

Юбилей



— Я — чистейший ленинградец: половина предков моей матери были питерцы, хотя и родилась она в Тамбове. Ее отец был кадровым военным, моя бабушка закончила консерваторию по классу фортепьяно, и всю жизнь преподавала музыку; другая моя бабушка — известная художница, Анна Петровна Остроумова-Ле-



бедева, академик Академии художеств. Наверное, поэтому в нашем доме всегда, с одной стороны, — царил немного армейская атмосфера в плане дисциплины, с другой стороны — атмосфера мира искусства.

— Довольно эклектичное сочетание...

— Зато оно заставляло «работать оба полушария» сразу (смеется). Нас учили и музыке, и языкам, но, — посуду за собой будь добр убрать, как полагается. Нас с моей старшей сестрой воспитывали в немного спартанском духе: нам часто говорили «сделай сам», нас приучали к самостоятельности, мы с детства знали, что участие в труде семьи — обязательно.



— Сегодня детские психологи советуют идти навстречу ребенку, культивировать в нем личность, которая имеет право на свое мнение, дружить со своим ребенком.

— А наши родители дружили с нами. С одной стороны, спуску нам не давали, требовали от нас

Алексей Михайлович ОСТРОУМОВ не нуждается в представлениях среди дорожно-мостового сообщества не только России: его имя известно далеко за пределами наших границ. Орденосец, почетный дорожник и просто светлый человек — Алексей Михайлович 12 июня отмечает свой 85-летний юбилей.

В преддверии юбилея Алексея Михайловича главный редактор журнала «Путевой навигатор» Евгения Кайданова побеседовала с юбиляром. Запись беседы мы предлагаем читателям.

АЛЕКСЕЙ ОСТРОУМОВ: «Я — ОЧЕНЬ ВЕЗУЧИЙ ЧЕЛОВЕК»

выполнения наших обязанностей, с другой — всегда были нашей поддержкой. Дружить с ребенком — это ведь не значит идти у него на поводу, потакать ему. Воспитывать — это уважать, направлять и требовать выполнения.

У нас — замечательная семья. Все, чему она меня научила, пригодилось мне в моей профессиональной деятельности, на протяжении всей жизни, и, даже, совсем в ее начале, когда началась война, мне было 9 лет.

— Спартанское воспитание, «сделай сам», умение нести ответственность?

— Да. Потому что война — это борьба за выживание: она всем показывает, кто чего стоит. Моя

другу эти потери. Наша учительница по русскому очень возилась с нами, полуголодными мальчишками, как родная мать. Она ставила спектакли, придумывала капустники... Я очень хорошо ее помню и безмерно ей благодарен.

К слову, в нашем классе было 29 парней; из них 28 — поступили в вузы. Представьте, какая была хорошая подготовка!

— Почему вы пошли дальше учиться именно в строительную отрасль? Почему не «Муха», не «Штигица», не Консерватория, не медицинский? Почему не пошли по стопам родных?

— Я был очень расположен к строительству, к тому же хотел носить форму, поэтому пошел поступать в ЛИИЖТ.

А, ведь, по окончании 7-го класса я пришел к отцу и вообще завил ему, что дальше учиться не хочу, я и так все знаю. Он тогда очень мудро поступил! Не стал спорить-заставлять. Сказал — ну, не хочешь — не надо. Можешь идти работать. И послал меня от института, где тогда сам работал (Гипроалюминий), рабочим в экспедицию в Белоруссию. Это была изыскательская экспедиция, работавшая в полевых условиях в заболоченной местности: только тяжелый труд и никакие удобства. Еды постоянно не хватало.

После этой летней поездки я с радостью вернулся к учебе (смеется).

— А, если бы ваш отец тогда, после 7-го класса настоял на том, чтобы вы продолжили обучение?

— Он не возражал мне, потому что хотел, чтобы я сам убедился, что мне еще есть чему поучиться, и, заодно, дал мне прекрасную возможность и сделать свою ошибку, и понести за нее ответственность.

Сочетание того, что я начал рано работать, имея неплохое образование, привело к тому, что, когда я пришел в вуз, у меня была осознанная позиция взрослого человека и понимание, что и как я буду делать.

Я очень везучий человек. Бог миловал, и я сделал очень мало ошибок, которые могли бы бесповоротно повлиять на мою жизнь.

— Трудно было учиться?

— Учиться было интересно.

**Страдай один!
В себе носи свои правдивые мученья!
И точно нищий не проси
У встречных взора сожаленья!**

**Следы унынья глубже спрячь,
И в час тоски, закрывши двери,
Один в тиши ночной
Оплачь свои утраты и потери!**

**Когда же час ударит твой
И все надежды пережиты!
Ну что же сгибни как герой,
Разбей свой кубок недопитый!**

**Алексей Остроумов,
Ленинград ~1948 год**

ТРУДОВОЙ ПУТЬ

Сентябрь 1950 г. — июнь 1955 г. Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта. Учеба по специальности: Мосты и тоннели.

Август 1955 г. — октябрь 1957 г. Мостострой № 6. Министерство транспортного строительства СССР. Должность: инженер технического отдела.

Октябрь 1957 г. — март 1961 г. Переведен: Мостопоезд-801 Мостостроя-6. Должность: строймастер — прораб — старший прораб.

Март 1961 — февраль 1969 г. Переведен: Мостопоезд № 428. Должность: главный инженер мостопоезда — начальник мостопоезда.

Февраль 1969 г. — февраль 1976 г. Переведен: Северо-западное Управление автомобильных дорог. Должность: начальник Севзапупрдора.

Февраль 1976 г. — декабрь 1992 г. Реорганизация Севзапупрдора: Ленинградское областное производственное объединение «Ленавтодор». Должность: начальник объединения «Ленавтодор». Объединение «Ленавтодор» награждено Орденом «Трудового Красного Знамени».

Декабрь 1992 г. — май 1994 г. Научно-производственная ассоциация «Автомобильные дороги». Должность: Президент научно-производственной ассоциации «Автомобильные дороги».

Май 1994 г. — 12 мая 2008 г. Санкт-Петербургское городское отделение Российской транспортной инспекции. Должность: начальник отдела инспектирования и лицензирования эксплуатации и ремонта дорожного хозяйства, заместитель начальника отдела федерального транспорта, эксперт Российской транспортной инспекции.

Май 2008 г. — 12 июня 2012 г.

По настоящее время Объединение «ДОРМОСТ». Советник.



Учиться — это вообще интересно! Меня растило только то, что, после первого курса, как кончилась армейская практика, мы перестали носить форму, и стали одеваться в гражданское.

После третьего курса у нас начались производственные практики. Я работал ма-

знания из смежных областей. А, какой, например, руководитель может получиться из «специалиста узкого профиля»? Сейчас все то, что было наработано многолетним опытом — методики подготовки кадров — фактически, сошло на нет. Нет необходимого объема производственной практики профессиональной направленности; ведь на практике студент не только приобретает профессиональные навыки, но и знакомится с возможным будущим местом работы...



стером на Волге. Специализацию я выбрал «Тоннели», но, на практике работал проходчиком на строительстве метрополитена.

— Образовательные программы вашего времени очень сильно отличались от нынешних...

— Да. И, — в лучшую сторону. Сама система образования была построена так, что, давала возможность будущему специалисту расти постепенно, обретая, в том числе,

— Узкая специализация — это же западный подход. Мы его перенимаем, как и систему образования, как и образ жизни в целом.

— Очень жаль, тем более, когда у нас была своя, отлаженная система, нацеленная на воспитание многогранного специалиста.

Вот, например, раньше было понятие «коллективная ответственность». Тогда работа, тем более в такой сложной отрасли, как мостостроение, при той нехватке стройматериалов, жилья для сотрудников, прочих сложностях, держалась именно на ответ-



ственности каждого! И это – работа. Каждый, кто приходил на руководящие должности, знал очень много за пределами своей специализации.

Впоследствии, в конце 80-х, когда в моду вошли «демокра-

В общем, мир руководителей моего уровня шагнул в другое измерение: они стали иначе жить, а я взятку не брал, и не давал, поэтому я не мог продолжать руководить. Я ушел в транспортную инспекцию.

все вместе делают. Прежде всего, – долг, профессионализм и подход к людям: каждый должен быть на своем месте, заниматься тем, что он лучше всего умеет. Специалисту нужно доверять и давать свободу решений; но и



тия», «гласность», все коллективное стали осуждать как пережиток. Но, как это часто бывает, «с водой выплеснули ребенка».

– Как вы отнеслись к перестройке и изменениям, которые за ней воспоследовали? Чем она стала для вас как для отраслевика, производственника, руководителя?

– ... Я воспринял ее как разочарование, потому что в результате перестройки наверху оказались люди, которые хотели быть начальниками, а делать ничего не умели. С моими моральными принципами я не смог бы органично влиться в атмосферу перестройки.

– На руководящие посты пришли профессионально непригодные люди?

– Да. Примеров – достаточно. Конечно, до перестройки такие люди тоже были, но с перестройкой они вышли на поверхность, как пена.

– Каким должен быть хороший управленец? Он обязан уметь мыслить нестандартно?

– Не обязан, но, это пойдет на пользу и коллективу, которым он руководит, и делу, которое они

требовать с него – тоже обязательно надо.

– Если при этом сам руководитель – неординарная личность – это же приятное дополнение.



– Конечно. Я встречал немало таких людей. Мне вообще везет на людей.

Вот, например, Алексей Александрович Николаев, первый наш министр. Прекрасно разбирался в живописи, по музеям мог водить экскурсии, сам рисовал. Когда я работал в инспекции в конце 80-х в начале 90-х, он подал идею платных дорог, мы ее начинали вместе изучать и готовиться к внедрению.

– Что вам больше всего нравится и не нравится в людях?

Каждый человек должен стремиться быть личностью, профессионалом в любом деле, полезном для других. Если не удается – выбрать идеал для подражания и искать свой путь.

НАГРАДЫ

- Медаль «В память 250-летия Ленинграда» 5 ноября 1957 г.
- Медаль «За Трудовую доблесть» 20 февраля 1968 г.
- Медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина» 1 апреля 1970 г.
- Орден «Трудового Красного Знамени» 4 мая 1971 г.
- Орден «Дружбы народов» 14 ноября 1980 г.
- Знак «Почетный дорожник» июнь 1982 г.
- Медаль «Ветеран труда» 6 марта 1985 г.
- Звание «Заслуженный строитель» 6 мая 1992 г.
- Медаль «50 лет Победы в Великой отечественной войне 1941-1945 г.г.» 22 марта 1995 г.
- Знак «250 лет дорожной отрасли» 1996 г.
- Знак «Почетный работник транспортной инспекции» 4 марта 1999 г.
- Звание «Действительный член Международной академии транспорта» 11 апреля 2000 г.
- Почетная грамота Министерства транспорта РФ Росавтодор 11 июня 2002 г.
- Медаль Международной Академии Транспорта «Имени И.В.Лихачева» 12 июня 2002 г.
- Медаль «В память 300 летия Санкт-Петербурга» 25 августа 2003 г.
- Орден «За выдающиеся заслуги в развитии международного транспорта» 20 июня 2007 г.
- Нагрудный знак «В память 200 летия Управления водными и сухопутными сообщениями» 7 сентября 2009 г.
- Медаль «65 лет Победы в Великой отечественной войне 1941-1945 г.г.» 18 января 2010 г.



ДОРМОСТ

Уважаемый Алексей Михайлович!

От всей души поздравляем вас с восьмидесятилетним юбилеем!

Среди нас, ваших коллег – дорожников, мостовиков – вы давно и хорошо известны как настоящий профессионал своего дела, как надежный и уважаемый партнер, строитель-новатор.

Ваши скромность, интеллигентность, профессионализм всегда служили и служат примером. Мы с громадным уважением относимся к Вашему опыту.

Пусть ваша жизнь будет полна радости, света, тепла!
Будьте здоровы, благополучны и счастливы!

ПРИКАЗ №29/17-н

г. Москва
29 мая 2017 г.

За большой личный вклад в развитие дорожной отрасли России и в связи с 85-летием со дня рождения приказываю:

наградить ветерана дорожной отрасли **Остроумова Алексея Михайловича** памятным бюстом Первого министра автомобильных дорог РСФСР А.А. Николаева.

Президент
Союза работодателей «АСПОР»
А.С. Малов



Уважаемый Алексей Михайлович!

От имени Союза работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» примите самые теплые и искренние поздравления со знаменательной датой в Вашей жизни – 85-летием со дня рождения!

Дорожному делу Вы посветили всю свою сознательную жизнь. Свой трудовой путь Вы начали в далеком 1955 году после окончания Ленинградского института железнодорожного транспорта. Вы прошли путь от проектировщика, мастера и прораба, главного инженера мостопоезда до начальника объединения Ленавтодор, начальника отдела Санкт-Петербургского городского отделения Российской транспортной инспекции. Ваша преданность избранному делу, высокий профессионализм снискали почет и уважением у дорожного сообщества. Желаем Вам крепкого здоровья на многие лета, семейного тепла и благополучия.

Президент Союза работодателей «АСПОР»
А.С. Малов