



Хороший повод

В. Кузьмина

Перед началом расширенного заседания Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Министерстве транспорта РФ, состоявшегося в Москве 19 марта в здании НИИАТ, увидела Б.Ю. Штерна – генерального директора ОАО «Первый автокомбинат» им. Г.Л. Краузе. Поприветствовали друг друга. В ответ на мой, в принципе, рядовой вопрос: «Как дела?» – Борис Юрьевич ответил, что предприятие готовится к 55-летнему юбилею. Ответ стал некой неожиданностью, ведь вроде совсем недавно отмечалась полувековая дата со дня основания этого знаменитого еще с советских времен автотранспортного комбината. Вот, поистине, время летит быстро. В результате предложила встретиться на его предприятии и более основательно поговорить, тем более повод очень хороший – предстоящий юбилей.

– Борис Юрьевич, предыдущие пять лет пролетели как одно мгновение. Вместе с тем оно вместило в себя много событий, порой и не очень приятных. Ведь 50-летний юбилей автокомбината пришелся как раз на 2008 год, когда начался экономический кризис. Как удалось его преодолеть, что сделано за эти годы для дальнейшего развития предприятия?

– Действительно, 5 мая 2008 года автокомбинат отметил свой 50-летний юбилей, после чего – осенью того же года – наступил кризис. Но отразился он на нас, я бы так сказал, не по клас-



Б. Штерн

сической схеме. Сначала мы его даже не почувствовали, как работали, так и продолжали работать. Ведь специфика нашего предприятия с момента его образования – перевозка строительных грузов. А поскольку 2008 год отличался колоссальными темпами строительства, то и автокомбинат продолжал выполнять взятые на себя обязательства по доставке строительных грузов, в основном на объекты по возведению жилых комплексов. И 2008 год мы завершили с очень хорошими результатами.

А вот весной 2009 года, в связи с тем, что упал спрос на квартиры

и некоторые строительные объекты стали замораживать, уже стали ощущать воздействие кризиса: наступил серьезный дефицит загруженности подвижного состава. Некоторые наши клиенты, чтобы не потерять свои кадры, стали «разжижать» работу и переходить на четырехдневку. В результате и мы, включая 2010 год, вынуждены были перейти на четырехдневный режим работы. Это было очень тяжелое время. Ведь у нас в парке в основном специализированный подвижной состав, и мы не могли, к примеру, панелевоз задействовать на других видах перевозок. Конечно, есть у нас и универсальные автотранспортные средства, поэтому в то время были приняты все меры для максимальной их загруженности путем поиска клиентов вне строительной сферы.

Однако, понимая, что кризис не вечен и наступит поворотный момент, когда вновь будут нужны определенные мощности, включая автотранспортные средства и трудовые ресурсы, было принято решение работать при минимуме затрат. Оказалось, что в этом плане кризис даже полезен. Он нас заставил в очередной раз неформально подойти к ана-

лизу различных затрат. Мы их оптимизировали. Но при этом не уменьшили расходы на социальные нужды работников, включая, к примеру, льготные обеды, отдых в нашем пансионате, проведение спортивных мероприятий и др. А в ряде случаев затраты даже увеличились, речь идет о наших ветеранах войны и труда, которые проработали на предприятии 15 и более лет и находятся на пенсии. Их у нас около 600 человек.

Не забывали и о работниках, которые в то тяжелое время трудились на комбинате, индексируя их заработную плату с учетом инфляции. Благодаря принятым мерам коллектив был сохранен. И сегодня на предприятии продолжают трудиться люди, преданные своему делу: почти 60% коллектива – это ветераны, проработавшие здесь более 15 лет.

В то же время, несмотря на все сложности, мы одновременно занимались поддержанием и развитием производственных мощностей, обновляли автопарк, покупали оборудование для технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

Начиная со второго квартала 2011 года, как и ожидалось, начался подъем в строительной сфере, особенно это

стало заметно во второй половине года. Предприятие к этому было уже готово, хотя сначала, конечно, был некий дефицит водителей. В результате все потребности наших клиентов в перевозке строительных грузов мы полностью удовлетворили, не отказавшись ни от одного заказчика. Если 2011 год дал нам возможность твердо «встать на ноги», то в 2012 году реально ощутили значительный подъем.

Это позволило нам заменить в парке беспрецедентное по цифрам количество автомобилей: в 2011 году – более 100 единиц, в 2012 году – 130 автотранспортных средств, а в первом квартале 2013 года – еще 120 автомобилей. То есть под имеющийся портфель заказов мы увеличили производственные мощности, соответственно возросло и количество водителей. Вот так мы выстояли.

– А сколько всего в парке автомобилей?

– Около тысячи.

– Так это не просто большое предприятие, а очень большое! Особенно по сравнению с компаниями, имеющими в своем парке порядка 50–100 грузовиков, но считающимися уже крупными предприятиями.



Стоянка автомобилей

– Да, у нас очень большое предприятие, мы же возим грузы почти для всего строительного комплекса Москвы. К примеру, 60% железобетонных изделий в столичном регионе перевозится на наших автомобилях.

– Борис Юрьевич, что можете сказать об использовании на предприятии подвижного состава зарубежного производства, ведь вы его стали приобретать сравнительно недавно.

– Действительно, ранее у нас автомобилей зарубежного производства не было, но в эту пятилетку мы приобрели более 100 иномарок, среди них Scania, Volvo, MAN.

– А среди отечественных автомобилей какие в основном марки?

– Это КамАЗ и МАЗ. А что касается иномарок, то поясню, почему мы их ранее не покупали. Да, машины действительно достойные, с хорошими техническими характеристиками, двигатель можно эксплуатировать до 1 миллиона километров и более. Но поймите, в городских условиях у нас очень низкий годовой средний пробег автомобиля – 35–40 тыс. км. Из расчета такой величины пробега получается, что иномарку мы должны эксплуатировать не менее 30 лет, однако за это время она морально устареет. Да и затраты на их приобретение несоизмеримы с такими пробегами. Для международных перевозок, где среднегодовой пробег составляет 120–140 тыс. км, это оправданно. Но у нас же автомобили каждый день возвращаются в гараж, при необходимости мы здесь же их подремонтируем. Иномарка стоит 100 тыс. евро или 4 млн рублей, а отечественный грузовик – 1,5 млн рублей, согласитесь, разница довольно существенна.

Но почему же мы все-таки стали покупать иномарки, остановившись на определенном количестве? Потому что стало развиваться строительство в Московской области, соответственно увеличилась и дальность перевозок, средний годовой пробег достигает 80–90 тыс. км в год. А для иномарок это уже рентабельно.

Как я говорил, мы существенно обновили парк подвижного состава, при

этом выполняя Программу города Москвы по экологии в части исключения из эксплуатации автомобилей ниже Евро-2. Это одна сторона вопроса – экологическая. Но есть и другая – экономическая, ведь у бензиновых двигателей на 30–45% выше расход топлива, чем у дизельных. Поэтому на предприятии сегодня нет бензиновых грузовиков, мы их заменили дизельными. Таким образом, обновление парка – это решение как экономических, так и экологических задач. Нельзя забывать и о социальной стороне этого вопроса: водитель с удовольствием работает на новом грузовике, без поломок и внеплановых ремонтов. Как следствие, у нас сокра-



Прием панелевоза с линией

тилось количество ремонтных работ, необходимых для технического обслуживания автопарка предприятия. Высвободившиеся кадры теперь заняты на автосервисе, который мы организовали для сторонних организаций, используя наши мощности.

– Какие схемы задействованы при обновлении парка подвижного состава: кредиты, лизинг?

– По-разному: и в лизинг, и кредиты берем. Когда необходимо решить какие-то оперативные вопросы, покупаем за счет собственных средств. Но иномарки, конечно, приобретаем по лизинговой схеме.

– Борис Юрьевич, как известно, сегодня разрабатывается закон о

грузовых автомобильных перевозках, где предполагается ввести допуск на этот рынок. Каково ваше отношение к этому предложению?

– Рынок грузовых автотранспортных услуг действительно нужно упорядочить, и прежде всего в целях обеспечения безопасности перевозок. Если должны быть медицинские осмотры водителей, то они должны быть, причем проводиться в специальных кабинетах лицензированными медицинскими работниками. Разве частник, у которого 1–2 автомобиля, будет этим заниматься? В лучшем случае заключит какой-нибудь формальный договор, без обязательного его выполнения в дальнейшем.

Далее, на нашем предприятии осуществляется жесткий контроль за техническим состоянием автомобилей. Отдельные частники вряд ли занимаются этим на должном уровне. Если взять экономическую составляющую, то мы платим все положенные налоги. Не думаю, что последние столь дисциплинированы в части выполнения налогового законодательства.

Давайте посмотрим на кадровый вопрос. При приеме водителя на работу он проходит на автокомбинате настоящую стажировку в течение 20–40 дней. Его обязательно проверяют, как он владеет знаниями по Правилам дорожного движения. Прежде чем стажер самостоятельно



**Водитель 41-й автоколонны
Жидкин А.А. – многократный победитель
конкурса «Московские мастера»**

сядет за руль, он осуществляет вождение автомобиля рядом с наставником, причем на конкретном автомобиле и в реальных условиях движения по улицам Москвы.

Поэтому у нас показатели по безопасности дорожного движения значительно выше, чем у частных владельцев лишь отдельными единицами транспортных средств.

– Действительно, налоги на крупных предприятиях выше, чем у небольших компаний. А что делается на комбинате для повышения эффективности перевозок, а значит, и улучшения его экономического положения?

– Автокомбинат постоянно занимается вопросом оптимизации использования парка. Что это значит? Мы расположили автомобили на наших филиалах рядом с грузообразующими объектами, причем формируем там определенную структуру парка в соответствии с номенклатурой перевозимого груза. Тем самым обеспечиваем 50% груженого пробега. Помимо этого, диспетчерская служба занимается вопросами обеспечения загрузки подвижного состава в обратном направлении, составляя при этом оптимальную схему его передвижения, максимально исключив нерациональные пробеги. В результате в 2012 году общий коэффициент использования пробега составил 0,557. Для городских усло-

вий это очень высокий уровень данного показателя. Причем рациональная организация перевозок важна не только для предприятия, но и для города в целом, поскольку позволяет оптимизировать маршруты доставки грузов, сокращая тем самым время в пути, а значит, снижая загруженность улично-дорожной сети. Чего не скажешь о небольших предприятиях или предпринимателях, которые в поиске и в ожидании груза совершают по городу и вне его многочисленные холостые ездки, внося свой вклад в создание дорожных пробок.

Между тем в некоторых странах устанавливают решением местных властей лимит грузовых автомобилей для города, так называемую квоту. Такая практика, к примеру, есть в Швеции, в Стокгольме.

В Москве по сравнению с советским периодом возросло количество грузовых автомобилей в 4–5 раз, но объем перевозок при этом не увеличился! Происходит это из-за того, что в настоящее время данный сектор экономики вообще никак не урегулирован. Сегодня практически каждый магазин имеет свои автомобили. Образно говоря, нужна им какая-то пара банок, так они могут за ними послать водителя на другой конец города, и едет он туда как хочет, по любому удобному лишь для него маршруту.

Кстати, в этой пятилетке наш комбинат оборудовал все автомобили



Центральная диспетчерская

системой ГЛОНАСС, разработаны десятки программ, которые позволяют четко отслеживать местонахождение грузовиков, скорость их передвижения, время на погрузку-разгрузку и пр. В результате каждый начальник филиала или автоколонны, сотрудники службы безопасности движения, я уж не говорю про центральную диспетчерскую, могут на своем рабочем месте получить всю необходимую информацию. Установлена оперативная прямая связь с водителем. И все это нацелено на повышение эффективности перевозочного процесса. Такая целостная система может работать только в крупном и хорошо организованном предприятии. Вряд ли владелец пяти автомобилей будет устанавливать такую систему навигации, для него это будет накладно.

– Не могу не затронуть и вопрос введения с 1 мая запрета въезда на МКАД всех грузовиков разрешенной максимальной массой более 12 т в дневной период. Отразится ли это на работе автокомбината?

– Это решение московских властей касается нас в полной мере. Автокомбинат, как законопослушное предприятие, поддерживающее меры, направленные на сокращение дорожных пробок, в настоящее время подает заявки, которые в установленном порядке рассматриваются московскими властями. Будут ли удовлетворены они в полном объеме, пока сказать не могу. Для получения пропусков нужны такие обоснования, как наличие договоров, указание посуточных объемов перевозок, количество ездки и т.д. Все эти сведения в обязательном порядке мы предоставляем. Помимо этого, нужно подтвердить наличие стоянки для подвижного состава. Думаю, что все эти разумные требования позволят отсеять на рынке автотранспортных услуг так называемых «полудиких» перевозчиков, которые просто не смогут их выполнить, причем не только из Москвы и Подмосковья, но и из других регионов.

– Еще один вопрос. Где автомобили заправляются топливом, есть ли своя заправка?



Смотр научно-технической организации труда



Бокс текущего ремонта

– Предприятие имеет свою заправку. Как я говорил, у нас небольшие пробеги, и водителю на смену топлива хватает. К тому же исключаются лишние ездки для заправки топливом.

– **А каков средний возраст водителей?**

– 35–36 лет.

– **Сколько всего человек работает на предприятии?**

– Около 2000 человек.

– **Ваш автокомбинат славился разработкой и внедрением рационализаторских предложений. Сохранено ли это направление сегодня?**

– Все сохранено, поскольку этот вопрос актуален и по сей день. Очень важно, чтобы творческие люди имели возможность находить рациональные решения при техническом обслуживании и ремонте автомобилей, предлагая различные приспособления, облегчающие труд ремонтных рабочих и повышающие безопасность подвижного состава. На предприятии два раза в год, в апреле и в октябре, проводится смотр рационализаторов. В апреле – ко дню нашего рождения, а в октябре – ко Дню работника автомобильного транспорта.

– **Борис Юрьевич, спасибо за ответы. От лица редакции журнала «Автомобильный транспорт» поздравляю весь ваш коллектив с юбилеем, желаю дальнейших успехов, счастья и благополучия!**

Наша справка

На рубеже 50-х и 60-х годов XX века в Москве, в рамках выполнения



Г. Краузе

постановления правительства «О развитии жилищного строительства в СССР», на каждую тысячу жителей строили 18 квартир. Высокие темпы могла выдержать только очень мощная транспортная инфраструктура. Поддерживать такой темп было возможно лишь при соблюдении четкого графика работы и новых технологий перевозок, которые позволяли организовывать монтаж дома прямо с колес.

Автокомбинат №1, образованный на основании приказа Главмосавто-транса от 5 мая 1958 г. о слиянии единого 19 ведомственных предприятий, стал в столице главным транспортным



На рубеже 50-х и 60-х годов XX века

конвейером, взяв на себя основные объемы перевозок строительных материалов в городе от домостроитель-

ных комбинатов к месту возведения жилых зданий. Привозили панели в точно оговоренное время, отцепляли

груженный панелевоз, зацепляли оборотный и ехали за следующей партией. Столь сложную задачу могло выполнить только очень крупное и хорошо управляемое автохозяйство. В результате объединения предприятий автокомбинат стал насчитывать парк в количестве 1000 грузовых автомобилей. Среди них были ГАЗ-51 грузоподъемностью 2,5 тонны и ГАЗ-93, четырехтонники ЗИС-150 и ЗИЛ-164, самосвалы ЗИЛ-585. Из тяжеловозов использовались седельные тягачи марки ЗИЛ-164Н с полуприцепом ОдАЗ-584, способные перевозить 6 тонн, а также самосвалы МАЗ-205. Были задействованы и автопоезда МАЗ-200В с полуприцепом МАЗ-5215, перевозившие груз весом 12 тонн.

Впоследствии автокомбинат создал 15 филиалов при крупных заводах стройиндустрии города. Активно развивалась производственная база. Руководил автохозяйством в то время Геннадий Леонидович Краузе, который родился 24 февраля 1924 года на Псковщине в небольшой деревеньке Клин. Вся его трудовая жизнь связана с Москвой, не считая войны, которую он прошел от начала до конца. Более полувека он возглавлял автокомбинат.

Сегодняшний руководитель – Борис Юрьевич Штерн – работает на «Первом» 43-й год. Это лишь третье его место работы за полувековой трудовой стаж. После окончания института в 1963 году трудился на автобазе в Ташкенте. Переехав в Москву, работал в системе Минавтотранса, а в 1970 году пришел на автокомбинат. Сначала занимал должность начальника отдела, затем стал главным инженером и вот уже двенадцатый год является генеральным директором самого крупного автотранспортного предприятия не только в Москве, но и в России.

За все эти годы в автохозяйстве работали десятки тысяч человек. Благодаря их труду, а также вкладу нынешнего коллектива работников, «Первый автокомбинат» им. Г.Л. Краузе и по сей день является одним из лучших автопредприятий в современной истории развития транспортного комплекса нашей страны.



Работники автокомбината



Спортивные соревнования на базе отдыха «Отрадное»

