

# Международным автомобильным перевозкам – 50 лет!

В. Кузьмина



Нынешний год – юбилейный для отечественных международных автоперевозчиков. Ровно 50 лет назад, в 1963 году, были осуществлены первые рейсы за пределы Советского Союза. В прошлом номере «АТ» мы уже писали, что на территории компании «Совтрансавто-Москва» прошло торжественное мероприятие, посвященное 50-летию открытия международных автомобильных перевозок в России.

И вот теперь 16 октября в Санкт-Петербурге в КДЦ «Московский» на торжественном вечере по случаю знаменательного юбилея собрались более 900 человек. Среди них представители руководства и ветераны АСМАП, представители федеральных округов РФ, Государственной думы РФ, администрации Санкт-Петербурга, иностранных фирм – экспедиторов и производителей автомобильной техники, сотрудники и ветераны «Совтрансавто» и ОАО «Совавто-С.Петербург». Именно отсюда – из славного города на Неве – был осуществлен первый международный рейс по маршруту Ленинград – София.

## Молчаливый свидетель событий прошлых лет

Текущий год для журнала «Автомобильный транспорт» тоже стал юбилейным – прошло 90 лет с момента выпуска его первого номера. На страницах издания отразилась вся история развития автотранспортной отрасли, начиная с 1923 г. по настоящее время. Журнал является молчаливым свидетелем событий прошлых лет. Так, в «АТ» №5 (май), 1963 г. был опубликован материал под названием «Ленинград – София. Первый международный рейс ленинградских шоферов». В нем говорится, что бригада водителей в составе П. Приходько, А. Кубышкина, И. Клименко и Н. Иванова доставила

в Болгарию книги, а в Советский Союз привезла швейно-трикотажные изделия. Вот что тогда рассказал на страницах нашего журнала бригадир водителей П. Приходько: «Мы вместе с ремонтниками тщательно подготовили к дальнейшей поездке тягачи ЗИЛ-164А с полуприцепами-фургонами. Нам предстояло проехать 3 тыс. км через Украину, Молдавию, Румынию.

Точно в назначенный срок достигли границы СССР и Румынии. В пограничном пункте, пока шла проверка документов, еще раз осмотрели автопоезда, заправили их топливом и маслом, подтянули ослабевшие гайки. Нас приветливо встречали все, кого мы видели на румынской территории: салютовали сигналами шоферы, улыбались,

махали руками крестьяне, рабочие. Мы не имели времени, чтобы задержаться. Отвечая румынским друзьям взмахом руки или кивком головы, вели автомобили дальше к границе Болгарии. На территории Болгарской Народной Республики, под Плевеном, мы попали в снежные заносы. Пришлось надевать на колеса цепи противоскольжения. Вскоре остались позади занесенные снегом дороги, и снова под колеса автомобилей легла серая лента асфальта. Километров через 100 остановились на короткий привал, вышли из кабин размяться. Нас сразу окружили болгарские друзья. То и дело мы слышали ласковое слово: братушки. Болгары обнимали нас, жали руки, приглашали в гости. Болгарские

товарищи всеми силами старались помогать нам. Я приведу только два примера проявления братской заботы о нас. В предгорьях Балкан нас встретил общественный контролер и предупредил, что впереди 20-километровый перевал Чурек. Близилась ночь, и он посоветовал нам провести ее в гостинице, отдохнуть. Мы так и сделали. Утром, как только стало светло, болгарский контролер ознакомил нас с маршрутом, а потом сел в свой автомобиль и поехал впереди. Мы двигались вслед за ним со скоростью 5 км/час. Наши автопоезда прекрасно преодолели подъем. Двигатели тягачей даже не перегрелись.

– Хороши автомобили, – сказал болгарский проводник, тепло прощаясь с нами на седловине перевала Чурек.

И еще один пример. Это произошло в Софии. Мы не сразу смогли найти советское торговое представительство и обратились за разъяснением к двум софийским гражданам. Это были, как видно, муж и жена. Гражданин, извинившись перед женщиной, сел в кабину нашего автомобиля и через несколько минут указал нам дом, в котором размещалось торгпредство. Мы, конечно, тепло поблагодарили его за помощь.

Наш первый международный рейс закончился успешно. Выдержали испытания и шоферы, и автомобили. Сейчас бригада готовится к следующим международным рейсам». Так было положено начало международным автомобильным перевозкам в нашей стране.



Парк подвижного состава, состоявший из 12–16-тонных отечественных автомобилей, не удовлетворял требованиям международных перевозок

### Дальнейший путь

О том, как в дальнейшем развивалась отечественная отрасль международных автоперевозок, расскажем на примере первого первопроходца – ленинградского автопредприятия, которое в настоящее время носит название «Совавто-С.Петербург».

После выполнения пробных международных рейсов Приказом Минавтошосдора РСФСР №302 от 09.09.1963 г. автопредприятие было переименовано в Ленинградское автохозяйство междугородных сообщений «Главмежавтотранс». В этом же году его водители выполнили 12 рейсов в Финляндию.

Вместе с тем парк подвижного состава, состоявший из 12–16-тонных

отечественных автомобилей, не удовлетворял требованиям международных перевозок. Нужны были автомобили грузоподъемностью 20 т. Но самое главное, отсутствовали полуприцепы большой вместимости. Основной тягловой силой стал легендарный МАЗ, мало приспособленный для международных перевозок. Его нужно было дорабатывать, дотягивать до требуемых кондиций. Этим активно, но довольно безуспешно занимались на минском заводе.

Однако в 1966 г. предприятием было выполнено уже 525 международных рейсов, в том числе в Финляндию – 494, ГДР – 27 и Чехословакию – 4.

Спустя два года, в 1968 г., постановлением правительства бы-



В очередной рейс

ло создано Главное управление «Совтрансавто», на которое возложили обязанности по организации устойчивой системы перевозок грузов между Советским Союзом и другими странами. Ленинградское автотранспортное хозяйство, как составная часть, вошло в эту систему. Приказом Минавтотранса РСФСР №12 от 30.10.1968 г. его переименовали в Автотранспортное предприятие междугородных перевозок «Совавто-Ленинград».

С созданием ГУ «Совтрансавто» международные перевозки стали активно развиваться. Прежде всего, был заключен ряд межправительственных соглашений с европейскими странами, которые дали возможность создать юридическую базу для осуществления этих перевозок. Уже в 1968 г. было заключено первое соглашение между СССР и Финляндией. Одновременно удалось добиться в Госплане СССР планирования подвижного состава для международных перевозок отдельной строкой. Предприятие стало получать тягачи МАЗ-504В с тентовыми полуприцепами МАЗ-5205А грузоподъемностью 20 т, которые обновлялись через полтора-два года эксплуатации на международных перевозках. Кроме того, поступали чешские тягачи Шкода-706 с полуприцепами-рефрижераторами «Алка» грузоподъемностью 12 т и вместимостью 48 м<sup>3</sup>. На пути следования наших автопоездов в странах СЭВ и европейских капиталистических странах начал интенсивно создаваться институт уполномоченных «Совтрансавто».

Таким образом, к концу шестидесятых годов прошлого века наблюдается резкое увеличение количества рейсов, расширяется география деятельности предприятия. В 1970 г. уже было выполнено 3358 международных рейсов, из них в Финляндию – 2730, ГДР – 184, Польшу – 47, Чехословакию – 17, Болгарию – 93, Румынию – 2, Венгрию – 19, Югославию – 23, Данию – 9, ФРГ – 34, Швецию – 200. Резкое увеличение количества рейсов потребовало коренных изменений экономической сто-

роны деятельности предприятия. Основным показателем, характеризующим международные перевозки, является поступление валюты. Исходя из этого, с 1971 г. ГУ «Совтрансавто» стало планировать предприятию валютные показатели. Если раньше предприятие было заинтересовано только в увеличении объемов перевозок, то с 1971 г. вступил в силу фактор «валютной эффективности» перевозки. Были разработаны нормы расхода валюты на рейс по каждой стране. Введены нормативные сроки пребывания водителей на иностранной территории. Стал использоваться бригадный метод работы у водителей и ремонтных рабочих.

Как уже отмечалось, в то время самым большим местом в осуществлении международных перевозок было отсутствие полуприцепов большой вместимости. Если отечественные перевозчики использовали в дальних перевозках рефрижератор «Алка» вместимостью 48 м<sup>3</sup>, то зарубежные партнеры работали с шестидесятикубовыми. ГУ «Совтрансавто» получило разрешение правительства приобретать подвижной состав по лизингу. В первую очередь были взяты в аренду, у одной голландской фирмы, полуприцепы европейского стандарта на условиях финансового лизинга. Отдача была ощутимой – заметно увеличились объемы перевозок, повысилась конкурентоспособность. За рубежом советских перевозчиков стали признавать как солидного партнера. А предприятие за короткое время обзавелось внушительным хозяйством.

### **И по суше, и по морю**

В октябре 1969 г. в Стокгольме состоялось открытие прямой автомобильной линии Гетеборг – Стокгольм – Ленинград – Москва совместно с «Совтрансавто» и шведскими компаниями «ASG», «Linje-Buss». Автопоезда стали использовать морские паромные линии между Швецией и Финляндией: «Viking Line» и «Silja Line». Впоследствии «Совавто-Ленинград» станет крупнейшим клиентом

этих паромных линий. Затем откроется прямая паромная линия Ленинград – Стокгольм с использованием советского парома «Ильич», которая намного ускорит доставку грузов в/из Швецию и Норвегию из/в СССР. Оценив достоинства этой линии, будет открыта паромная линия Ленинград – Киль с использованием советского парома «Анна Каренина». Автопоезда и отдельно полуприцепы «Совавто-Ленинград» с успехом пользовались этой паромной линией, намного снижая время доставки грузов и затраты.

Перевозки груза в Англию выполнялись через Финляндию, где полуприцепы грузились на паром, направляющийся в Англию, откуда они возвращались с обратным грузом.

### **Надежный партнер**

В 1973 г. «Совтрансавто» закупило первую импортную технику – шведские тягачи Volvo и полуприцепы европейских производителей. 20 трехосных тягачей Volvo F-89 поступили в «Совавто-Ленинград». С этого момента началось тесное сотрудничество автопредприятия со шведским концерном «Volvo», которое продолжается и по сегодняшний день.

Была открыта официальная сервисная станция технического, гарантийного обслуживания и ремонта ав-



**Тысячный грузовик Volvo для советских перевозчиков**





Компания «Volvo» – надежный партнер на протяжении многих лет

томобилей марки Volvo, создан первый в СССР консигнационный склад запасных частей к этим грузовым автомобилям. Оборудован учебный класс по обучению ремонту и эксплуатации шведских грузовиков для специалистов со всей территории Советского Союза.

С закупкой автомобилей Volvo провозные возможности на один автомобиль возросли сразу на 5 т, так как использование автомобилей МАЗ-504В грузоподъемностью 20 т было ограничено в некоторых странах Западной Европы и в Скандинавии 15 тоннами (по предельной нагрузке на ось).

### Впечатляющие цифры

В 1974 г. парк подвижного состава предприятия составил 237 единиц, включая тягачи МАЗ-504В, Шкода-706, Volvo F-89. Количество работающих достигло 500 человек.

В 1974 г. было перевезено 96,6 тыс. т грузов, в том числе: в капиталистические страны – 91,6 тыс. т и в социалистические страны – 3,9 тыс. т. Объем транзитных перевозок достиг 1,1 тыс. т, а грузооборот составил 152,4 млн ткм. Всего было выполнено 5136 рейсов, а количество стран, в которые осуществлялись перевозки, достигло 19.

В этом же году начато строительство зданий ремонтной зоны и адми-

нистративно-хозяйственного корпуса в филиале предприятия в поселке Шушары с целью расширения технической базы предприятия и увеличения парка подвижного состава.

В Выборге, на границе с Финляндией, построен диспетчерско-технический пункт с гостиницей для водителей, выезжающих в скандинавские страны. На пункте производятся все моечно-очистные, крепежные и регулировочные работы.

### Для защиты интересов перевозчиков

В 1974 г. в целях защиты интересов советских перевозчиков и создания условий, способствующих развитию и повышению эффективности перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении, была создана Ассоциация международных автомобильных перевозчиков, которая занялась обеспечением отечественных перевозчиков таможенными и другими необходимыми документами, регламентирующими выполнение международных автомобильных перевозок. ГУ «Совтрансавто» стало первым действительным членом АСМАП. С 1989 г. «Совавто-Санкт-Петербург» самостоятельно состоит действительным членом АСМАП (членский билет №976).

Приказом Минавтотранса РСФСР №60 от 31.03.1978 г. предприятие бы-

ло преобразовано в Производственное объединение международных перевозок грузов «Совавто-Ленинград» ГУ «Совтрансавто». В состав объединения вошли филиалы в пос. Шушары и г. Выборге.

### В восьмидесятые...

В период подготовки и проведения Олимпийских игр в СССР в 1980 г. предприятие принимало активное участие в перевозке грузов для нужд организаторов и гостей Игр. За четко организованную работу по доставке грузов предприятие было отмечено правительством страны.

В начале 80-х годов в Иране сложилось тяжелейшее положение с продовольствием, и иранское правительство обратилось к СССР с просьбой оказать помощь в перевозках по транзиту продовольствия через нашу страну из Европы в Иран. Решение этой задачи поручили ГУ «Совтрансавто», которое с успехом организовало эти перевозки с привлечением всех предприятий Управления. ПО МПГ «Совавто-Ленинград» активно приняло участие в реализации этого проекта, который стал источником значительного поступления валюты от транзитных перевозок. Автопоезда шли из Европы в Иран, проходя расстояние в 50 тыс. км по территории СССР, не расходуя ни единого инвалютного рубля. Более того, на этом участке можно было использовать отечественные МАЗы. Уже за первый год ГУ «Совтрансавто» заработало на иранском варианте столько валюты, что вдвое перевыполнило государственный валютный план. Солидные поступления валюты дали возможность закупать современный импортный подвижной состав.

В 1982 г. предприятие закупило 40 длинномерных автопоездов Volvo (грузовой автомобиль + прицеп, общая длина – 24 м). Тентовый был объемом 103 м<sup>3</sup>, а рефрижераторный – 90 м<sup>3</sup>. Полученные автопоезда увеличили эффективность перевозок на Скандинавию.

В период с 1985 по 1989 год была достигнута наибольшая численность

работающих – 1300 человек, а также подвижного состава – 440 единиц, из них половина – Volvo. Годовой объем перевозок составил 210 тыс. т в год, а грузооборот – 400 000 тыс. ткм.

Была расширена и география перевозок. Грузы перевозились во все европейские страны, а также в Иран, Ирак, Сирию и Турцию.

### На рубеже веков

Внешнеэкономический концерн «Совтрансавто» приказом №21 от 28.10.1991 г. преобразовал входящее в его состав ПО «Совавто-Ленинград» во Внешнеторговое производственное объединение международных перевозок грузов «Совавто-Санкт-Петербург». В том же году были открыты регулярные международные автобусные линии на комфортабельных автобусах по маршрутам Санкт-Петербург – Хельсинки – Турку – Санкт-Петербург и Санкт-Петербург – Лаппеенранта – Санкт-Петербург.

В 1992 г. в результате государственной программы по приватизации предприятие приватизировалось, было образовано акционерное общество открытого типа «Совавто-Санкт-Петербург».

В 1995 г. был открыт собственный таможенный терминал «Южный» в пос. Шушары, общей площадью 8 тыс. м<sup>2</sup>, а также созданы зона таможенного контроля с охраняемой площадкой (30 тыс. м<sup>2</sup>) и таможенный пост Санкт-Петербургской таможни численностью 60 сотрудников. Таможенный терминал «Южный» стал одним из четырех самых крупных таможенных терминалов в Санкт-Петербурге. Он стал полигоном для внедрения новейших таможенных технологий на северо-западе страны.

В 2002 г. на основании Федерального закона №120 от 07.08.2001 г. акционерное общество открытого типа «Совавто-Санкт-Петербург» переименовано в открытое акционерное общество «Совавто-С.Петербург».

В том же году предприятие получило право получать в Министерстве транспорта России разрешения ЕКМТ для осуществления перевозок

внутри европейских государств, активно развивая эту деятельность и в последующие годы.

С 1996 г. произведено полное обновление подвижного состава. Предприятие в настоящее время эксплуатирует 200 тягачей Volvo. В связи с увеличением за последнее десятилетие потребности в контейнерных перевозках оно закупило контейнерные площадки, в частности, для перевозки крупногабаритных 45-футовых контейнеров High cube.

Нельзя не отметить и тот факт, что российским перевозчикам постоянно надо завоевывать свое место под солнцем, конкуренция на рынке международных перевозок растет, с каждым годом все труднее отстаивать достигнутые позиции. Поэтому в 2003 г. предприятие начало осваивать новый вид транспортных услуг: были приобретены 20 самосвалов Mercedes-Benz Actros 3340 6x4 с объемом кузова 16 м<sup>3</sup> и 20 самосвалов Volvo FH-12 6x4 с объемом кузова 17,5 м<sup>3</sup> для перевозки сыпучих грузов по заявкам строительных организаций. В дальнейшем этот вид деятельности успешно развивался. Были приобретены полуприцепы-самосвалы немецкой фирмы «Schmitz» и трехосные тягачи Volvo.

Помимо этого, в 2007 г. закончилось строительство склада временного хранения в промышленной зо-

не Шушары, площадью 10 000 м<sup>2</sup>. Склад активно используется для хранения и обработки грузов автосборочного завода японской компании «Toyota». Намечено строительство дополнительно нового склада временного хранения. Ведется работа по внедрению полного комплекса логистических услуг для клиентов, пользующихся услугами складов временного хранения.

### Предприятие гордится своими работниками

Большой вклад в дело становления предприятия внес Адолий Васильевич Шкуренок (1924–1997), руководивший им с мая 1964 г. по 1983 год. Благодаря своим организаторским способностям, энергии и знаниям в области автоперевозок он смог вывести автопредприятие с допотопной техникой и производственной базой, располагающей несколькими сараями, в передовое первоклассно оснащенное предприятие, которое стало известно не только в нашей стране, но и за ее пределами. За успехи в развитии международных перевозок он был награжден орденами Трудового Красного Знамени и Красной Звезды.

Пришедшему в 1990 г. генеральному директору Лазаряну Вячеславу Павловичу достались трудные годы перестройки. Под его руководством



Ленинградское автохозяйство всегда гордилось своими водителями





**Вручение наград ветеранам международных перевозок**

предприятие акционировалось в 1991 г. и с наименьшими потерями преодолело кризис 90-х годов. Ему пришлось создавать свою клиентскую базу, поскольку до этого работой с клиентами и расчетами с ними занималось ГУ «Совтрансавто». Предприятие стабильно работает и в настоящее время, постоянно находясь в поиске перспективных видов деятельности. За большой вклад в развитие международных перевозок В. Лазаряну присвоено звание «Почетный работник транспорта России», он награжден «Золотым значком» АСМАП, членом Совета которой является уже более 15 лет. В 2011 г. предприятие стало победителем Всероссийского конкурса АСМАП и завоевало звание «Перевозчик года 2011» (в категории свыше 10 транспортных средств). А сам В. Лазарян в 2012 г., в числе десяти руководителей автотранспортных компаний Европы, за профессионализм и большие заслуги в руководстве компании был удостоен диплома и нагрудного знака «Top Road Transport Manager» («Лучший руководитель транспортной компании»).

Предприятие всегда гордилось своими работниками. Работа в «Совтрансавто» считалась особо престижной. Своим местом здесь очень дорожили. Водители набирались по рекомендациям и проходи-

ли строжайший отбор. Была великолепная школа по обучению кадров. До выпуска на зарубежные линии водитель в течение года работал на внутренних перевозках, изучая тонкости дела: знакомился с зарубежной техникой, изучал документы, порядок сдачи и приема груза, иностранный язык. В 70–80-е гг. текучесть кадров была очень низка – 4%. А ведь работа водителя не из легких: выехав в Европу, он, по сути, остается один-одинешенек. Ему приходится стойко преодолевать климатические неудобства, бытовую неустроенность, капризы таможенных сотрудников, придирки инспекторов движения,

а иногда и политические провокации. А если забарахлит машина, тут одна надежда на выдержку, стойкость и безукоризненное знание предмета. И, к чести предприятия, следует отметить, что за 50 лет не было ни одной политической выходки. Никто из водителей не пожелал остаться за рубежом, не сбежал тайком, не скомпрометировал себя каким-то неблагоприятным поступком. «Совавто» всегда было кузницей кадров, специалисты которой и раньше, и сейчас ценятся в профессиональном сообществе. Многие работники предприятия за достигнутые трудовые успехи удостоены правительственных наград,



**Участники торжественного мероприятия**



Поздравление депутатов Государственной думы РФ. Слева направо: председатель Комитета по транспорту Е. Москвичев, первый заместитель председателя Комитета по конституционному законодательству В. Лысаков, первый заместитель председателя Комитета по транспорту М. Брячак, заместитель председателя Комитета по безопасности и противодействию коррупции Д. Горовцов, заместитель председателя по труду, социальной политике и делам ветеранов Н. Коломейцев. У микрофона – генеральный директор «Совавто-С.Петербург» В. Лазарян



Поздравление от московских коллег. Председатель совета директоров ХК ЗАО «Совтрансавто» А. Тянь вручает подарок юбилярам



Генеральный директор ЗАО «Вольво Восток» П. Андерссон вручает сертификат на грузовик Volvo

48 ветеранов в 2003 г. награждены памятной медалью «В честь 300-летия Санкт-Петербурга». В период с 1973 г. по сегодняшний день 441 водитель предприятия за добросовестную и безаварийную работу на международных перевозках награжден Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) в Женеве почетным дипломом и золотым нагрудным знаком «IRU». Это высшее международное признание профессионализма водителя-международника. Семь работников предприятия награждены «Золотым значком» АСМАП за большой вклад в развитие международных перевозок.

Вот и 16 октября нынешнего года, во время торжественного вечера, посвященного 50-летию начала выполнения рейсов в международном направлении, большая группа сотрудников «Совавто-С.Петербург» и ветеранов АСМАП была отмечена заслуженными наградами. Поздравляли юбиляров президент АСМАП, председатель Комитета по транспорту Государственной думы РФ Е. Москвичев, генеральный директор АСМАП А. Курушин, заместитель министра внутренних дел по транспортной безопасности В. Кирьянов, вице-президент Союза транспортников России Е. Казанцев, генеральный директор ЗАО «Вольво Восток» Питер Андерссон, представители администрации Санкт-Петербурга и др.

В свою очередь редакция журнала «Автомобильный транспорт» от всей души поздравляет работников «Совавто-С.Петербург» и всю огромную армию международных перевозчиков со знаменательным юбилеем! Желаем успехов в столь нелегком труде, процветания и благополучия, личного счастья и крепкого здоровья!

*Редакция «АТ» благодарит ОАО «Совавто-С.Петербург» за предоставленную информацию и фото для данной статьи.*