым. А основным «локомотивом» нашей компании как раз и был А.Н. Курушин, за что ему большая благодарность.

Нам, нижегородским перевозчикам, очень приятно, что у юбиляра все получается. Я горд, что он уже многие годы работает генеральным директором АСМАП. Ассоциация успешно развивается и является уважаемой общественной организацией, с мнением которой считаются. В этом большая заслуга Андрея Николаевича.

Желаю ему дальнейшей плодотворной деятельности, чтобы эта работа приносила отдачу и нашим перевозчикам, и обществу в целом, – **заключил Анатолий Геннадьевич.**

– Немаловажным достоинством Андрея Николаевича является его мудрость в принятии стратегических решений, – **отмечает М.А. Долгов.** – Фирма «Волгавесттранс» была первым и основным международным перевозчиком в нашем регионе. Многие пробовали начать осуществлять этот вид деятельности, приходили к нам за советом, помощью, с предложениями о сотрудничестве. Моя позиция всегда была против такого взаимодействия. Я полагал, что это наши конкуренты и не следует предоставлять им какую-либо информацию. Но А.Н. Курушин считал иначе. Он говорил мне: «Если они действительно приняли осмысленное и взвешенное решение начать заниматься международными перевозками, то они все равно это сделают. Если сейчас им помочь, то мы приобретем партнеров на будущее. К тому же они не представляют для нас реальной угрозы как

конкуренты. А в перспективе мы сможем сформировать объединение перевозчиков нашего региона».

Таким образом, наша компания фактически стала своеобразной кузницей кадров, передававшей опыт по осуществлению международных перевозок другим нижегородским организациям. В дальнейшем это движение было трансформировано в Нижегородскую ассоциацию автотранспортников (НААТ). Она объединяла коллег, осуществляющих не только грузовые, но и пассажирские перевозки.

Кроме перечисленных достоинств юбиляра как руководителя, Андрей Николаевич всегда оставался человеком с большой буквы по отношению к другим людям, с которыми сталкивался на жизненном пути. Он всегда хотел и умел прийти на помощь тем, кто оказался в тяжелой ситуации. Ни один сотрудник нашего предприятия, который обращался к нему за помощью, не был брошен на произвол судьбы. Очень трогательно и то, что А.Н. Курушин оказывал возможную поддержку сотрудникам «Волгавесттранс» спустя много лет, уже не являясь его руководителем.

Я от всей души поздравляю Андрея Николаевича с юбилеем и желаю ему крепкого здоровья и дальнейшей многолетней успешной работы, – **подытожил Максим Анатольевич.**

– В августе 1996 г. я был командирован в Будапешт для работы в транспортно-экспедиторской компании «СВТ-Будапешт», – **делится своими воспоминаниями член Ревизионной комиссии АСМАП, коммерческий директор ООО «Интертрансэкспедиция» В.А. Каякин.** – В следующем, 1997-м, решением президента «СВТ Групп» В.И. Алисейчика местом проведения общего собрания руководителей компаний группы «Союзвнештранс» стала Венгрия. Наша организация была назначена ответственной за проведение этого важного мероприятия. Мы провели большую подготовительную работу, и вот в конце апреля, на озере Балатон, на базе отдыха национального венгерского автоперевозчика «Хунгарокамион» со всех бывших республик Советского Союза собрались более 100 директоров транспортно-экспедиторских предприятий «Союзвнештранс». Там я и познакомился с Андреем Курушиным, тогда еще генеральным директором нижегородской транспортной компании «Волгавесттранс».

Являясь коллегами-автотранспортниками, мы быстро нашли общий язык, много общих друзей, а то, что мои родители были выходцами из Горьковской области, еще больше сблизило нас. Все дни совещания мы провели вместе, разговаривая в перерывах на самые различные темы – от международных перевозок до политики и литературы. Будучи общительным человеком, Андрей при этом является большим профессионалом своего дела, знает все тонкости международных перевозок, условий организации и их осуществления по всем странам Западной Европы. У него было свое понимание работы с клиентами и очень уважительное отношение к водителям-международникам. Его философия была мне очень близка.

После окончания собрания мы договорились о совместной работе. Вскоре я ему сделал ряд предложений по сотрудничеству в сфере перевозок из Венгрии в Россию, а он в свою очередь также направлял мне варианты взаимодействия, которое мы успешно осуществляли.

Надо отметить, что Андрей Николаевич всегда ответственно относился к выполнению своих финансовых обязательств. Кроме того, он постоянно ратовал и много работал над увеличением числа экспортных перевозок из России, что позволяло его компании быть конкурентоспособной. Наша компания всегда участвовала в его проектах, – **говорит Владимир Александрович.**

У руля областного транспорта

В апреле 2004 г. юбиляр возглавляет крупнейшее государственное предприятие пассажирского автотранспорта Нижегородской области – «Нижегородпассажиравтотранс». На тот момент в организации, объединяющей 5 городских предприятий и 32 находящихся в области, трудилось свыше 6,5 тыс. работников. Оно обслуживало более 780 маршрутов, в том числе 157 городских, 531 пригородный и 101 междугородный. Протяженность маршрутной сети превышала 336 тыс. км. Ежедневно перевозилось около 500 тыс. пассажиров.

А.Н. Курушин возглавил эту организацию в довольно непростой момент – в период перехода от натуральных льгот, предоставляемых отдельным категориям граждан, к адресной компенсации гражданам за льготный проезд в общественном транспорте. К тому же у самого предприятия было сложное финансовое положение, подвижной состав изношен.

В то время остро ощущалась нехватка автобусов большой вместимости для перевозки социальных категорий пассажиров (особенно в Нижнем Новгороде). Из общей численности выпускалось только 160 единиц. Это вызывало множество жалоб пассажиров на качество обслуживания и большие интервалы движения. Автобусы часто выходили из строя, случались поломки на линии.

– Когда появилась информация о том, что губернатор Нижегородской области В.П. Шанцев предложил А.Н. Курушину возглавить государственное предприятие «Нижегородпассажиравтотранс», один очень опытный в пассажирском автотранспорте человек спрашивает меня: «А зачем ему это надо? Там же все развалено. Вы же с ним в хороших отношениях – отговорите», – **рассказывает В.П. Волков.** – Поскольку к тому времени я уже неплохо знал Андрея Николаевича, то, естественно, не отвечал, так как знал, что сложности его не пугают, а, как мне кажется, даже привлекают. Как итог: через некоторое время было логичное продвижение по службе, и губернатор назначил А.Н. Курушина директором Департамента транспорта и дорожного хозяйства Нижегородской области (сегодня это министерский пост).

– Работая в должности генерального директора «Нижегородпассажиравтотранс», а затем возглавив Депар-

тамент транспорта и дорожного хозяйства Нижегородской области, Андрей Николаевич всегда требовал улучшения качества обслуживания пассажиров, – **вспоминает А.Л. Царев, занимавший должность заместителя генерального директора предприятия.** – Добиться результата во многом помог ставший в 2005 г. губернатором Нижегородской области Валерий Павлович Шанцев.

Умение решать задачи любой сложности, видеть перспективу задолго до ее наступления способствовало тому, что в результате предложенной А.Н. Курушиным программы реформирования государственного пассажирского автотранспорта стало возможным беспрецедентное обновление парка автобусов городских муниципальных предприятий Нижнего Новгорода. Программа предусматривала как улучшение качества обслуживания пассажиров за счет увеличения количества автобусов на линии, закупленных за счет средств областного бюджета, так и оптимизацию маршрутной сети, а также работы автобусных парков в Нижнем Новгороде. Все мероприятия, заложенные в программе, были реализованы в установленные сроки. В 2006 – 2007 гг. население Нижегородской области получило 850 новых автобусов большой вместимости марок ЛиАЗ и МАЗ, которые были направлены на городские и пригородные маршруты. Таких больших закупок не производилось на протяжении ряда лет.

– Ежедневно на линию стало выходить не 160, а 700 автобусов, – **говорит А.Л. Царев.** – Количество маршрутов увеличилось, повысилось качество перевозок. Для этого была проведена большая работа по доукомплектованию автопредприятий водительскими кадрами, развернута программа по их обучению и трудоустройству.

В своей работе Андрей Николаевич также уделял большое внимание улучшению условий труда работников предприятия, повышению уровня мастерства водителей. Во время его руководства ежегодно проводились конкурсы профессионального мастерства среди водителей маршрутных автобусов. В нем принимали участие как водители из Нижнего Новгорода, так и их коллеги, работающие на городских и пригородных маршрутах в области. За довольно короткий промежуток времени была восстановлена прежняя структура качества и обслуживания пассажиров.

На мой взгляд, А.Н. Курушин внес большой вклад в развитие отрасли. Поздравляю его с юбилеем, желаю здоровья и успехов. Пусть его деятельность и дальше помогает бизнесу перевозчиков.

– В 2005 г. в Нижегородскую область пришел новый губернатор – Валерий Павлович Шанцев. Он кардинально поменял структуру и стиль работы администрации области, – **вспоминает нынешний и.о. директора Департамента транспорта г. Нижнего Новгорода Е.А. Кузнецова.** – Так, например, был воссоздан (после советских времен) Департамент транспорта и дорожного хозяйства Нижегородской области. Его руководителем был назначен Андрей Николаевич Курушин, который показал себя стро-

гим, требовательным, принципиальным руководителем. Его знания, профессиональный опыт, нестандартный подход к решению тех или иных задач изменили нашу работу. Он ввел новые требования к специалистам департамента – ставить перед собой правильные цели и работать на получение результата, а также научил нас вникать в самую суть вопроса и искать выходы из сложных ситуаций. Многие проблемы, которые ранее длительное время не решались, были устранены, причем в короткие сроки.

Под его руководством был установлен жесткий контроль за работой подведомственных предприятий, организаций. На особом контроле было предприятие «Нижегородпассажиравтотранс» – основной пассажирский автоперевозчик Нижегородской области.

Так как сфера моей деятельности касалась экономики и финансов, то и в моей работе появилось много нового: например, Андрей Николаевич ввел практику обязательной защиты бизнес-планов развития предприятий с ежеквартальными отчетами и подробным анализом деятельности.

В целом работа департамента стала кардинально отличаться от того, что было ранее, появились четкость, скорость, результативность.

Для меня работа под руководством Андрея Николаевича стала хорошей школой. Полученный опыт помог мне в дальнейшем.

Андрей Николаевич, разрешите поздравить Вас с юбилеем, пожелать Вам успехов во всех делах и начинаниях, здоровья и всего самого доброго, – **заклчила Елена Алексеевна.**

– Меня поражало умение Андрея Николаевича организовывать работу и на чиновничьих должностях, – **рассказывает А.Г. Балыкин.** – Он возглавлял государственное предприятие «Нижегородпассажиравтотранс», а потом Департамент транспорта и дорожного хозяйства Нижегородской области. Работать там было непросто, но у А.Н. Курушина сложились прекрасные отношения в коллективах.

За период работы юбиляра в должности директора Департамента транспорта и дорожного хозяйства Нижегородской области (2005–2008 гг.) также существенно преобразился международный аэропорт «Нижний Новгород». Андрей Николаевич лично провел большую работу по началу реконструкции аэропорта и привлечению потенциальных инвесторов к его развитию. Кроме того, его умение находить взаимовыгодные условия для бизнеса и власти способствовало последовательному развитию инфраструктуры пригородного железнодорожного транспорта на территории Нижегородской области.

Общественная деятельность

Помимо производственной деятельности, А.Н. Курушин ведет активную общественную работу.

– В 90-е годы «молодое» российское правительство в порядке эксперимента издевалось над нижегородским ав-

тотранспортом, проводя недостаточно продуманную приватизацию автотранспорта общего пользования, – вспоминает В.П. Волков. – Перевозчики находились в сложной ситуации, у многих транспортников, брошенных на произвол судьбы известными псевдореформаторами, возникало естественное желание приобщиться к единственному цивилизованному транспортному бизнесу – международным перевозкам. На этом фоне появилось решение в целях объединения создать ассоциацию нижегородских автотранспортников. Неформальным лидером этого движения стал Андрей Николаевич Курушин. Естественно, когда после долгих мытарств ассоциация была зарегистрирована, он спустя короткое время был избран ее президентом и возглавлял до 2005 г.

Решение об организации Нижегородской ассоциации автотранспортников (НААТ) было принято на собрании директоров нижегородских транспортных предприятий, в котором принял участие тогдашний президент АСМАП Ю.С. Сухин. Она объединила более 40 ведущих транспортных компаний Нижегородской области по перевозке грузов и пассажиров. В сложные годы становления рыночной экономики Ассоциация сплотила руководителей под своей эгидой и помогла автопредприятиям адаптироваться к новым экономическим условиям. Под руководством Андрея Николаевича НААТ приобрела заслуженный авторитет среди административных структур города и области, что позволило отстаивать интересы перевозчиков на региональном уровне.

– Хотелось бы отметить, что именно в этот период в Нижнем Новгороде зародилась и успешно реализовалась замечательная идея – конкурс профессионального мастерства водителей автопоездов, – рассказывает В.П. Волков. – Сегодня это уже давно ставший традиционным, проходящий под эгидой АСМАП конкурс, известный как «АСМАП-Профи». Я лично считаю, что конкурс существенно помог и помогает авторитету Ассоциации, повышению авторитета российских водителей-международников, сближению всех участников перевозок. В числе тех, кто стоял у истоков этого мероприятия, – А.Н. Курушин.

В нашей стране конкурсы профессионального водительского мастерства начали проводиться еще во времена СССР. Советские водители также принимали участие и в европейских турнирах на большегрузных тягачах. Руководители транспортных предприятий понимали, что участие в такого рода конкурсах – это уникальная возможность наглядно оценить потенциал своих водителей и достоинства подвижного состава. Кроме того, соревнования всегда способствуют притоку новых водительских кадров.

Состязания по мастерству вождения грузовиков проводились и в рамках конкурса «Лучший по профессии». Однако эта традиция на некоторое время была утеряна. Возродили ее А.Н. Курушин, который на тот момент был президентом Нижегородской ассоциации автотранспор-

тников, А.А. Добродий, руководивший Нижегородским государственным учебно-производственным комбинатом автомобильного транспорта, и М.П. Баринов, директор Нижегородского автомобильного клуба. Именно они в 2000 г. решили провести соревнования среди водителей магистральных автопоездов «Автопрофи» в Нижнем Новгороде. Инициативу поддержала Ассоциация, ставшая постоянным партнером турнира.

– Тогда, 18 лет назад, никто не мог подумать, что Нижегородская ассоциация автотранспортников, организовав конкурс «Автопрофи», даст старт большому всероссийскому соревнованию, – вспоминал сам Андрей Николаевич.

Но подобный итог был вполне закономерен, поскольку интерес зрителей и спонсоров к таким мероприятиям оказался высоким. Ведь далеко не каждый день можно увидеть, как большегрузные автопоезда под рев двигателей и пробуксовку ведущих колес срываются со старта, виртуозно преодолевают «змейку» или мастерски паркуются в узком коридоре, обозначенном стойками, а потом на полном ходу останавливаются на финише как вкопанные.

Накануне Дня работников автомобильного транспорта, 28 октября 2000 г., в центре Нижнего Новгорода (на площади Минина и Пожарского) состоялись первые в России соревнования подобного рода. В конкурсе приняли участие десять водителей из восьми фирм-перевозчиков на тягачах марок МАЗ (4 единицы), Mercedes-Benz и Volvo (по 2 единицы), Scania и SISU (по одному), соревновались в двух группах – тягачи отечественного (сюда причислили и МАЗы) и импортного производства.

Позднее конкурс профессионального мастерства водителей гармонично дополнился выставкой современной магистральной техники. Нижегородцы и гости города получили уникальную возможность ознакомиться с самыми новейшими образцами мирового автопрома. А с 2001 г. «Автопрофи» включал в себя и соревнования для зрителей – буксировка канатом тягача командой из пяти человек.



На конкурсе водителей магистральных автопоездов «Автопрофи» в Нижнем Новгороде



Финал Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи» (г. Екатеринбург, 12 августа 2017 г.)

Особенностью «Автопрофи-2002» стало участие (впервые!) перевозчиков из других регионов страны: им было выслано описание конкурса и приглашение на участие. Многие откликнулись, и число соревнующихся еще более возросло.

В 2003 г. программа фестиваля «Автопрофи» еще больше расширилась: АСМАП провела круглый стол для руководителей автотранспортных предприятий и экспедиторов Поволжья «Перспективы международных автомобильных перевозок в России в свете изменений в законодательстве РФ в области транспорта». На него были приглашены представители органов власти, таможенных органов, Нижегородского областного отделения Ространсинспекции, руководители и сотрудники предприятий-грузовладельцев, фирм-производителей авто техники и страховых компаний. Состоялся заинтересованный разговор специалистов.

2004 г. стал знаковым в истории развития конкурса. Именно тогда он приобрел статус Всероссийского, и

именно асмаповского, и был приурочен к 30-летию Ассоциации. К участию в конкурсе были привлечены водители из многих регионов. Соревнование состояло из нескольких региональных этапов и финала, который был проведен в Нижнем Новгороде.

Спустя год было принято решение о расширении географии круга участников и претендентов на призы в финале конкурса: теперь в нем могли принять участие по две команды, занявшие первые призовые места в своих регионах. Впервые финал состоялся в Брянске. В нем соревновались 37 водителей из 18 автотранспортных предприятий Брянска, Екатеринбурга, Москвы, Калининграда, Набережных Челнов, Нижнего Новгорода, Санкт-Петербурга, Новосибирска, Краснодара и Владивостока.

Каждое такое состязание стало настоящим праздником как для самих участников, членов их семей и коллег, так и для многочисленных зрителей, пришедших поболеть или просто посмотреть на происходящее. Вот где проявлялись настоящие живые эмоции: радость от того, что твоя команда выигрывает, либо легкая горечь поражения, надежда на реванш!

Год за годом конкурс наращивает свои обороты. О значимости мероприятия говорит и тот факт, что поддержку ему оказывают полномочные представители Президента РФ в округах и регионах, местные органы власти и другие госструктуры.

В середине 90-х Андрей Николаевич оказывает сильную помощь в создании представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков в Нижнем Новгороде, а затем и филиала по Приволжскому федеральному округу.

С 2000-го по 2009 г. он избирался в состав Совета (в дальнейшем переименованного в Правление) Ассоциации.

На заседаниях этого органа управления АСМАП регулярно рассматриваются вопросы и вырабатываются рекомендации по решению проблем. В частности, функционирования системы МДП, транспортного контроля за иностранными перевозчиками по соблюдению ими требований российской разрешительной системы, вве-

дения утилизационного сбора, квоте разрешений ЕКМТ, реализации «Основных направлений деятельности АСМАП» и др. По ряду вопросов направлялись соответствующие обращения за подписью членов Правления на имя Президента России В.В. Путина, а также в адрес Правительства Российской Федерации и иных федеральных органов власти.

Вспоминает председатель Правления АСМАП, генеральный директор ООО «Спектр» Е.А. Попов:

– В Правление АСМАП я был избран в 2005 г. До этого был членом Регионального совета АСМАП в Калининградской области, но степень ответственности в



Члены Правления и Ревизионной комиссии АСМАП в 2005–2009 гг.

Правлении, несомненно, выше. И хотя к тому моменту я еще не был старожилом в отрасли, но десять лет службы в Вооруженных Силах СССР и одиннадцать – в сфере международных автоперевозок, думаю, позволяют мне сказать, что в людях я разбираюсь.

При первом знакомстве А.Н. Курушин сразу же произвел на меня должное впечатление. Спортивное, подтянутое телосложение, крепкое рукопожатие. «Конкретный мужик», – подумалось мне. А когда узнал, что он еще и занимался прыжками на лыжах с трамплина (сам я увлекаюсь близким видом спорта – горными лыжами), еще больше стал его уважать.

Андрей Николаевич отличается немногословностью. Болтунов я не люблю, поэтому сразу же оценил это его качество. Он не лез с советами и нравоучениями. На заседаниях говорил немного, но всегда конкретно и по делу. И самое главное, он аргументированно отстаивал свои предложения и доводы, – **отмечает Евгений Александрович.**

Своими воспоминаниями делится и генеральный директор ПАО «Приморавтотранс», член Правления АСМАП, заслуженный работник транспорта Российской Федерации В.М. Мартыненко:

– Когда А.Н. Курушина избрали членом Совета АСМАП от международных перевозчиков Приволжского федерального округа, я уже входил в его состав. Молодой, но имеющий уже солидный опыт руководства достаточно крупным транспортно-экспедиционным предприятием в системе «Союзвнештранс» и очень энергичный – он сразу же впечатлил своей эрудированностью, нацеленностью на результат, стремлением внести свой личный вклад в решение вопросов развития российского международного автотранспорта. На него сразу же обратил внимание Юрий Сергеевич Сухин, который на тот момент был президентом Ассоциации. Через некоторое время он поручил нынешнему юбиляру возглавить комиссию по работе над обновлением Устава АСМАП и других подуставных документов. И эта работа совместно с сотрудниками Администрации Ассоциации была успешно выполнена.

Позднее, даже когда А.Н. Курушин был назначен директором Департамента транспорта и дорожного хозяйства, он находил время также активно заниматься вопросами, волнующими всех наших международных автоперевозчиков, внося на заседаниях Правления очень дельные и обоснованные предложения.

В своей работе и в Правлении, и впоследствии – генеральным директором АСМАП Андрей Николаевич отличается новаторским подходом и очень ответственным отношением к делу. При этом он общительный и дружелюбный человек, на которого всегда можно опереться. Я поздравляю его с юбилеем и желаю всего самого хорошего в жизни! – **говорит Вячеслав Михайлович.**

– В 2000 г. от имени перевозчиков ПФО Андрей Николаевич был единодушно выдвинут и в дальнейшем избран

членом Совета АСМАП (так ранее называлось Правление), что еще раз подтверждает его возросший авторитет среди перевозчиков, – **вспоминает В.П. Волков.** – В те годы я был членом Ревизионной комиссии Ассоциации и присутствовал на многих заседаниях этого коллегиального органа управления Ассоциацией. Среди его членов Андрей Николаевич обладал высоким авторитетом. И ему было поручено возглавить комиссию по работе над обновлением Устава АСМАП и других подуставных документов. Это была громадная работа, которая была качественно выполнена, документы приняты Общим собранием членов АСМАП, и сегодня Ассоциация работает по ним.

Однако следует упомянуть и те сложности, которые происходили в то время в Администрации и Правлении АСМАП. Было немало желающих «пораскачивать лодку, замутить и половить рыбку в мутной воде». Но позиция Андрея Николаевича по этим вопросам всегда была взвешенной и конструктивной. И неслучайно, что именно он был призван здоровыми силами Ассоциации к выправлению сложившейся непростой ситуации в Администрации. В 2008 г. он был назначен генеральным директором АСМАП.

Хотелось бы пожелать Андрею Николаевичу еще больше сложных задач – это же интересно!

АСМАП – новая высота в трудовой биографии Почетный президент АСМАП, заслуженный работник транспорта РСФСР Юрий Сергеевич Сухин (дважды удостоен Почетной грамоты Правительства РФ, имеет благодарность Президента РФ, награжден медалью «За вклад в развитие транспортной системы России», знаком отличия министра транспорта РФ «За труд и пользу», золотым знаком MCAT-IRU):

– Международные автомобильные перевозчики в Нижнем Новгороде всегда были одними из лучших. И первые региональные собрания членов АСМАП, которые проводились там, отличались высокой активностью участников. Среди нижегородских руководителей этих предприятий было немало ярких личностей, в том числе и Андрей Николаевич Курушин. Будучи избранным в состав Правления Ассоциации, он достойно представлял перевозчиков Приволжья. Ему уже тогда были присущи деловитость, принципиальность, компетентность.

Выступления А.Н. Курушина в ходе заседаний Правления всегда отличались глубиной, знанием вопроса, а его предложения по улучшению работы касались всех российских международных автоперевозчиков. В непростые для Ассоциации времена, когда назревала дестабилизация, Андрей Николаевич постоянно занимал принципиальную позицию. И когда возникла необходимость в назначении генерального директора АСМАП, мы остановили свой выбор именно на его кандидатуре, учитывая появившийся к тому времени у нынешнего юбиляра опыт работы по руководству автотранспортным комплексом Нижегородской области. (Этот опыт оказался на-

столько удачным, что поначалу руководство области никак не соглашалось отпустить А.Н. Курушина для работы в Москве.)

Оглянувшись назад, могу констатировать: за сравнительно небольшой период он очень многое, на мой взгляд, сделал для повышения авторитета Ассоциации.

В 2008 г. А.Н. Курушин назначен на должность генерального директора АСМАП. К этому моменту он получил второе высшее образование. На этот раз – в Нижегородском государственном университете по направлению «менеджмент». В Ассоциации его организаторские способности, умение выявить узкие места и находить пути их решения проявились особенно ярко.

Назначение Андрея Николаевича на эту должность совпало с разразившимся в России экономическим кризисом. При его непосредственном участии был разработан конкретный план антикризисных мер АСМАП, направленных на подготовку предложений в Правительство Российской Федерации и заинтересованные федеральные органы исполнительной власти по ослаблению финансовой нагрузки на предприятия, занимающиеся международными перевозками. В результате удалось продлить льготные условия выплаты таможенных и лизинговых платежей для закупленного до кризиса импортного подвижного состава. Эти и другие разработанные антикризисные меры позволили предотвратить разорение многих транспортных компаний и сохранить численный состав членов Ассоциации.

В стиле работы Андрея Николаевича превалирует системный, комплексный подход, направленный на выполнение основной задачи АСМАП – создание благоприятных условий работы российских международных перевозчиков.

Прекрасно владея знанием конъюнктуры рынка, обладая практикой применения современных условий ведения бизнеса, особое внимание А.Н. Курушин уделяет повышению конкурентоспособности российских автоперевозчиков. Это отчетливо прослеживается в инициативных предложениях Администрации АСМАП в законодательные и исполнительные органы Российской Федерации, в том числе по субсидированию лизинга для обновления парка международных автоперевозчиков, по расширению их участия в перевозках экспортных и импортных грузов, защите российского рынка автотранспортных услуг.

Следует отметить, что менее чем через год после назначения Андрея Николаевича генеральным директором президентом Ассоциации был избран Е.С. Москвичев. Таким образом, почти десятилетие у руководства Ассоциации стоит замечательный тандем двух профессионалов. Учитывая, что Евгению Сегеевичу приходится одновременно уделять значительное внимание и своей депутатской деятельности в Государственной Думе, где он уже второй созыв возглавляет профильный Комитет по транспорту и строительству, еще большая нагрузка и ответственность ложится на генерального директора.

Рассказывает А.И. Галаганов, член Правления АСМАП, первый заместитель генерального директора АО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», заслуженный работник транспорта Российской Федерации:

– Тесное взаимодействие АСМАП с другими объединениями предпринимателей не раз было продемонстрировано в ходе совместных действий, направленных на предупреждение применения различного рода «инициатив» ряда федеральных органов, предусматривающих увеличение фискальной нагрузки на предприятия транспорта. В частности, таким образом в сжатые сроки удалось добиться установления льготы по транспортному налогу для грузовых автомобилей общей массой более 12 тонн.

Крайне болезненным для перевозчиков был вопрос уплаты налога на движимое имущество. Подготовленные правительством изменения в Налоговый кодекс РФ предусматривали его уплату в полном размере начиная с 2019 г. В результате только на предприятиях нашего акционерного общества с парком в 230 автопоездов суммарные налоговые платежи увеличились бы на 3 млн рублей ежегодно. Активные усилия АСМАП с бизнес-сообществом, направленные на сохранение льготного порядка налогообложения движимого имущества, поддержанные в Госдуме России, привели к положительному результату. Решение этой проблемы явилось одним из важнейших мероприятий по созданию благоприятных условий для обновления подвижного состава международных автоперевозчиков.

Нам хорошо известно, какая масштабная работа ведется Ассоциацией при непосредственном участии ее генерального директора А.Н. Курушина в Правительстве РФ, соответствующих министерствах и ведомствах и по другим направлениям – для снижения финансовой нагрузки на предприятия. Эта проблематика неоднократно поднималась на встречах международных перевозчиков с Президентом страны В.В. Путиным. По итогам таких встреч удалось добиться принятия конкретных поручений высшего руководства страны по мерам, предлагаемым АСМАП. Работа по большинству из них продолжается. В первую очередь это касается скорейшего принятия Технического регламента для транспортных средств экологического класса Евро-6, отмены либо снижения утилизационного сбора для техники высоких экологических классов, распространения программы субсидирования лизинга большегрузных транспортных средств на иностранные марки, выпускаемые на территории Российской Федерации, и другим.

Мы знаем и то, что отдельный блок предложений по поддержке российских международных автоперевозчиков, подготовленных Ассоциацией, в том числе в части обновления подвижного состава, в конце октября был направлен новым министром транспорта Е.И. Дитрихом в Правительство РФ. Надеемся, что большинство из них удастся реализовать на практике уже в ближайшее время.



В ходе проведения круглого стола, совместно организованного Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ-IRU) и АСМАП (г. Москва, Центр международной торговли, 2015 г.)

«Команда» Е.С. Москвичева и А.Н. Курушина показывает образец слаженной и эффективной деятельности. При том что на период их совместной работы выпало не только два масштабных экономических кризиса, но имелось немало и других негативных вызовов, результаты развития российского международного автотранспорта могут быть признаны вполне положительными. Выполняемые российскими предприятиями объемы перевозок возросли более чем в 1,4 раза, а их доля на рынке возросла с 40 до 45%. Удельный вес экспортных отгрузок в настоящее время превышает 50%, в то время как их уровень в 2008–2010 гг. составлял только 25%. Проводимая совместно с Минтрансом России работа по защите российского рынка МАП позволила сократить участие перевозчиков третьих стран на нем с 19–20 % в начале двухтысячных до 11–12% в последние годы. Доля современных транспортных средств категории Евро-5 у членов АСМАП сейчас составляет почти 60%.

Благодаря слаженной и целенаправленной работе президента и генерального директора АСМАП, многие их начинания находят позитивную оценку и поддержку как в органах власти, так и в структурах бизнес-сообщества.

Большим уважением пользуется А.Н. Курушин в Министерстве транспорта Российской Федерации, где широко востребованы его опыт, профессиональная эрудиция и заслуженный авторитет среди представителей отрасли. Он является членом Координационного совета по транспортной политике Минтранса России.

Андрей Николаевич представляет международных автоперевозчиков в составе различных отраслевых и межведомственных комиссий, активно отстаивает интересы российского автотранспорта в международных организациях и на переговорах с иностранными компетентными органами.

Твердость духа, умение отстаивать интересы Ассоциации отчетливо проявились в 2013–2016 гг., когда возникла критическая ситуация, грозящая свертыванием на

территории России действия Конвенции о международной дорожной перевозке (МДП). Результаты многочисленных проверок Администрации АСМАП в Москве и его региональных подразделений налоговыми, таможенными, правоохранительными и другими контролирующими органами подтвердили финансовую чистоплотность, прозрачность деятельности Ассоциации, правильность управленческих решений, принимаемых генеральным директором АСМАП. Все это дало возможность восстановить в полном объеме использование в России книжки МДП – документа, упрощающего проведение таможенных процедур и значительно сокращающего время пересечения границы автомобильным транспортом. В настоящее время этой системой продолжает пользоваться около одной тысячи российских международных автоперевозчиков.

Для более активного участия членов Ассоциации на международном рынке автотранспортных услуг реализуется целевая программа повышения квалификации специалистов и водителей-международников. Для этого образована Академия АСМАП, расширена сеть учебно-консультационных центров и пунктов выездного обучения по всей России. С их участием и привлечением других учебных организаций в различных регионах Российской Федерации реализуется задача: к концу текущего года обеспечить переподготовку водителей-профессионалов, занятых на международных перевозках в транспортных компаниях Ассоциации, с выдачей сертификата профессиональной компетентности, признаваемого как в России, так и за рубежом.

Успешно функционируют дочерние предприятия Ассоциации – «АСМАП-Сервис» и TSW-Pol, которые оказывают различные услуги членам Ассоциации (льготная заправка топливом, юридическая поддержка, получение виз, страхование и др.).



Круглый стол по вопросам развития автомобильного транспорта (слева направо): генеральный директор АСМАП А.Н. Курушин, президент Российского автотранспортного союза О.И. Старовойтов, директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России А.С. Бакирей (г. Москва, 5 марта 2018 г.)



В Администрации АСМАП. Слева направо: советник Президента РФ И.Е. Левитин, почетный президент АСМАП Ю.С. Сухин, президент СТР, первый заместитель председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству В.Б. Ефимов, президент АСМАП, председатель Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Е.С. Москвичев, генеральный директор АСМАП А.Н. Курушин (2012 г.)

Андрей Николаевич является инициатором и активным сторонником применения в сфере международных автомобильных перевозок прогрессивных методов управления и современных IT-технологий. В Ассоциации функционирует личный кабинет перевозчика, позволяющий ему в режиме реального времени получать информацию о полученных и возвращенных разрешительных документах (карнетах TIR, иностранных разрешениях на перевозки). Большим успехом у международных автоперевозчиков пользуется сайт АСМАП, который позволяет им знакомиться с действующей нормативно-правовой базой в этой сфере, быть в курсе дел об условиях перевозок, о дорожной обстановке и имеющихся ограничениях на территории России и иностранных государств. Ежедневно сайт посещают около 2 тыс. пользователей.



В Академии АСМАП (2015 г.). В центре – генеральный секретарь МСАТ г-н Умберто де Претто

Рассказывает С.В. Ремизов, руководитель Дальневосточного представительства АСМАП:

– Так сложилось, что для меня Ассоциация – родной дом уже на протяжении более четверти века, и многие этапы ее развития проходили у меня на глазах. Мне есть с чем сравнивать последнее десятилетие, особенно учитывая нашу пространственную отдаленность от Москвы. Благодаря нынешнему руководству Ассоциации – ее президенту Е.С. Москвичеву и генеральному директору А.Н. Курушину, эта «дистанция громадного размера» больше не является каким-то препятствием для общения нас, сотрудников АСМАП в регионах, с Администрацией.

По инициативе Андрея Николаевича мы стали регулярно принимать участие в рассмотрении совместно с Администрацией АСМАП насущных вопросов деятельности Ассоциации – сначала в режиме аудиоконференций. В дальнейшем такой формат постепенно перерос в полноценное видеобщение, которое со временем было перенесено и на дистанционное обучение наших коллег – работников АСМАП. Аналогично организовано обучение и для перевозчиков, повышающих свою квалификацию в Учебно-оздоровительном комплексе «Олимп» (г. Светлогорск Калининградской области): занятия с ними проводят руководители и лучшие специалисты профильных департаментов и управлений.

Кроме «оперативок», по мере необходимости устраиваются и телеконференции по различной тематике. Немало помогает общению и интернет-телефония между всеми подразделениями, включая представителей АСМАП в регионах, оперативность, доступность, стоимость и качество которой не идет ни в какое сравнение с обычной междугородной телефонной связью.

Реализуются и другие цифровые проекты. Уже пять лет используется новая программа TIR-EPD для передачи предварительной информации таможенным органам при перевозке по Конвенции МДП. В текущем году задействована система оказания помощи членам Ассоциации в подаче электронных транзитных деклараций и поручительств в качестве обеспечения уплаты таможенных платежей при таможенном транзите по территории России. Впереди новые задачи: внедрение электронного карнета TIR и электронной товарно-транспортной накладной.

В доверительных беседах со своими коллегами Андрей Николаевич подчеркивал:

– К моменту моего назначения на должность генерального директора АСМАП я уже во многом понимал структуру и функциональные задачи подразделений Администрации. Если сравнивать АСМАП в первые годы XXI века и сегодня, то могу сказать, что статус организации за это время вырос. В подходе к работе многие специалисты чувствуют большую, чем раньше, ответственность, поскольку перевозчики стали с нас больше спрашивать. Сегодня они смотрят на нас не толь-

ко как на организацию, которая объединяет, но и как на организацию, которая должна помогать. Взаимодействие между подразделениями, по-моему, стало более конструктивным.

Моя основная задача сегодня – организация работы Администрации таким образом, чтобы ни один департамент не пробуксовывал и обеспечивал эффективное взаимодействие с перевозчиками. Если они будут недовольны нашей работой и станут считать, что АСМАП существует не для них, тогда нам грош цена. Мы должны грамотно построить отношения с организациями – членами АСМАП в части защиты их интересов на любом уровне. Кроме того, есть уставные задачи, которые Ассоциация должна выполнять.

Международный статус АСМАП за последнее время существенно изменился. Сегодня в Международном союзе автомобильного транспорта (МСАТ-IRU), объединяющем около 200 организаций более чем из 100 стран, нас стали больше слышать. Специалисты АСМАП входят в состав комиссий и комитетов МСАТ и очень грамотно отстаивают и защищают интересы международных автоперевозчиков России. Мы по всем вопросам имеем свою позицию, а раз она есть, то ее вынуждены слышать и реагировать. А когда Ассоциация имеет свой аргументированный голос и видение ситуации, то это вызывает уважение.

Как профессионал, грамотный и современный управленец Андрей Николаевич пользуется заслуженным авторитетом среди коллег не только в России, но и в других странах. В 2015 г. его избрали в президиум МСАТ-IRU. В его состав также вошли руководители родственных ассоциаций стран Европы и Азии, Украины и Финляндии. В ноябре 2017 г. он был повторно избран членом президиума.

– После того, как Андрей Николаевич стал генеральным директором АСМАП, работа на заседаниях Правления стала предельно конструктивной – такой вывод позволяют мне сделать 13 лет работы в его составе, – **говорит Е.А. Попов.** – И вот почему: все документы к за-



Президиум МСАТ (2018–2019 гг.) и генеральный секретарь МСАТ г-н Умберто де Претто



Министр транспорта России Е.И. Дитрих вручил генеральному директору АСМАП А.Н. Курушину медаль Павла Мельникова за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу на транспорте

седаниям подготовлены безупречно, сведения прозрачны и выверены, решения аргументированы. Это – труд Андрея Николаевича и руководимого им коллектива.

Как офицер запаса могу сказать, я бы с Курушиным в разведку пошел. Хотелось бы пожелать ему здоровья – как у нашего сибиряка Николая Александровича Кондратьева, долгих лет жизни – как у Юрия Сергеевича Сухина, мудрости – как у Евгения Сергеевича Москвичева.

– Когда я узнал о назначении Андрея Николаевича на должность генерального директора АСМАП, я был рад, что у руля Ассоциации встал настоящий профессионал, вдумчивый и умный руководитель, который продолжит лучшие традиции АСМАП и будет верен принципам российских перевозчиков, – **говорит В.А. Каякин.** – Когда я бываю в Администрации Ассоциации, всегда стараюсь зайти в кабинет генерального директора, где меня и всех перевозчиков ждет радушный прием.

В день юбилея хочу пожелать Андрею Николаевичу крепкого здоровья, счастья, удачи и успехов в работе на благо перевозчиков России!

За многолетний добросовестный труд и вклад в развитие транспорта А.Н. Курушину присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» (2013 г.). Кроме того, он награжден Министерством транспорта Российской Федерации нагрудным знаком «Почетный автотранспортник» (1996 г.), нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России» (2000 г.), медалью Павла Мельникова (2018 г.), другими почетными и нагрудными знаками, в том числе Российской геральдической палаты.

Редакция журнала «Автомобильный транспорт» искренне поздравляет Андрея Николаевича с юбилеем. От всей души желает крепкого здоровья, счастья, благополучия, дальнейших успехов в профессиональной деятельности и удачи в новых начинаниях!