

# Сергей Якимец:

## «Нашей отрасли не хватает романтиков!»

Е. Богданова



С.И. Якимец (в центре) с сыном – начальником отдела логистики Д.С. Якимцом (слева) и водителем В.Н. Рожковым (справа)

**Индивидуальный предприниматель Сергей Иванович Якимец из г. Горняка Алтайского края работает в сфере грузовых перевозок почти 25 лет. При этом он является одним из первых российских международных автоперевозчиков, кто стал возить грузы в Китай. Сегодня в его автопарке насчитывается десять автопоездов.**

**– Сергей Иванович, в настоящее время единственным направлением перевозок грузов, осуществляемых вашей компанией, является Китай. Но ведь на этом маршруте хватает сложностей. В частности, это касается перемещения грузов через Казахстан... Не манят вас новые направления?**

– Нет. Мы действительно работаем с Китаем уже 22 года, все на этом маршруте знаем и умеем. С 2007 г. ходили в Европу, но в кризис это перестало

быть интересным для нас: тарифы совсем мизерные, особенно на перевозках из России. На китайском направлении можно хотя бы оправдывать расходы. Да, сегодня нам приходится возить грузы через Манчжурию, и это обходится чуть ли не втрое дороже, чем ехать через Казахстан. Но с помощью АСМАП проблема решается. Обидно только то, что, имея договоренности на международном уровне, приходится тратить много времени на преодоление бюро-

кратических барьеров в отечественных ведомствах. А ведь ездить нам нужно здесь и сейчас! (В сентябре 2014 г. было подписано Соглашение между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), которым предусматривается предоставление российским перевозчикам права проезда по маршрутам между Китаем и Россией по территории Казахстана (не позднее 2020 г.). По просьбе АСМАП Минтранс России провел трехсторонние переговоры с представителями транспортных ведомств Китая и Казахстана о начале осуществления таких перевозок по временной схеме ранее указанного срока. Проект соответствующего межминистерского соглашения одобрен на переговорах в Москве 31 марта 2015 г. На данный момент идет его межведомственное согласование. – Прим. ред.)



Президент АСМАП Е.С. Москвичев вручает индивидуальному предпринимателю С.И. Якимцу Золотой значок АСМАП, 2014 г.

Времена, конечно, сейчас не лучшие. И перевозки очень чувствительны к экономической ситуации (ведь транспортные потоки – это кровеносная система страны). В хорошие времена у нас было 30 автопоездов, а теперь осталось только 10.

**– Насколько приемлемы для грузоперевозчиков банковские кредиты и лизинговые программы с целью пополнения автопарка?**

– В 2007 г. мы взяли в лизинг машины. А в 2008-м грянул кризис. И никто не пошел нам навстречу, никакой реструктуризации мы не дождались. К лизингу теперь ни в коем разе прибегать не буду.

**– А какие годы были для вас самыми благодатными?**

– 90-е годы были хорошими, особенно 95-й и 96-й. Начало 2000-х тоже радовало.

**– Разве в 90-е не процветал разбой на дорогах?**

– Да, такое случалось. Но мы знали, почему рисковали: объемы перевозок были внушительные и тарифы нормальные.

**– Считается, что грузоперевозчику для минимизации рисков сейчас необходим какой-то параллельный бизнес. Так ли это?**

– Да, только как войти в другой, благополучный бизнес – вот вопрос!.. Я, например, десять лет работал в аграрном секторе: был и растениеводческий комплекс, и свиноводство. Строили мясокомбинат, но он так и не заработал. Очень сложная отрасль: затраты велики, а закупочные цены государство сдерживает. При этом сельхозтехника не очень ликвидна, поэтому из сельхозбизнеса не выйдешь без больших потерь. В общем, надежды и чаяния связываю только с грузоперевозками.

**– Какие грузы вы чаще всего перевозите?**

– Товары народного потребления, запчасти, оборудование. Самый хлопотный груз – это нестандартное оборудование (в основном для горнодобывающей отрасли). Его сложно закреплять на фуре: большие колеса, редукторы...

**– Сергей Иванович, как вы решаете проблему с водительским персоналом?**

– А эту проблему вряд ли можно как-то решить. Работа тяжелая, былой престиж она потеряла. Эта профессия требует романтиков, а таких в новом поколении, видимо, не наблюдается. Наверное, легче нацепить бейдж и ходить по торговому залу. Работают у нас в основном люди в возрасте за 40 лет. Что будет через 10–15 лет – неизвестно. Эту проблему должно решать государство, но оно не думает о нас: в транспортной стратегии РФ отрасль грузоперевозок даже отдельно не обозначена. Вот, например, создание Таможенного союза. Да, это важный политический шаг, но ведь отечественные перевозчики от этого проиграли, а казахстанские и белорусские усилили позиции. Впрочем, наша компания не надеется на государственные преференции и вообще ни на кого не надеется – лишь бы не мешали. А перевозками мы занимались, занимаемся и будем заниматься.