

На северо-западном направлении



Сегодня мы расскажем о деятельности группы Санкт-Петербургских автотранспортных предприятий, объединенных «Транспортной компанией БАРС», которая совместно с ЗАО «АД-Системс», ЗАО «АДС» и ООО «Нева-ЛТД» многие годы занимается доставкой грузов в международном сообщении. Наш собеседник – Паластров Геннадий Викторович, генеральный директор ЗАО «АД-Системс», член регионального совета АСМАП в Северо-Западном федеральном округе.

– Геннадий Викторович, расскажите немного о себе, как давно работаете в этой непростой сфере деятельности, с чего все начиналось.

– На транспорте я работаю 48 лет, из них 20 лет на международных автомобильных перевозках. В начале трудового пути был диспетчером, теперь работаю в должности генерального директора транспортной компании ЗАО «АД-Системс». Первые перевозки мы осуществили в 90-е годы прошлого века, когда в морской порт Санкт-Петербурга пришла гуманитарная помощь в большегрузных контейнерах, но вывозить их было не на чем. В то время я работал в 34-м коммерческом парке, который располагал более 200 большегрузными автомобилями семейства МАЗ и КАМАЗ с разбортованными полуприцепами, предназначенными для вывоза большегрузных панелей и элементов домостроения. Для этих целей было выделено большое ко-



Г. Паластров

личество автопоездов указанных марок. Тем самым была оказана большая помощь городу по вывозу гуманитарного груза, предназначенного для Санкт-Петербурга и Москвы.

После выполнения этого задания родилась идея заняться международными перевозками. Мы зарегистрировались как участники ВЭД, вступили в АСМАП и поехали на переговоры в Финляндию. Там нам страшно удивились, засомневавшись в том, что русские смогут возить грузы в этом направлении, но мы решили все-таки попробовать. Так мы начали в 1992 году свою деятельность в сфере международных перевозок. В результате бы-

ло подписано много соглашений с финскими фирмами-экспедиторами, тогда контракты заключались только через экспедиторов. У нас были все необходимые документы, включая страхование ответственности перевозчика. На тот момент мы, не нарушая коммерческих городских

договоров, нашли возможность выделить 52 автомобиля, способных работать на контейнерных перевозках на плече Финляндия – Санкт-Петербург, Москва, и далее в любом направлении по всей территории России.

После 34-го коммерческого парка мы с партнером Проничевым Алексеем Алексеевичем организовали свою самостоятельную компанию ЗАО «АД-Системс», где и трудимся по настоящее время. За весь период работы на международных перевозках мы испробовали практически весь большегрузный подвижной состав, но остановили свой выбор на магистральных тягачах Scania. С компанией «Scania» мы работаем долгие годы.

Но хочу добавить, что мы были первыми на северо-западе, заключив в 1995 году контракт с банком «Восток-Запад» на покупку пяти автомобилей MAN. Съездили на завод в Германию, откорректировали необходимые условия, включающие установку на автомобили сепараторов, дополнительного бака, изменения редуктора и т.д., и т.д. Эту комплектацию впоследствии сами немцы назвали «Северный вариант». Машины хорошие, но в России в большом количестве они почему-то не пошли. Все-таки к нам ближе Швеция и Финляндия, где мы покупали Scania и Volvo. В итоге работаем со «Scania» уже много лет. Сегодня у нас только автомобилей Scania 25 единиц. После определенного периода эксплуатации мы их продаем и покупаем новые по лизингу.

Наша компания может осуществлять перевозки по всей Европе, но в связи с тем, что количество перевозчиков возросло, было принято решение работать по-прежнему на плече Финляндия – Москва. Для нас это более выгодно.

Во-первых, перевозку можно осуществить по территории Финляндии, заправив всего один топливный бак в России. Во-вторых, водитель всегда находится в поле зрения. Мы успевали сделать по 4–5 рейсов в месяц каждой машиной. Экономика складывается очень хорошая.

Проработав много лет на транспорте, могу сказать, что были разные периоды, как радостные, так и не очень. К примеру, радость вызывали большие объемы перевозок. Под Новый год, как правило, цены на перевозки значительно взвинчиваются, но мы для своих партнеров стоимость доставки не увеличивали. В результате, когда цены на перевозки снижались, для нас объемы перевозок не падали, а оставались на прежнем уровне.

С удовольствием вспоминаю ситуацию, когда под Новый год провели переговоры в Финляндии с одной очень крупной фирмой. Учитывая большие предновогодние объемы перевозок и резко возрастающие цены, мы сказали иностранным партнерам, что можем несколько уменьшить тариф до Москвы, но при этом попросили предоплату в размере не менее 50 000 долларов. После некоторого недоумения финны приняли наше предложение, но с условием, что мы будем вывозить груз только в их контейнерах. Таким образом, получая постоянно предоплату, мы в декабре завезли 150 контейнеров на свою контейнерную площадку, поставив там железнодорожный кран. В итоге развозили грузы как в предновогодние дни, так и в течение всего января, заработав тогда хорошие деньги.

Когда данный проект был успешно завершен, а грузы в данную компанию стали поступать в еще большем объ-

«С компанией «Scania» мы работаем долгие годы»



еме, мы проинформировали, что у нас не хватает контейнерных площадок, попросив своих партнеров дать нам в аренду несколько таких площадок. К нашему большому удивлению и радости финны приобрели и передали нам 10 новых полуприцепов Narko, но с прежним условием работать только на них. Мы сдержали свое обещание! Перевозки успешно развивались, но на рынке количество перевозчиков все больше увеличивалось, появились трудности с таможней, стали образовываться «неофициальные» группы, которые нападали на машины, грузы порой пропадали. Всякое было. Произошел и у нас случай, когда автомобиль с грузом, следовавший в Москву, украли. Мы привлекли все силы и использовали все возможности, объединившись при этом (а не поругавшись) с московскими импортерами, и через 1,5 месяца нашли и машину, и груз, и заказчика, и исполнителя. Дело довели до суда, того, кто это сделал, осудили. Тем самым наша компания заслужила достойный авторитет среди автоперевозчиков, иностранных партнеров и московских импортеров.

В период лицензирования возникали трудности с транспортной инспекцией. Возникают трения с ГИБДД, сотрудники которой заставляли снимать с машин рации, не требующие даже регистрации в соответствующих органах. По-прежнему волнует проблема перегруза подвижного состава, которая почему-то фиксируется не у грузоотправителей, строго следящих за соблюдением необходимых требований, а на МАПП в Торфяновке, Брусничном и Светлогорске. Многочисленные комиссии, побывавшие там, резюмировали, что установленные весы работают некорректно, неправильно, и страдают от этого перевозчики, которых за якобы перевес направляют на дополнительный досмотр. Машины порой простаивают 10, 15, 30 дней. И даже если выясняется, что все в порядке, перевозчикам приходится оплачивать немалые деньги за перетарку, растарку, пересчет, хранение и т.д. После чего дело об административ-

ном правонарушении (АП) передавалось в Выборгский суд и, как правило, перевозчик получал АП и штраф от 30 000 до 90 000 рублей.

Надо заметить, что когда в Санкт-Петербурге только начали развиваться международные перевозки, то за счет налогов, которые платили транспортники, содержался весь городской электротранспорт (т.е. выплачивалась заработная плата всем сотрудникам).

– Как Вы считаете, что нужно автотранспортникам для успешной работы в этом сегменте рынка?

– Могу сказать, что транспортники никогда не просили для себя каких-то особых льгот. Мы просим только установить для нас четкие правила, чтобы они были постоянными. А перевозчики под них подстроятся.

Для примера приведу только три ситуации, которые отрицательно сказались на бизнесе многих транспортных компаний.

В первый раз нас обманули, когда сказали, что при ввозе автотехники стоимость процедуры растаможки составит 0,15%. В мае 1995 г. мы завезли пять машин, а в октябре выяснилось, что надо платить 3%, причем задним числом, т.е. с начала ввоза. Многие компании из-за этого разорились, были вынуждены возвращать обратно автомобили.

Во второй раз нас обманули, когда мы покупали машины и открывали свои филиалы в Калининградской области, но потом оказалось, что эксплуатировать эти автомобили за пределами Калининградской области нельзя. Возникли большие трудности, многие транспортные компании так и не смогли решить этот вопрос.

И третье – это известное всем автотранспортникам постановление №147, которое гарантировало льготные условия при растаможке. Ох мы с ним намучились. Хорошо, что принято соответствующее решение правительства о продлении льготного режима до 2015 года, а дальше что будет, опять не знаем.



Предприятие может перевозить любые грузы

Поэтому повторяю, мы просим, установите перевозчикам четкие правила на постоянной основе, мы будем по ним честно и правильно выполнять свою работу.

– В нашей беседе Вы затронули вопрос использования контейнеров. Задействуете ли их в настоящее время при перевозке грузов?

– Действительно, раньше груз приходил только в контейнерах на железнодорожные станции, в морские порты, а автоперевозчики их оттуда вывозили автотранспортом. Но поскольку контейнеры – это оборотная тара, то со временем они стали теряться по тем или иным причинам. Да и импортеру, может быть, не стало нужно столько товара. Поэтому в Хамине, в Котке и других портах было построено большое количество таможенных складов. Их преимущество в том, что импортеры могли делать подборку грузов и грузить выбранные товары в тенты, которые значительно превосходили контейнер по объему загрузки. В настоящее время в половине случаев в основном используются контейнеры, и мы можем перевозить любые грузы, поскольку практически еще большая их часть перевозится морем.

– Сегодня еще один больной вопрос на транспорте – это нехватка водителей. Как у вас решается эта проблема?

– Водители у нас работают по 15–20 лет. Сегодня Вы не встретите молодого парня – водителя-международника. Было время, когда автопоезда стояли на выезд из России по двое суток, а на въезд до пяти дней. Как жить человеку и его семье в таких условиях? Кончается топливо, которое уходит на обогрев, заканчивается еда и плюс снег и мороз! В то же время нами уже давно все автомобили оснащены аппаратурой спутниковой навигации, мы отслеживаем, мониторим каждую машину, у нас нет ни отклонений от заданного маршрута, ни опозданий. Водители получают достойную зарплату, и никто не уходит в другие компании. На предприятии созданы все условия для нормальной работы и отдыха водителей, в том числе для оказания экстренной медицинской помощи при заболевании, обеспечиваем их страховкой от несчастного случая.

– Скажите, пожалуйста, у предприятия есть собственная производственная база для технического обслуживания и ремонта автомобилей?

– У нас хорошо организован свой сертифицированный авторемонтный комплекс, имеются шиномонтаж, кузовные и малярные сектора, а также соответствующие другие участки.

– А оказываете услуги по ремонту сторонним организациям?

– Мы можем отремонтировать любую автотехнику, вплоть до самосвалов и китайских автобусов. Мы оказываем другим компаниям такие услуги по договорам и разовым заявкам, тем самым зарабатывая определенные деньги.

– Какими еще видами деятельности занимаетесь?

– В составе нашей группы транспортных компа-

ний имеется экспедиторская компания ООО «Карго-Белт», осуществляющая или обеспечивающая доставку любых грузов морем и передачу их на автомобильный транспорт с любого направления из любой страны мира.

Есть легковые автомобили. ООО «ТК БАРС», также входящее в нашу группу транспортных компаний, уже 13 лет осуществляет пассажирские перевозки, обслуживая такие федеральные структуры, как «Исполнительная дирекция УДП по содержанию здания Полномочного представителя Президента РФ в СЗФО», аппарат «Управления по содержанию всех зданий и учреждений Управления делами Президента в СЗФО» (от Мурманска до Калининграда), частично библиотеку им. Б.Н. Ельцина и др.

Кроме того, ООО «ТК БАРС» оказывает круглосуточные услуги населению и организациям в проведении уборочно-моечных работ любых легковых и грузовых автомобилей, автопоездов, самосвалов и автобусов, имея одновременно семь постов мойки, а также шиномонтажные работы. К услугам населения и организаций предоставляются охраняемая автостоянка и аренда офисов.

Хочу отметить, что за высокий профессионализм и успешную безаварийную работу, личный вклад в развитие автомобильного транспорта более 45 работников, водителей, автослесарей и инженерно-технических работников группы «Транспортная компания БАРС» награждены знаками отличия и почетными грамотами Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России, Минтранса РФ, дипломами губернатора Санкт-Петербурга, а также юбилейными медалями и государственными наградами.

В настоящее время производственная база и территория нашего предприятия служат стартовой площадкой для деятельности и развития большой группы автотранспортных компаний и индивидуальных предпринимателей, оказывающих транспортные и другие услуги предприятиям и жителям Санкт-Петербурга.

Беседовала В. Кузьмина

Наша справка:

Ежегодно по маршруту Санкт-Петербург – Котка – Москва – Санкт-Петербург большегрузные магистральные автопоезда группы компаний «ТК БАРС» совершают свыше 2400 рейсов и перевозят более 480 тысяч тонн экспортно-импортных грузов.

Автослесари станции технического обслуживания и ремонта в год ремонтируют 3500–4000 единиц автомобильной техники.

Общая численность сотрудников превышает 200 человек.

На производственной базе ООО «ТК БАРС» ежегодно проводятся учения МЧС по гражданской обороне и чрезвычайным ситуациям в Выборгском районе Санкт-Петербурга.