

Путь легенды Юрию Сергеевичу Сухину – 90!

А. Новичкова



Рассказывать о юбиларе всегда приятно. Но писать о Ю.С. Сухине – это еще и особая честь, сопряженная с волнением. Ведь Юрий Сергеевич – человек не только известный, но и уважаемый как в нашей стране, так и за рубежом. По одним только его воспоминаниям можно написать историю становления всей отечественной отрасли международных автомобильных перевозок, в развитие которой он внес колоссальный вклад. 15 марта текущего года Почетному президенту АСМАП, заслуженному работнику транспорта Ю.С. Сухину исполнилось 90 лет!

Вся жизнь Юрия Сергеевича вызывает неподдельное восхищение. Его богатая трудовая и жизненная биография по-настоящему уникальны и являются показательным примером беззаветного служения интересам Родины. Многие заслуженные автотранспортники считают Ю.С. Сухина своим мудрым наставником, на которого продолжают равняться многие годы.

Сама судьба предопределила выбор профессии нашего юбиляра. Его дед служил обер-кондуктором на железной дороге в Харькове, отец стал первым госавтоинспектором в Полтавской области. Так что будучи потомственным транспортником, Юрий Сергеевич с проторенной дорожки не свернул и блестяще продолжил заложенные семейные традиции, посвятив отрасли более 65 лет.

Однако не будем забегать вперед, ведь летопись жизненного пути нашего юбиляра весьма интересна и заслуживает детального рассказа.

На страже ворот

Род Сухиных происходит из Богодуховского района Харьковской области. Когда отец Юрия Сергеевича окончил Харьковский автодорожный институт, его отправили в Полтаву, а затем – город Хорол Полтавской области.

Там Ю.С. Сухин учился в школе, а затем поступил в Хорольский техникум механизации сельского хозяйства.

В школьные годы он не на шутку увлекся футболом. Как признается сам юбиляр, в футбол детвора гоняла целыми днями. К тому же у маленького Юры был свой собственный футбольный мяч. А это – предел мечтаний для любого мальчишки, ведь в первые послевоенные годы вообще ничего не было, а тут отец привез такой шикарный подарок из Киева! Это сразу же повысило статус мальчика в глазах сверстников.

Основную массу учащихся в техникуме составляли те, кто пришел с войны. Пережитое ими сказывалось на моральной атмосфере и жизненном укладе. Присутствие людей, прошедших фронт, дисциплинировало. Их подтянутость, трудолюбие оказывали благотворное воздействие на всех, кто находился рядом с ними.

В техникуме Юрий Сергеевич продолжал увлекаться футболом, причем стал неплохим вратарем, отличался хорошей реакцией – брал мяч с трех метров. Он даже играл в футбольной команде, которая со временем стала городской. Поступив в 1949 г. в Харьковский автомобильно-дорожный институт, он остался верен своему хобби, тем более что сам вуз в шутку называли автофут-

больным. Все пять лет, на протяжении которых Юрий Сергеевич учился в институте, его команда занимала первое место среди футбольных команд Харькова. Конечно, тренировки и соревнования сказывались на посещаемости лекций. Но Ю.С. Сухина выручала отличная память.

Между тем автомобильных трасс в стране становилось все больше. Этот вид доставки грузов и пассажиров получал широкое распространение и превращался в одно из важнейших звеньев единой транспортной системы страны. Поэтому профессия инженера-автомобилиста была престижной. Как и другие сокурсники, Юрий Сергеевич гордился принадлежностью к этой славной когорте советской технической интеллигенции.

Первые «ссылки»

Незаметно пролетели студенческие годы. Пришло время распределения на работу. Юрию Сергеевичу предложили Среднюю Азию. Каракалпакской автономной республике требовались молодые специалисты-автомобилисты. Так он очутился в г. Ходжейли Узбекской ССР. Долгое время это было местом административной ссылки. Безлюдная территория простиралась от железной дороги на пятьсот верст. Летом песчаные бури, зимой пурга. При этом ни зги не видно в любую пору года. Именно там в 24 года он стал главным инженером автобазы.

Контора автопредприятия представляла собой ветхое глинобитное помещение, слепленное из камыша и глины, с провалившейся крышей. Смотровая яма была рассчитана на одно машиноместо. Была еще такая же глинобитная кузница с одним-единственным кузнецом. Никаких запчастей нет и в помине. По сути дела, натуральное хозяйство.

Бедность производственной базы удручала. Надо было что-то предпринимать. Ю.С. Сухин отправляется в Тахиаташ, где, по слухам, работал ликвидком. Там он рассмотрел новенький станок ДИП-200. Для автобазы это была несбыточная мечта. Но молодость, задор, искавшие достойного применения, а также смекалка Юрия Сергеевича позволили приобрести чудо-машину. Схема была простая: оформлялся наряд на капитальный ремонт некоего отжившего свой век механизма, проходившего в бумагах как металлообрабатывающий станок, несущему исполнителю (ясное дело, надежному человеку) выплачивается искомая сумма наличных денег, которая необходима для производственных дел. Дефицит оборудования и запасных частей вынуждал идти на такие ухищрения.

В то время в стране началась целинная эпопея. Молодежь ринулась на освоение так называемых черных земель. Романтики захотелось и супругам Сухиным. Со своей будущей женой Юрий Сергеевич познакомился в студенческие годы в Харькове. Она училась в политехническом институте, на химико-технологическом факульте-



23 августа 1954 г. Юрий Сухин покинул отчий дом после окончания института. В первом ряду – мама, отец и тетя, во втором – Юрий Сергеевич с сестрой Нонной

те. После окончания вуза ее распределили в Ташкент, на лакокрасочный завод. Свадьба состоялась в узбекской столице. Оттуда Ю.С. Сухин забрал ее в Каракалпакию, где не было ни одного химического производства. Молодые написали письмо на имя тогдашнего министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР Лихачева И.А. с просьбой о распределении их в любой целинный район.

Вскоре Юрия Сергеевича перевели на Ставрополье на должность начальника гаража ставропольского автопредприятия № 1. Супруга устроилась в Ставропольском техникуме преподавать. В Невинномысске только начинали строить химический завод. Вскоре семья переехала в Невинномысск, где Ю.С. Сухин был назначен главным инженером Невинномысского автохозяйства.

На новом месте пришлось преодолевать почти те же трудности, что и в Каракалпакии. Автопредприятие было крупное, более 200 автомобилей разных марок. Зимой, чтобы завести двигатели, приходилось возить горячую воду из городской бани. Под руководством Ю.С. Сухина были сооружены землянки, а в них разместили цеха, затем построили котельную.

Естественно, вскоре молодого специалиста заметили и сделали главным инженером Невинномысского автохозяйства, а затем и его начальником. Автопредприятие, на котором предстояло работать, оказалось на последней стадии развала. Большинство автомобилей стояло без шин на колодках. Не найти ни одной запасной полуоси, ни одного, даже лопнувшего, рессорного листа. Приходилось снимать узлы с одних машин и ставить на другие. Из двух автомобилей с трудом собирали один.

За работу на новом месте Ю.С. Сухин взялся с присущей ему энергией, стал внедрять передовые методы ор-



**Невинномысское автотранспортное хозяйство.
Обсуждение текущих вопросов с секретарем парткома
Никифоровым и председателем месткома Васильевым, 1959 г.**

ганизации работы. Юрий Сергеевич предложил перевести ремонтников на сдельную оплату труда и платить им только за выпущенные на линию автомобили. В результате выпуск поднялся до 87%.

Вскоре молодой семье Сухиных вновь пришлось менять место жительства. Супруги переехали в Ставрополь, где Юрий Сергеевич стал заместителем управляющего трестом по грузовым перевозкам. В круг его обязанностей входила организация централизованного вывоза грузов с железнодорожной станции. Особенно много хлопот приносила координация работы грузового автотранспорта, который прибывал на Ставрополье из разных регионов страны, включая Москву и Ленинград, на проведение уборочной кампании. Численность грузовиков доходила до 10–15 тыс.

Спустя несколько лет талантливого молодого руководителя назначили начальником Брянского транспортно-го управления, которое тогда находилось в бедственном положении. Юрий Сергеевич решил побывать на всех автопредприятиях, поговорить с людьми, директорами, управленческим и техническим персоналом. Потихоньку на каждом предприятии начали появляться свои токари, сварщики, аккумуляторщики, строились производственные помещения.

Ю.С. Сухин умел принимать революционные решения. В частности, предложил отказаться от принятой во всех автотранспортных хозяйствах России повременной-премиальной системы оплаты труда на ремонте и обслуживании машин, при которой заработок зависел от числа налаженных автомобилей. Автохозяйства стали переходить на сдельную оплату труда. Прибыль от нововведения составила 200 тыс. рублей. В результате выросла зарплата не только ремонтников, но и шоферов. Они стали

меньше отвлекаться на ремонт, а больше находиться на линии.

Следующим шагом Юрия Сергеевича стал переход на бригадную эксплуатацию автомобилей по принципу, принятому у железнодорожников. Это дало возможность полностью освободить водителей от участия в ремонте, повысить коэффициент использования транспорта. Была пересмотрена система материального и морального поощрения работников за добросовестный труд. Для этого усилили стимулирование за сокращение простоев против установленных норм, экономию топлива.

Все эти меры были подчинены одной цели – обеспечить своевременную доставку народнохозяйственных грузов к месту назначения с минимальными затратами и в полной сохранности.

Директора автотранспортных предприятий поняли, что новый начальник управления мыслит широкими категориями, исходит из общегосударственных интересов, а узковедомственная выгода – не его стезя.

Важно отметить, что Брянщина в то время очень страдала от бездорожья. Сколько машин было выведено из строя раньше положенного срока, сколько запчастей пошло на бесконечный ремонт – знают лишь шоферы-ветераны. Надо было что-то предпринимать, выходить из этого трудного положения. Вскоре по предложениям автотранспортников было построено много хороших дорог, в том числе трасса на Новозыбков, к границам с Беларусью. Асфальтовое покрытие пролегло по территории Брянской области вплоть до белорусской Гомельщины.

Вскоре Ю.С. Сухина избрали кандидатом в члены бюро Брянского горкома КПСС, а спустя короткое время – членом бюро.

По признанию самого Юрия Сергеевича, именно в Брянске произошло его становление как руководителя, там он прошел незабываемую школу самостоятельного хозяйствования.

В те годы на въезде в город был установлен знаменитый мемориал, с обеих сторон которого была сделана надпись: «Водитель! Помяни воинов, павших в годы Великой Отечественной войны, сигналом, проезжая мимо памятника». С тех пор водители, поравнявшись с монументом, отдают дань памяти погибшим на войне.

Опираясь на молодые кадры, Ю.С. Сухин разработал и внедрил автоматизированную систему управления пассажирскими перевозками. Это был настоящий научно-технический прорыв в отрасли.

За те пять лет, что прошли до его перевода в столицу, Брянское управление стало бессменным обладателем переходящего знамени Совета Министров СССР.

Покорение столицы

Почти год Юрия Сергеевича уговаривали переехать в Москву и стать заместителем начальника главка. В итоге он все-таки согласился. В сферу его полномочий входило

ло руководство пассажирскими перевозками в регионах Урала, где много нареканий вызывала работа общественного транспорта в крупных промышленных городах. Тогда Ю.С. Сухин вышел с инициативой по сокращению интервалов и оптимальному регулированию движения рейсовых автобусов. Добиться этого удалось при помощи индуктивной связи. Почин прозвучал на всю страну. Позже, когда Юрий Сергеевич стал министром, в Кабардино-Балкарии был построен завод, выпускавший средства индуктивной связи. На новый порядок работы были переведены городские автобусные маршруты в Татари, Челябинске и Свердловске.

В 1971 г. Ю.С. Сухин возглавил Главное управление международных автомобильных сообщений «Совтрансавто». С этого момента в нашей стране началась, по сути, новая эра в развитии международных перевозок. За семь лет Юрий Сергеевич сумел создать и обустроить мощную систему из 12 автопредприятий, и к началу 80-х «Совтрансавто» стало одним из самых крупных в мире международных перевозчиков. К одному из своих крупнейших достижений того периода сам юбиляр относит включение в союзный бюджет отдельной строки по возглавляемой им структуре. Ежегодно непосредственно главку выделялось 25 млн инвалютных рублей, что давало возможность приобретать до 500 современных грузовых автомобилей. Объявленная валютная пятилетка с 10 до 200 млн инвалютных рублей была перевыполнена. В руководстве «Совтрансавто» была сформирована сильная команда блестящих управленцев.

На передовой

Умение Юрия Сергеевича строить и созидать было оценено по достоинству. В 1977 г. его назначили заместителем министра автомобильного транспорта РСФСР, а три года спустя отправили в Афганистан в ранге советника премьер-министра – создавать там государственную транспортную систему.

В то время в этой отсталой стране не было государственного автомобильного транспорта. Все автомобили, включая грузовые, находились в частном владении. Государственной собственностью были лишь пассажирские автобусы. Частным перевозчикам не платили за транспортировку государственных грузов. Владельцы автомобилей должны были осуществлять каждый второй рейс бесплатно – в пользу государства. Первый рейс, соответственно, в свою пользу. Душманы выступили с ультиматумом: если кто-либо станет перевозить государственные грузы, его машина будет сожжена. Угроза подействовала. Кому хотелось лишиться единственного надежного источника заработка? Тем более владельцам транспорта не выплачивалась страховка. Они не могли приобрести другой, хотя бы подержанный, автомобиль. В таких условиях Ю.С. Сухину предстояло обеспечить подвоз гуманитарной продовольственной помощи в Кабул.



Получение 1000-го полуприцепа фирмы «Трейлор» (Франция)

На тот момент там существовала афганско-советская экспедиторская компания «Афсовтр», созданная «Союзвнештрансом». На его базе возникло крупное автомобильное предприятие. Для этого из Москвы было отправлено 500 МАЗов. Предприятие огородили колючей проволокой, а в брошенных контейнерах, оставленных японцами, которые привезли сюда гуманитарную помощь, наладили ремонт и техобслуживание. Земельный участок под предприятие облюбовали на окраине Кабула. За все время здесь не случилось ни одной диверсии. Таким образом, ценой немалых усилий удалось организовать перевозку грузов. Юрию Сергеевичу пришлось использовать весь свой опыт, пробивные способности. Во многом помогали его связи как заместителя министра в среде крупных партийных, государственных, военных и хозяйственных руководителей. Особенно это касалось сопровождения колонн – жизнь и безопасность водителей была для него на первом плане. Ю.С. Сухину удалось добиться пропуска через Саланг гражданских грузов наравне с воинскими подразделениями.

За три года его пребывания в Афганистане было построено шесть предприятий – по 300 КАМАЗов в каждом. Кроме того, в «Афсовтре» насчитывалось 500 грузовиков. Этого было вполне достаточно, чтобы люди не испытывали недостатка в товарах первой необходимости. Так что с полной уверенностью можно утверждать, что в Республике Афганистан была создана эффективно действующая система государственного автомобильного транспорта.

Помимо всего прочего, Юрию Сергеевичу удалось добиться ликвидации монополии частного автотранспорта на перевозки грузов.

Придя к заключению, что созданная Ю.С. Сухиным отрасль народного хозяйства крепка, надежна и может долго работать без сбоев, он счел свою миссию выпол-



**С сотрудниками посольства СССР в Афганистане.
На заднем плане – бронетранспортер. Кабул, 1982 г.**

ненной. Перед отъездом на Родину руководство республики наградило его орденом Красного Знамени Демократической Республики Афганистан.

Совершенно заслуженно по возвращению на Родину Юрия Сергеевича назначили министром автомобильного транспорта РСФСР.

Министр

Вступив в должность министра, Ю.С. Сухин уделял большое внимание развитию социальной сферы. Предметом особой заботы Юрия Сергеевича была охрана здоровья работников отрасли. Были созданы медицинские службы, строились поликлиники, больницы, оздоровительные комплексы. В Сочи возвели 12-этажный санаторий «Автомобилист».

Министерство автомобильного транспорта РСФСР в числе первых внедрило новые формы хозяйствования: самокупаемость, самофинансирование, хозяйственный расчет.

«Эпоха Сухина» стала для Минавтотранса периодом небывалого расцвета, за годы его работы министром автомобильный транспорт превратился в одну из ведущих отраслей народного хозяйства. В это время постоянно вводились новые методы управления производством, отрасль приносила полтора миллиарда сверхплановой прибыли в год. В последний год его пребывания в должности у министерства не было ни одного территориального транспортного управления, которое бы не выполняло план перевозок и не имело сверхплановой прибыли. А таких управлений насчитывалось 86!

«Крестный отец» АСМАП

В 1990 г. Юрий Сергеевич достиг пенсионного возраста. Но что такое 60 лет для опытного, инициативного работника? Оставаться не у дел было не в его прави-

лах. После того, как Ю.С. Сухина избрали президентом АСМАП, он заложил фундаментальные основы деятельности Ассоциации. В период, последовавший за распадом СССР, он многое сделал для укрепления положения отечественных автоперевозчиков на европейском и азиатском рынках. Благодаря его активной деятельности, авторитету, профессиональному подходу к делу и связям в международных кругах вскоре АСМАП превратилась в самую компетентную на постсоветском пространстве организацию, занимавшуюся проблемами международных автомобильных перевозок. В эпоху новейшей истории она стала расти и развиваться, добиваться небывалого авторитета и достойно представлять страну на международном рынке автоперевозок.

Очень важным моментом было и то, что Ю.С. Сухину удалось подобрать профессиональную команду единомышленников. Организаторский талант Юрия Сергеевича позволил АСМАП стать не просто объединением перевозчиков, а влиятельной организацией, лидером транспортного комплекса страны, которая удерживает столь высоко поднятую планку и по сей день.



**С помощником Президента Российской Федерации
И.Е. Левитиным (в центре) и первым заместителем
Председателя Госдумы А.Д. Жуковым (справа)**

Являясь Почетным президентом АСМАП, он продолжает активно участвовать в проводимой Ассоциацией работе. В частности, по решению задач формирования единого транспортного пространства в рамках Евразийского экономического союза, выработки предложений по созданию благоприятных условий для работы российских автоперевозчиков на международном рынке транспортных услуг.

Авторитет Юрия Сергеевича Сухина среди всего профессионального сообщества непререкаем. Его хорошо знают и высоко ценят за рубежом. Достаточно сказать, что когда его награждали золотым знаком Международного союза автомобильного транспорта, в зале, где проходило вручение, с мест поднялись все члены дирекционного совета, а это не менее 400 человек из 80 стран мира!

Пройдя нелегкий трудовой путь от инженера в гараже заштатного узбекского городка до министра автомобильного транспорта РСФСР, Юрий Сергеевич не утратил способности противостоять любым трудностям, умения находить правильный выход из самой сложной ситуации. За его спиной не было ни могущественных родственников, ни влиятельных покровителей. Успеха он добивался своим кропотливым трудом.

Ю.С. Сухин всегда открыт для общения, им продолжает восхищаться как коллектив АСМАП во главе с нынешним президентом Ассоциации Евгением Сергеевичем Москвичевым и генеральным директором Андреем Николаевичем Курушиным, так и российские и зарубежные перевозчики. Юрий Сергеевич щедро делится с коллегами своим внушительным опытом и уникальными знаниями.

90-летие Юрия Сергеевича – это юбилей силы и мудрости, жизненного опыта и ценных знаний. А еще это уникальный шанс выразить этому замечательному человеку слова безграничной признательности за ту слож-



Подписание межправительственного соглашения о международном автомобильном сообщении с Италией (1984 г.)

ную жизненную дорогу, по которой он достойно проходит, являясь участником исторических событий и трудясь во благо будущих поколений.

От всей души желаем, дорогой Юрий Сергеевич, крепкого здоровья, счастья, неиссякаемой энергии, оптимизма, успешного осуществления всех ваших планов, благополучия Вам и Вашим близким!



Генеральная ассамблея Международного союза автомобильного транспорта (Женева, 2013 г.)