

Опора – на внутренние резервы

А. Новичкова



Так уж сложилось, что на данный момент любой разговор с руководителем автотранспортного предприятия так или иначе сводится к обсуждению нынешнего кризиса и способов выхода из сложившейся ситуации. Об этом мы побеседовали с председателем Регионального совета членов АСМАП в Северо-Западном федеральном округе, генеральным директором ОАО «ПОГА-10» Ильей Николаевичем Яшиным.

Производственное объединение грузового автотранспорта №10 является одним из старейших транспортных предприятий Северной столицы и ведет свою историю с 1913 г. После революции оно носило название «Гужевое предприятие Петросовета». Организация осуществляет автомобильные перевозки как по России, так и по странам Европы, включая Англию (правда, до наступления кризиса). В основном компания совершает контейнерные перевозки, а также транспортирует сухие грузы. Разговор с И.Н. Яшиным мы начали с выяснения примерного соотношения экспорта и импорта у предприятия на данный момент.

– На экспорт мы работаем через Санкт-Петербургский морской торговый порт, – рассказывает он. – Наверное, объективный показатель, по которому можно было бы давать сравнительную оценку экспортным и импортным перевозкам, – это тонно-километры. Так вот, тонн мы перевозим много, а километров при этом проезжаем мало. *(Улыбается.)* Если же

говорить о выручке, то соотношение примерно следующее: на экспортные перевозки приходится около 30–35%, на импортные – все остальное. У нас есть и другие направления работы, но они не определяют основное финансовое состояние компании.

– Речь идет о каких-то сопутствующих направлениях бизнеса, не связанных с перевозками?

– Верно, это ремонтные работы, обучение водителей, складские услуги и т.д.

– То есть вы ремонтируете и собственный подвижной состав, и машины других компаний?

– Да, на базе созданного дочернего специализированного предприятия, являющегося дилером нескольких изготовителей спецтехники. Фактически это самостоятельное юридическое лицо, которое выполняет общий комплекс задач.

– Ваши сопутствующие направления бизнеса помогают справиться с нынешним кризисом?

– Безусловно. Более того, я уверен, что в нынешних кризисных эко-

номических условиях транспортные предприятия, не имеющие дополнительных источников дохода, не связанных непосредственно с перевозками, окажутся в очень тяжелом финансовом положении. Переменные затраты компании, которые зависят от выполнения объема транспортных работ (топливо, оплата труда водителей, расходы на запасные части, техническое обслуживание и т.д.), можно свести на ноль, если ничего не перевозить. Но у транспортных компаний всегда есть и постоянные затраты, их невозможно обнулить, хотя и можно уменьшить. И в случае, когда подвижной состав не работает, а постоянные затраты остаются, они «съедают» предприятие очень быстро (в зависимости от его «жировой прослойки»). Если такая организация продержится в течение года, то это будет очень хорошим результатом.

Таких предприятий среди членов АСМАП в СЗФО, насколько мне известно, около 80%. Им принадлежит большая часть транспорта, несмотря

на то что на Северо-Западе работают такие крупные предприятия, как «Картранссервис», «Совавто-С.Петербург», «НБИ Транспорт-Сервис» и другие. Всего порядка 20 организаций, определяющих ценовую политику на некоторых направлениях. Но у 80% предприятий, у которых меньше 10–20 машин, нет других направлений работы. Именно они в первую очередь находятся в зоне риска. И если сейчас не будет снижен налог на вмененный доход по упрощенной системе налогообложения до 1%, то им будет очень тяжело в дальнейшем. Ведь у них в дополнение ко всему есть платежи, от которых нельзя отказаться, в том числе за аренду стоянок. Существуют также налоги, никак не зависящие от объемов выполненных транспортных работ. Именно это и загонит транспортную отрасль международных перевозчиков на Северо-Западе в тяжелое положение.

Кроме того, если у предприятия нет дополнительных источников дохода, то рентабельность транспортного процесса не позволит по истечении физического срока эксплуатации транспортного средства купить новый транспорт. У нас средний срок физической службы автопоезда на международных перевозках составляет пять лет. После этого машина становится либо морально устаревшей, либо физически изношенной. Но возможность обновления подвижного состава в нынешних условиях весьма призрачна.

На данный момент 5-процентная рентабельность на международной перевозке – очень неплохой результат. Но на средней ставке в 65 тыс. рублей стандартного рейса Котка – Москва 5% – это около 3 тыс. рублей. Это та прибыль предприятия, которую можно отложить на обновление парка. Для покупки одной новой машины стоимостью 6–8 млн рублей нужно выполнить 2 тыс. стандартных рейсов. Получается, что она должна работать 50 лет, чтобы у ее владельца появилась возможность купить такой же новый автомобиль. Кажется, что это фантастика, а тем не ме-

нее арифметика, как видите, очень простая.

– К сожалению, приходится возвращаться к разговору о кризисе. Можете ли вы сравнить нынешнюю ситуацию с 2008–2009 гг.? Когда вам было тяжелее?

– Конечно, сейчас. Этот кризис гораздо глубже и носит более системный характер, потому что кроме валютных кризисов, экономического застоя – как у нас, так и в мире вообще – к этому прибавились еще и



И. Яшин

политические санкции. Они сильно изменили логику рынка (правда, не всегда в худшую сторону) и ввели ряд ограничений на транспортировку грузов. То есть нам начали противодействовать даже в проезде по странам, которые участвуют в санкциях против России. Например, в Польше к нам стали относиться более предвзято.

– Помимо развития сопутствующих направлений, вы видите какие-то иные пути выхода из создавшейся ситуации для предприятия?

– Рецепт прост, правда, претворить его в жизнь достаточно сложно: нужно уменьшать расходы (в первую очередь постоянные), постараться создать сплоченную команду, которая может «затянуть пояса». Но начать нужно с себя, попробовать донести это до подчиненных, чтобы у них хватило терпения вместе с тобой пережить сложный период.

– Вы справляетесь с этой задачей?

– Пока да, сотрудники предприятия держатся за свои рабочие места, пусть это уже и не приносит особенного дохода (те, у кого сдельная работа, в первую очередь водители, зарплата которых зависит от тонно-километров), да и идти им особенно некуда. Некоторые упрекают руководителей транспортных компаний в том, что они капиталисты, но хочу заметить, что большинство из нас все-таки ценят свой коллектив. И не только потому, что люди в нем хорошие, но и потому, что понимают: настоящий коллектив трудно создать, для этого требуются годы, а вот развалить его можно в одночасье и очень легко.

– Поскольку мы коснулись темы водителей, расскажите о сотрудниках вашей компании?

– На предприятии работает более 60 водителей. Примерно столько же у нас и машин.

– А подвижной состав у вас свой или частично в лизинге?

– В нашей организации только свои машины. Нет ни одной лизинговой, осталось около 5% автопоездов, за которые еще не до конца выплачен кредит, поэтому спокойно можем встретить любые трудности на рынке. Мы не испытываем давления графика платежей, и даже если у нас и останется небольшой процент по выплатам, то сможем за счет работы других машин (хотя объем перевозок сильно сократился) выдержать свои обязательства как заемщики.

– Какие марки автопоездов преобладают в автопарке вашей компании?

– В первую очередь машины американского производства, которые, правда, ездят в основном на Скандинавские страны, плюс известные европейцы – Volvo и Renault.

– А почему именно они?

– Когда-то у нас были автопоезда марок DAF и Mercedes-Benz (один до сих пор есть), но так сложилось, что именно эти производители предложили наиболее выгодные условия по их приобретению. К тому же по техническим характеристикам они были

наиболее приемлемы для нас. Впрочем, это достаточно субъективные параметры выбора. Что касается американцев, то они производят простую и очень надежную технику, которая стоит гораздо меньше, чем аналогичные транспортные конфигурации в других компаниях. Колесная формула у них бх4, то есть два ведущих моста, при этом меньшая общая масса за счет использования легких сплавов и фантастическая надежность двигателя и трансмиссии. Все остальные «недуги» у них общие, но они «болеют» реже. Хотя внешне эти машины выглядят не так красиво, как европейские, но они помогли нашему предприятию пережить первый кризис 1998 г. В то время было другое транспортное законодательство, можно было ввозить контейнеры предельно допустимой общей массы. Маши-

ны, которые имели колесную формулу бх4, легко справлялись с тяжелой транспортной работой, тем более что состояние дорог в 1998 г. было намного хуже, чем сейчас.

– Сегодня мы много говорили о кризисе. Не могли бы вы напоследок дать некий прогноз развития отрасли?

– Полагаю, что объем перевозок в ближайшие несколько месяцев еще будет падать. Потом, видимо, начнется небольшой рост потребления, и нужно будет все-таки покупать привозимые импортные товары. Рост будет небыстрым, поэтому стагнация продлится года два, а что будет дальше, зависит от того, насколько много транспортных средств, способных выполнять международные перевозки, останется в готовности к действию. И если не будет обновляться

подвижной состав (если не удастся убедить правительство пойти на налоговые уступки в определении общей цены автомобиля), то количество транспорта сократится, а объем перевозок начнет расти. В этом случае, по большому счету, происходит рост ставок. Но мы, скорее всего, этого не ощутим, потому что у нас открытая отрасль. Наше место просто займут перевозчики других стран. Если это случится, то отрасль международных перевозок будет в печальном состоянии. Она не умрет совсем, но провозные мощности сильно уменьшатся, что, в свою очередь, может отразиться и на других отраслях экономики, ведь один автомобиль создает до 20 рабочих мест. Все это может привести к большим убыткам. Но мы будем надеяться, что этого все же не произойдет.

КОРОТКО О ВАЖНОМ

Три года до чемпионата мира по футболу: как готовы города России

В рамках международного инвестиционного фонда «Сочи-2015» заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул принял участие в работе круглого стола «Три года до чемпионата мира по футболу: как готовы города России».

Он отметил, что в настоящее время Минтранс России и регионами, которые в 2018 году примут чемпионат, совместно реализуются мероприятия по модернизации транспортной инфраструктуры, закупке подвижного состава, разработке транспортно-планировочных документов.

С учетом значительных расстояний между городами-организаторами основная нагрузка по доставке гостей чемпионата ляжет на аэропорты. Для того чтобы увеличить пропускную способность аэропортов, повысить качество и скорость обслуживания пассажиров во всех 11 городах-организаторах, проводится масштабная модернизация аэропортов, а в Ростове-на-Дону строится новый аэропорт – «Южный».

Во всех городах-организаторах строятся и реконструируются автомобильные дороги, возводятся новые транспортные развязки. Всего реализуется 11 мероприятий. Свою основную задачу при модернизации улично-дорожной сети городов-организаторов Минтранс видит в обеспечении транспортной доступности аэропортов и стадионов в период проведения чемпионата. В Санкт-Петербурге и Нижнем Новгороде ведутся работы по строительству новых станций метрополитенов в непосредственной близости к стадионам, что обеспечит пешеходную доступность стадионов.

Особое внимание уделяется вопросам обновления подвижного состава.

В нашей стране с прошлого года успешно реализуются федеральные программы финансирования приобретения автобусов, работающих на газомоторном топливе, и федеральная программа по субсидированию приобретения городского электрического транспорта. В рамках реализации указанных программ регионы, на территории которых находятся города – организаторы чемпионата, в приоритетном порядке получают субсидии на приобретение автобусов, работающих на газомоторном топливе. Это нацелено не только на создание дополнительного спроса на газомоторные автобусы, но и на придание импульса развитию газозаправочной инфраструктуры, необходимой для эксплуатации подобного вида транспорта. Приобретаемые газомоторные автобусы будут низкопольными, способными перевозить маломобильные группы населения. В Самаре и Нижнем Новгороде закупят новые трамваи.

В завершение Н. Асаул отметил, что задача, которая сейчас решается на федеральном уровне, – синхронизация, соединение в единый слаженный механизм всех элементов транспортной системы. Эта задача будет решена в рамках Объединенного операционного транспортного плана, который будет готов к июлю следующего года. Разработку данного документа проводит АНО «Транспортная дирекция чемпионата мира по футболу 2018 года в Российской Федерации» – организация, созданная Минтранс России и АНО «Оргкомитет «Россия-2018» для координации действий по подготовке транспортного обеспечения мундиала.