

# Дорога длиной 75 лет

Сегодня в нашей стране в сфере автомобильного транспорта не так много предприятий, которые смогли перешагнуть 75-летний рубеж своего существования. К этой плеяде славных компаний в нынешнем году присоединилось и московское предприятие ОАО «Интертрансэкспедиция». Оно не только достигло солидного возраста, но и достойно прошло столь долгий путь, сохранив изначально поставленные перед ним задачи в области оказания автотранспортных услуг. Об истории и сегодняшнем дне старейшего транспортного предприятия России нашему корреспонденту рассказывает его генеральный директор Фильжак Павел Петрович.

– Павел Петрович, ваше предприятие в этом году отмечает 75-летие – знаменательное и важное событие для всего трудового коллектива. Расскажите, пожалуйста, как все начиналось.

– История создания и развития нашей организации ведет свой отсчет с 1939 года. Это сегодня у нас основной вид деятельности – осуществление международных перевозок грузов, а первоначально предприятие было создано для завоза-вывоза грузов с железнодорожных станций.

После окончания Великой Отечественной войны предприятию передали 70 трофейных американских грузовых автомобилей «студебеккер» для восстановления народного хозяйства. Здесь они отработали около

шести лет, после чего американцы через морской порт отправили их на паромах в Америку.

Затем компания стала заниматься международными автобусными перевозками. В послужной список нашей организации вошли такие знаменательные мероприятия, как транспортное обслуживание XI Всемирного фестиваля молодежи и студентов на Кубе в 1978 году, летних Олимпийских игр в Москве в 1980 году. При проведении в советское время партийных съездов наши автобусы и водители были задействованы для перевозок делегатов и гостей этих форумов. А вообще география международных перевозок пассажиров была довольно обширна, существовал даже маршрут в Англию. Всего парк автобусов в то время насчитывал 200 единиц.

В начале 70-х годов предприятию передали 300 большегрузных автомобилей для международных перевозок



П. Фильжак работает на предприятии более 30 лет, из них 25 – директором



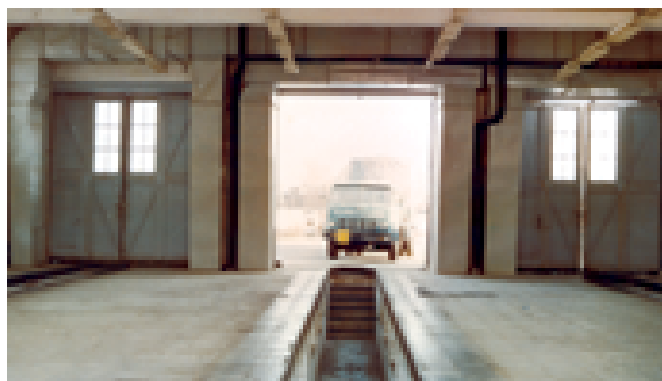
Так выглядело основное административное здание несколько лет назад



На международных пассажирских перевозках использовались венгерские автобусы Ikarus



Подготовка автобуса к рейсу



В начале 70-х годов предприятию передали 300 большегрузных автомобилей для международных перевозок грузов

грузов. В результате автопредприятие стало доставлять в международном сообщении не только пассажиров, но и грузы. Трудовой коллектив в то время насчитывал около одной тысячи человек. Это было одно из первых предприятий, где развивались международные перевозки. 40 лет назад мы стали инициаторами создания Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. В то время в Советском Союзе было только 10 предприятий, которым разрешалось заниматься международными перевозками. Они входили в систему Совтрансавто и находились в Москве, Ленинграде, Бресте, Ростове-на-Дону, Минводах, Луганске, Брянске, Кишиневе, Минске и Термезе. Им поставлялись новые автомобили, современное оборудование для технического обслуживания и ремонта автомобилей, а водители и специалисты проходили строгий отбор.

Что касается нашего предприятия, то в начале 1993 года мы акционировались, выйдя из системы Совтрансавто, и вот уже 21-й год работаем самостоятельно.

**– Что изменилось на современном этапе развития вашего предприятия?**

– Как вы знаете, теперь в сфере международных перевозок работает не 10 предприятий, как раньше, а значительно больше. Только в рядах АСМАП – более трех тысяч членов. Увеличилось количество таких предприятий и в бывших республиках Советского Союза. Так что конкуренция на рынке международных перевозок довольно серьезная. В связи с этим мы наряду с осуществлением доставок грузов в международном сообщении развиваем и другие виды деятельности. Например, ведем складскую деятельность. На наши склады большегрузные автомобили привозят сборные грузы, которые затем развозятся клиентам на автомобилях малой грузоподъемности. По аналогии здесь же из небольших партий обрабатываются и формируются грузы для дальнейшей отправки автопоездами. Помимо этого оказываем экспедиторские услуги, а также брокерские услуги, производя оформление грузов на границе. Занимаемся продажей грузовых автомобилей, автосервисным обслуживанием. В этих целях мы создали филиалы, которые выступают как самостоятельные предприятия, но под одним управлением. Но хочу обратить внимание, что вся



Ремонтная зона



Токарный участок



Первые международные рейсы

**Во время покупки грузовиков  
в Голландии, 1990 год**



эта деятельность связана именно с автомобилями и автомобильными перевозками. Вот недавно открыли стоянку для большегрузных автомобилей между Москвой и Санкт-Петербургом, как раз посередине пути. Там есть небольшая сервисная станция, мойка, гостиница на 15 номеров, столовая. Вот так по сей день и работаем.

**– Скажите, пожалуйста, какие трудности встречались на этом пути.**

– К сожалению, и трудности были, и сложности. Так, в 1991 году практически остались без денег на расчетных счетах. А в 1998 году наши машины простаивали без груза целых четыре месяца, из-за границы автомобили возвращались порожними. В результате таких стопорных ситуаций вынуждены были сократить парк подвижного состава. Кризис 2008 года опять выразился в нехватке груза. Сегодня международные перевозки становятся не совсем экономически выгодными. Хотя есть, конечно, и свои плюсы. Однако, пока машины отработают свою амортизацию, проходит не менее 10 лет. Раньше на это уходило три года. А теперь, за 10 лет, пока машина самортизируется, она теряет свои свойства. Мы и выжили, в отличие от других предприятий Совтрансавто, которые распались или раздробились, только благодаря развитию других видов деятельности. Система Совтрансавто распалась, но появились новые предприятия, которые занимаются этим бизнесом, кто-то успешно, кто-то менее успешно. Но сегодня всех перевозчиков волнует вопрос повышения стоимости топлива. В Италии, например, оно уже стоит 1,7 евро за литр. Мы стараемся выходить из этого затруднительного положения. Так, если раньше топливные баки на грузовиках были объемом 400–500 литров, то сегодня они по 1200 литров. Стараемся их заправлять в России, но и у нас растут цены на дизельное топливо, которые в два раза выше, чем в Америке. Из-за дороговизны топлива, в том числе, и машины долго окупаются.

**– Каково количество автомобилей в автопарке?**

– У нас 45 единиц большегрузного подвижного состава, которые заняты на международных перевозках, и 15 единиц автомобилей малой грузоподъемности, которые завозят и развозят грузы с наших складов. Два года



**Сегодня у предприятия современный подвижной состав с двигателями Евро-5**

назад на территории нашего предприятия мы открыли трехэтажное складское помещение, где перерабатывается груз. Машины здесь и загружаются и разгружаются, работа выполняется очень оперативно. Есть у нас свои склады и в Германии, мы их арендуем. Там тоже проводится нашими сотрудниками работа по сбору и формированию грузов и отправке большегрузных автомобилей в нужном направлении.

**– А на каких направлениях в основном работаете?**

– У нас три основных направления: Финляндия и Швеция; Центральная Европа и Италия.

**– На внутрироссийских маршрутах задействуете свой подвижной состав?**

– Редко. Чтобы машина не простаивала, такие перевозки осуществляем только в период переоформления каких-либо документов, например карточек допуска. Да и на внутрироссийских перевозках уже сложился свой рынок, существует определенная конкуренция.

**– Есть какая-нибудь специализация на перевозках?**

– В нашем автопарке в основном тентовый подвижной состав и рефрижераторы. Машины находятся не в лизинге, а в собственности предприятия. Груз перевозим разный, в том числе товары народного потребления. Среди экспортных грузов – древесина, фанера, часть металлических изделий.

**– А контейнерными перевозками не занимаетесь?**

– Сегодня нет. Раньше было 15 универсальных автопо-



Диспетчерская

ездов, которые можно было использовать как в качестве тентовых, так и как контейнеровозы. Но мы их продали, поскольку этот вид перевозок имеет свои особенности. Например, при взвешивании порой выясняется, что контейнер имеет перегруз, но автопредприятие на это повлиять не может и оказывается в данной ситуации крайним, неся дополнительные финансовые затраты.

Занимались мы и перевозкой легковых автомобилей, но сегодня этот бизнес стал для нас невыгодным. Иностранцы построили в нашей стране свои заводы по производству автомобилей, и теперь эти перевозки стали внутрироссийскими.

Рынок постоянно меняется, и от чего-то приходится отказываться. Так, в свое время мы ушли от пассажирских перевозок. Автобусная техника дорогая, да и сами перевозки сложные, требуют высокой квалификации водителей.

#### – Сколько сегодня людей работает на предприятии?

– Непосредственно в самой компании «Интертрансэкспедиция», которая занимается международными перевозками грузов, трудится 200 человек, а в тех филиалах, которые оказывают экспедиционные, брокерские и складские услуги, еще 700 человек.

#### – Павел Петрович, с водителями проблем нет?

– Еще нет, но уже начинают возникать. Пока мы обходимся водителями из Москвы и Московской области, как и раньше. Но у нас уже трудятся некоторые водители, достигшие пенсионного возраста. Среди них есть даже водитель, которому исполнилось 76 лет, но его здоровье до сих пор позволяет ему работать за рулем автомобиля.

Раньше у нас трудился еще один водитель, который ушел на пенсию только в 75 лет. Мы его по праву считаем легендой нашего предприятия. И не только потому, что он проработал у нас многие годы, но и потому, что он действительно историческая личность. Дядя Саша, так мы называли в нашем

коллективе Бучина Александра Николаевича, был личным водителем маршала Жукова. Он родился в 1916 году в семье потомственных автомобильных специалистов. Его отец работал на заводе «Рено» во Франции, а все его шестеро детей, включая Александра, были мастерами спорта по автомобильному и мотоциклетному спорту. Водителем Жукова он стал в начале войны, в 1942 году, при весьма интересном стечении обстоятельств. Как-то раз маршал вместе с водителем, будучи на фронте, ехал на своем автомобиле «Виллис». Автомобиль вдруг застрял, а водитель не смог справиться с данной ситуацией. Тогда Жуков порекомендовал ему обратиться за помощью к водителям мимо проезжающих грузовичков. Один из них, а это был дядя Саша, и вытащил «Виллис» из болота, но не с помощью буксира, как его попросили, а сев за руль автомобиля маршала. Наблюдая за умелыми

действиями бойца, маршал сказал, что теперь его водителем будет именно он. Так Александр Николаевич стал личным водителем Жукова, находясь рядом с маршалом практически всю войну и после ее окончания, вплоть до 1949 года.

Затем А. Бучин пришел на наше предприятие, где проработал 40 лет. Сначала был водителем на грузовых автомобилях, потом на автобусах. После того как предприятие в 1968 году вошло в систему Совтрансавто, пересел на большегрузные автомобили для международных перевозок. Самое странное в том, что дядя Саша не был членом партии, хотя лично



Легенда предприятия – А. Бучин

возил маршала Жукова. Да и на этом предприятии раньше работали 99% коммунистов, других просто не брали, выезжать за рубеж могли только члены партии. И хотя А. Бучин все-таки ездил за границу, но дальше социалистических стран его не выпускали. Он долго не мог осуществить свою мечту и побывать там, где Жуков подписывал акт о капитуляции Германии. И только когда настали перестроечные времена, дядя Саша смог поехать и в Германию, и во Францию, и в другие страны. Он очень уважал маршала Жукова, много о нем рассказывал. Как водитель Александр Николаевич был идеальным профессионалом своего дела. За все время работы на предприятии он ни разу не попал в ДТП, машину свою содержал в идеальном порядке. Так, как он мастерски водил машину, у нас на предприятии никто не водил, и думаю, в этом ему помогли приобретенные навыки как мастера по автомобильному спорту и, безусловно, его талант, данный ему от природы. Кстати, будучи на пенсии, он ездил на своем легковом автомобиле до 90 лет. Был у него и мотоцикл – трофейный BMW, который подарил ему маршал Жуков. Когда на нашем предприятии появились представители компании «Мерседес-Бенц», они предложили дяде Саше обменять этот мотоцикл на новую легковую машину. Однако Александр Николаевич не согласился, ответив, что подарки не

**Ветераны ОАО «Интертрансэкспедиция»**

меняет. К сожалению, сегодня дяди Саши уже нет среди живых. Но согласитесь, этот человек заслуживает, чтобы о нем узнали читатели вашего журнала.

А вообще у нас на предприятии много ветеранов, и не только среди водителей. Была одна сотрудница по учету подвижного состава – Фролова Тамара Ивановна, стаж ее работы составил 62 года! Пришла к нам в 1945 году. Сначала, из-за нехватки водителей после войны, трудилась на грузовике, и лишь потом перешла на другую работу. К сожалению, она тоже уже умерла.

У нас есть традиция – мы каждый год собираем всех наших ветеранов, они общаются между собой, узнают из первых уст, каковы дела у предприятия, которому они отдали многие годы своей жизни. Для них это приятное событие, они охотно отзываются на наше приглашение. Мы и впредь будем проводить такие мероприятия, не забывая о наших ветеранах.

**– Да, эти люди действительно достойны уважения, в том числе и со стороны молодого поколения, которое сегодня приходит трудиться в вашу компанию.**

**Павел Петрович, но вернемся к делам насущным. Сегодня в сфере международных перевозок сложилась непростая ситуация, связанная с решением ФТС России об изменении условий применения процедуры МДП. Отразилось ли данное решение на деятельности вашего предприятия?**

**Водители предприятия с представителями иностранных компаний****П. Фильжак и руководитель представительства АСМАП в ЦФО С. Баклицкий**

– На нас это не отразилось, поскольку мы в своей работе использовали таможенное декларирование в электронной форме и у нас есть свои брокерские компании, которые могут на границе оформлять груз по декларациям. Созданы они были еще до принятия данного решения ФТС.

А вот для других компаний, особенно небольших, думаю, это выразится в повышении себестоимости перевозок, ведь не все предприятия могут себе позволить открыть брокерские фирмы.

Я вообще хочу отметить, с годами работать становится все труднее. Было уже столько катаклизмов, которые негативно отразились на нашем нелегком автотранспортном бизнесе, в результате становится все сложнее и сложнее трудиться в этой сфере деятельности.

**– Павел Петрович, но не будем забывать, что побудило нашу редакцию с Вами встретиться. Это 75-летие «Интертрансэкспедиции»! Ваша компания прошла сложный, но славный путь к этому юбилею, достойно преодолела все трудности. Позвольте пожелать, чтобы этих сложностей больше не было, а всему коллективу предприятия – крепкого здоровья, личного счастья и благополучия!**

*Беседовала В. Кузьмина*