



«Над речкой Цной Гудят моторы...»

Проводя интервью с руководителем транспорта Тамбовской области, я попросил указать какое-нибудь типичное автотранспортное предприятие, чтобы рассказать о нем на страницах нашего журнала. Мне назвали ООО «Моршанское АТП». Но «типичность» оказалась обманчивой. У этого предприятия обнаружилось столько неожиданных граней, что хватило бы не только на сравнительно небольшой городок Моршанск, но и на целый регион.

В беседе с директором этого предприятия Ильей Николотовым я узнал немало интересных и, пожалуй, даже уникальных подробностей. Достаточно сказать, что в шкафу у директора бережно хранятся... подшивки журнала «Автомобильный транспорт» еще с советского периода. Но начнем по порядку.

Моршанск

Городом Моршанск стал при Екатерине Второй, которая дала этот почетный статус большому торговому селу Морша. Удачно расположенный на водоразделе Волги и Дона, на реке Цне, судоходство на которой начиналось как раз с Моршанска, город стал важным центром перевалочной торговли между югом России и центральными областями. О масштабах этой торговли говорит тот факт, что моршанские купцы, торговавшие сельхозпродуктами, имели свою торговую площадку на Лондонской бирже. Попробуй сейчас какой-нибудь райцентр России повторить это достижение!

От того славного времени в городе остались огромный собор (практически точная копия Преображенско-



Троицкий собор – одна из исторических достопримечательностей Моршанска



Город Моршанск, вид сверху

го собора в Петербурге), в котором одновременно могут поместиться шесть тысяч человек, и красивые купеческие дома в центре города.

В советское время город рос и развивался. Были построены новые предприятия, на окраине расположилась авиационная часть. Для транспортного обслуживания населения в 1971 году было создано Моршанское ПАТП. Его первым директором стал Н.И. Борева, Герой Советского Союза. Среди работников транспорта, конечно, были ветераны войны, удостоенные этого звания, но директор ПАТП, наверное, был такой один. Бюст Борева и памятник участникам Великой Отечественной войны расположены перед административным зданием.

Затем были перестройка, печально известные 90-е годы. Многие предприятия в Моршанске прекратили свое существование. Вообще, судьба таких вот городов в современной России печальна. Бывший глава Минрегионразвития Эльвира Набиуллина на каком-то форуме заявила, что они при глобализации обречены на исчезновение.

Но, вопреки прогнозам любимой ученицы Гайдара, живет городок на Цне! Реставрируется замечательный собор, люди по-прежнему трудятся, строят дома, растят детей...

Они не понимают, почему край с прекрасной природой, богатейшими черноземными почвами из-за гри-



И. Николотов

мас полуколониальной экономики должен деградировать. Один из таких равнодушных людей – мой собеседник Илья Николотов.

Преимственность

– Илья Николаевич, мне приходится встречаться с руководителями многих автотранспортных предприятий. Даже крупные ведомственные фирмы в структуре таких гигантов, как «Лукойл» или «Газпром», испытывают серьезные трудности. Как выживаете вы, работая в такой заведомо убыточной отрасли, как пассажирские перевозки?

– Вы знаете, сложно ответить однозначно на этот вопрос. Я родился и вырос в Моршанске, этот город – моя малая Родина, без которой нет большой России.

Я в свое время занимался различным бизнесом: от охранный деятельности до тех же пассажирских пере-

возок. В 1998 году я начал с легкового такси, в 2000 году открыл фирму «Трансавто» и перешел на пассажирские перевозки автобусами малой вместимости «Газель». И вот уже шесть лет во главе пассажирского предприятия, которое принял, когда оно находилось в процедуре банкротства. Прибыли эта деятельность мне пока не принесла, но есть вещи важнее денег, есть чувство долга перед нашими горожанами, которые имеют право пользоваться доступным и удобным транспортом.

ООО «Моршанское АТП» уже более сорока лет работает для людей. Самый первый директор – Герой Советского Союза. Хочется внести достойный вклад в эту историю. Я даже название практически не менял и оно созвучно тому первому, советскому.

– Расскажите, что представляет собой ваше предприятие?

– На данный момент у нас около пятидесяти единиц подвижного состава. Удалось почти полностью обновить его. На линиях у нас работают «Газели», китайские «Хаггеры» и, в основном, наши трудяги пазики. Приобретались автобусы по лизингу и кредитам, так что предстоит большая работа, чтобы они окупались. От услуг автобусов Мичуринского завода я после одного из инцидентов (из-за неисправности в электропроводке случился пожар) отказался, а ведь мы приобретали 4 автобуса марки «МАРЗ». Отношение со стороны завода было отвратительное: новый автобус из-за заводских дефектов простоял почти год в гараже, а завод игнорировал наши требования по ремонту, хотя проценты по кредитам мы платили ежемесячно и немалые. «Непатриотично», Мичуринск ведь в нашей Тамбовской области, но что делать, работать себе в убыток я не могу. Впрочем, теперь и завода уже нет – такая, мягко говоря, неразумная политика привела к его закрытию. Несколько автоперевозчиков в статусе индивидуальных предпринимателей работают с нами по договору. Маршрутная сеть разнообразна: городские маршруты, пригородные, сельские

Моршанского района, межобластные Моршанск – Тамбов. Действует маршрут на Москву. Маршруты сложные, напряженные. Мы следим за здоровьем и самочувствием наших водителей. В штате АТП свой медик. А недавно мы выкупили автостанцию, для того чтобы... закрыть ее.

– **Поясните?**

– Расположена она на окраине города, пассажирам неудобно ей пользоваться. Между тем конкуренты открывают свои «автостанции», то есть попросту сажают пассажиров в нарушение всех мыслимых и немыслимых норм, в самых людных местах города. Мы недавно тоже оборудовали пункт отправления автобусов в центре, чем значительно облегчили жизнь нашим пассажирам.

Как это было

– **Давайте вернемся в 2006 год. Каковы были ваши первые шаги?**

– Предприятие находилось в стадии банкротства. Было много желающих приобрести за бесценок административное здание, территорию, а вот желающих сохранить профиль предприятия что-то не наблюдалось. Поэтому, когда я создал свое ООО, многие знакомые недоумевали: «Зачем тебе эта головная боль?»

Но, повторяю, на тот момент даже деньги ушли на второй план. Представил, что на месте некогда славного предприятия откроют очередную барахолку, для того чтобы «срубить быстрые бабки», что это будет очередной шаг к деградации города, к потере рабочих мест, к превращению горожан в «население депрессивного региона», примеряющее на себя судьбу мигрантов в собственной стране... Многие моршанцы и так вахтовым методом работают в Москве. В общем, решил, чем вызвал недовольствие некоторых кругов, в чьи планы такое решение не входило.

Предприятие на тот момент представляло жалкое зрелище. Подвижной состав разваливался, некоторые водители, пользуясь неразберихой, тянули все что можно, от бензина до выручки.

И начал перемены с... полиграфа (детектора лжи). Шума было много: за-



бастовки, срывы рейсов, жалобы во все инстанции... А какие только байки не придумывали работники, чтобы уйти от проверки! Мол, и мужская сила пропадет, и жены не разрешают, и т.д.

– **Вот тебе и «типичное» автопредприятие! Я что-то такого не встречал. Расскажите подробнее.**

– Я понимал, что люди разуверились, что даже честные, ответственные работники растерялись в той неразберихе, что творилась на предприятии. Вот и решил на такой неординарный шаг, благо устав ООО это позволяет. Логика простая. Вопрос: «Ты воруешь?». Ответ: «Нет». Значит, полиграфа тебе бояться нечего! Включаем в договор найма пункт о регулярной проверке на детекторе лжи.

Многие, привыкшие к дикой вольнице, уволились сразу. Другие – после того как убедились, что обмануть прибор не удастся.

Итог удивил даже меня: выручка возросла в разы. Отсеялись рвачи, хапуги. Ушел шлак. Проверка оставила на предприятии действительно «золотой фонд» – людей честных, порядочных, трудолюбивых.

С ними-то мы и начали работу. Я ни в чем не отделяю себя от этих людей. Мы живем общими заботами, я довожу до всех реальное положение дел на предприятии, мы совместно ищем пути выхода из регулярно возникающих проблем. Хочу добавить: по прошествии шести лет я уверен,

что без полиграфа моего предприятия в условиях кризиса уже не существовало бы!

– **Вот уж действительно честность – лучшая политика. Но самые добросовестные работники не будут работать без перспектив, без «защитной радости», как определял это забываемый ныне Макаренко.**

– Вы правы. Средняя зарплата у нас, к сожалению, невелика. Но тех, кто действительно добросовестно трудится, мы поощряем, награждая... автомобилями.

(В этом месте я ожидал услышать все что угодно: премии, почетные грамоты, сувениры... Но услышанное опять сильно удивило. Даже богатые ведомственные автобазы не поощряют своих работников столь необычно. – Г.П.)

И самый первый автомобиль – новенькую «Волгу» мы вручили уже в 2008 году. По итогам года им был награжден лучший водитель года Н.В. Нечаев.

В следующем, 2009 году такой чести удостоился Б.В. Санфиоров, получив в подарок ВАЗ-2107.

В последующие годы награждались автомобилями наши водители В.А. Дружкин и А.В. Холодков, который в прошлом году получил автомобиль «Шевроле-Нива».

(Кстати, во время моего пребывания в Моршанске Илья Николаевич успел съездить в Тамбов с целью при-

Тех, кто добросовестно трудится, награждают автомобилями



У предприятия есть своя медаль



обретения очередного автомобиля ВАЗ-21053 для лучшего водителя АТП 2012 года. – Г.П.)

И водители оправдывают такое внимание достойной работой и успешными выступлениями в областных конкурсах профессионального мастерства. Ценные подарки получают также и другие работники нашего предприятия.

Все это происходило и происходит в торжественной праздничной обстановке и стало одной из традиций предприятия. Пусть это звучит немного пафосно, но люди вновь ощутили себя членами единого коллектива, членами одной трудовой семьи, одной команды. Это дорогого стоит.

Даже награждение обычным дипломом или почетной грамотой создает это чувство. Люди ценят и понимают такое отношение.

Я, кстати, уделяю много внимания атрибутике нашего предприятия. У нас есть свое знамя, своя эмблема, есть нагрудный знак и медаль.

Мы наладили выпуск собственной газеты, и с нового 2012 года она еженедельно выходит в печать. Есть у предприятия свой сайт, есть собственный гимн! Да-да, он так и называется «Гимн Моршанского АТП».

(Строчка из гимна стала заголовком этого интервью. – Г.П.)

– Действительно, впечатляет. А вот такой отголосок советской эпохи, как



рационализаторская деятельность, у вас присутствует? В России про это многие забывают, а вот в «отсталой» Японии советский опыт процветает и всячески приветствуется.

– Если человек видит перспективу в своей работе, он стремится ее улучшить. И путь к этому – творческий рационализаторский подход. Конечно же, мы стараемся аккумулировать все ценные предложения наших работников, ведь крупницы полезных нововведений слагаются в конечную прибыль. В данный момент мы испытываем синергетические добавки к топливу, и сразу же после того, как мы добавили синергетик в топливо, на предприятии пошла экономия горючего – в 10%. Рассчитываю, что экономия достигнет 15–20%. Многие пугают, что, мол, добавка может отрицательно повлиять на двигатель. Но уже есть положительные результаты – экономия, да и двигатель лучше стал работать, к тому же компания, которая нам поставляет синергетик, предоставляет гарантию.

Также я сотрудничаю с несколькими институтами и университетами. Среди них Рязанский государственный агротехнологический университет имени П.А. Костычева, в котором я получил второе высшее образование по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство», в данный момент являясь соискателем научной степени кандидата технических наук. С моим научным руководителем Успенским И.А. и совместно с авторским коллективом разработали изобретение «Устройство информирования водителя о предельном износе тормозных накладок», подтвержденное патентом, которое позволит в дальнейшем предприятию сэкономить средства, уменьшив трудовые затраты.

С Московским государственным агроинженерным университетом имени В.П. Горячкина, с Пучинным Е.А. и авторским коллективом мы также запатентовали установку для приготовления консервационного состава, которая в дальнейшем позволит продлить срок службы техники, уберегая ее от коррозии.

С заведующим кафедрой правовых дисциплин Саранского кооперативного института (где я получил первое, юридическое высшее образование), филиала московского «Российского университета кооперации», М.А. Панфиловым мы занимаемся научной деятельностью по юридическим аспектам нашей отрасли.

Проблемы

– Это, конечно же, прекрасно. Но, к сожалению, наша деятельность мало располагает к благодушию. На дворе отголоски кризиса, растут тарифы; экономика, несмотря на усилия правительства, все более и более приобретает сырьевой характер... Какие трудности у вас?

– Сплошные трудности! Иной раз просто удивляешься, что все еще на плаву. Часть из них вы уже озвучили в своем вопросе. Рост цен на топливо, на тепло и электричество может парализовать деятельность любого предприятия.

Ну вот к примеру: наши пазики работают на 80-м бензине, который хотят запретить из-за экологических якобы соображений. Значит, надо повышать цену на билеты, хотя и так тарифы на проезд у нас, мягко говоря, не соответствуют реалиям. Конечно же, при низкой платежеспособности населения это будет очередной проблемой, в этом случае нужны дотации, чего у нас нет, и нет компенсации выпадающих доходов.

Растут налоги: на транспорт, на землю...

Возросла цена на прохождение техосмотра...

Постоянно возникают всякие заморочки, как, например, с ремнями безопасности на междугородных маршрутах. Безусловно, они необходимы. Но почему не за счет производителя, как во всем цивилизованном мире, а за счет автопредприятий? Прибавьте установку за свой счет системы ГЛОНАСС, тахографов. Еще проблема: нас буквально душит контрафакт. Покупая запчасти, порой весьма дорогие, никогда не испытываешь уверенности в их качестве. А ведь это безопасность людей.

Или взять страхование. Мы очень много выплатили по КАСКО одной очень известной страховой компании, но, увы, не все правильно сделали. Когда сгорел наш автобус, эта компания, придравшись к какой-то формальной неточности, отказалась выплачивать нам страховую сумму.

Также сильно ударит по нам новый закон о страховании пассажиров, который будет действовать с 1 января 2013 года.

Еще одна трудность – нехватка оборотных средств. Имеется масса идей, новаций, полезных предложений, но их реализация требует денег. А деньги в России – товар дорогой. Лизинг, кредиты – это, конечно, выход из положения, но заемные деньги надо возвращать, и под весьма высокие проценты.

Вот, предположим, вынашиваем мы перспективную идею перевода подвижного состава на газ. В масштабах области это потребует капитальных затрат по созданию сети АГНЗС (газозаправочных станций), и ее реализация сопряжена с определенными сложностями согласования. А вот в таком городе, как Моршанск, это бы сработало. Имеется проект АГНКС, есть место, есть расчеты, показывающие всю выгоду такого перевода, но... Нет живых денег, и пока все это остается лишь в планах.

Вообще, можно долго говорить об этом. Я стараюсь искать решения, хотя, надо признаться, делать это все сложней.

Хорошо, что в руководстве города, области и некоторых силовых структурах трудятся люди, которые с пониманием относятся к нашим проблемам, помогают словом и делом.

У меня сложились хорошие отношения с несколькими банками: с «Россельхозбанком», который на данный момент нас кредитует, «Экспресс-Волга Банк» – генеральным спонсором мероприятия по награждению лучших работников предприятия в 2012 году.

Те финансовые прорехи, которые периодически возникают, стараемся закрывать за счет диверсификации производства, осваиваем новые виды деятельности. Вот приобрели



Награждение И. Николотова

трактор и экскаватор, чтобы не ходить на поклон (и нести издержки) к сторонним организациям.

В общем, работаем...

(Кстати, попутно я узнал, что Илья Николаевич, в дополнение к своему среднетехническому образованию, двум высшим образованиям, соискателя ученой степени кандидата наук, в дополнение к водительским категориям АВСДЕ, сейчас еще учится на тракториста-машиниста. На мой немой вопрос, зачем ему это, было сказано, что руководитель должен досконально ознакомиться с условиями труда на всех участках. Что ж, достойное мнение. – Г.П.)

АТП и город

– Есть такой оборот, ставший уже журналистским штампом, – социальная ответственность бизнеса. Чувствуется, что тут вам есть что рассказать...

– Предприятие не существует само по себе. Мы живем в Моршанске, здесь у наших сотрудников семьи, дети. Поэтому я стараюсь участвовать во многих делах на благо города.

Достаточно сказать, что при поддержке и на базе АТП созданы и действуют ряд общественных организаций, такие как Федерация армейского рукопашного боя Тамбовской области, благотворительный фонд развития единоборств в городе Моршанске «Олимп», Моршанское город-

ское казачье общество, Региональное объединение работодателей Тамбовской области, Союз по защите прав потребителей, третейский суд, Военно-патриотический спортивно-оздоровительный клуб «Сокол».

В здании АТП мы оборудовали спортзал, где дети наших сотрудников и жителей Моршанска занимаются спортом. Сам я много лет занимался армейским рукопашным боем, боксом, становился победителем и призером городских и областных турниров по этим видам спорта в супертяжелом весе, также много лет занимался дзюдо, лыжами, шахматами, картингом и многими другими видами спорта. Сейчас продолжаю патронировать эти виды спорта, чтобы наши моршанские мальчишки росли крепкими, сильными, чтобы не затыкнули их наркотики и криминал.

В наших планах создание базы отдыха для работников предприятия на реке Цне.

Я вообще сторонник здорового, спортивного образа жизни и стараюсь пропагандировать его личным примером. Не пью и не курю, занимаюсь спортом и закаливанием.

Мы шефствуем над школой №2, носящей имя первого директора Моршанского ПАТП, Героя Советского Союза Н.И. Борева, в которой, кстати, я и сам учился в свое время.

Бюст Героя, который мы в содружестве с другими организациями и при поддержке управления транспорта



Бюст Героя Советского Союза Н.И. Борева

Тамбовской области соорудили около здания АТП, стал одним из центров патриотической работы в городе. Здесь проводятся многие мероприятия, связанные с памятью о войне.

– Спасибо за интересные ответы.

– Я в свою очередь хочу поблагодарить журнал «Автомобильный транспорт» за возможность рассказать о своем предприятии. Буду очень рад, если мои наработки в чем-то помогут моим коллегам из других регионов. В свою очередь всегда готов познакомиться и перенять их опыт. Мой рабочий телефон: 8 (47533) 4-19-44, эл. почта: morshanskpatp@mail.ru.

Такое вот «типичное»-нетипичное предприятие – Моршанское АТП.

Верится, что директор со своим коллективом преодолеет все трудности на благо родного Моршанска и его славных жителей.

А лично у меня в процессе этого интервью возникла такая расшифровка аббревиатуры АТП – Активность – Труд – Победа.

P.S. Материал уже готовился в печать, когда из Моршанска пришло сообщение: состоялось очередное награждение лучшего водителя по итогам 2012 года. Им стал Михаил Санфилов. Приз – новенький автомобиль. Илья Николотов верен себе.

Беседовал Г. Попов.