

Мал, да удал

А. Салаутин

Компания «УралПикТранс» из Екатеринбурга работает на рынке международных автомобильных перевозок с начала 90-х годов. Она является старейшим действительным членом АСМАП в Уральском федеральном округе – с 1993 года. Руководитель филиала АСМАП по УрФО А. М. Салаутин побывал на предприятии, чтобы поближе познакомиться с его работой и пообщаться с директором А. Я. Маркеловой.

– Альбина Яковлевна, расскажите о своем предприятии: какие грузы возите, куда?

– Наше предприятие хоть и небольшое, но с очень богатой историей. Назвать нас просто транспортной фирмой, пожалуй, нельзя, мы все-таки транспортно-экспедиционная компания, то есть не только сами перевозим грузы своих заказчиков, но и активно привлекаем других перевозчиков. Территориально располагаемся в Екатеринбурге. А Урал, как известно, – опорный край державы. Вот и получается, что все, что мы перевозим, непосредственно связано либо с сырьем, либо с промышленностью. Наша экспедиционная деятельность охватывает не только международные направления, основная доля все-таки приходится на перевозки по России. Транспортировки же стараемся осуществлять исключительно за рубеж, хотя бывают разные ситуации. Учитывая специфику нашего региона и потребность других государств в производимой нашими заводами продукции, можно сказать, что экспорт в нашей работе преобладает над импортом.

– С чего начиналась ваша фирма?

– Свою деятельность наша компания начала в далеком 1991 г. и изначально называлась ЗАО «УралПик». Фирма создавалась как частное предприятие, можно сказать, предприятие новой формации. Вообще в то время все, что делалось, было новым не только для нас, а и для всей страны. В 1993 г. после реорганизации компания меняет название на ЗАО «УралПикТранс» и вступает в члены АСМАП. За годы работы какой только техники не

было в нашем автопарке! Это и КАМАЗы, и МАЗы, а также тягачи марок Volvo, Iveco, Mercedes, Scania. Был период, когда численность собственного подвижного состава достигала 15 автопоездов. Но ничто не вечно, техника старела, ломалась, и мы, продавая несколько единиц, покупали одну. Конечно, и для нас все кризисы не прошли бесследно.

– Как часто обновляется Ваш автопарк?

– В условиях нынешнего кризиса говорить об обновлении и увеличении парка преждевременно. Конечно, его пора менять. Но так как мы обслуживаемся в специализированных технических центрах у официальных дилеров и не экономим на ремонте и ТО, то и состояние у техники хорошее. Поэтому поживем – увидим.

– По каким критериям Вы ищете партнеров по перевозкам?

– Поскольку мы занимаемся транспортно-экспедиционной деятельностью, то и вопрос этот можно понять по-разному. Что касается партнеров, которые доверяют нам свои грузы, это в основном заводы, с которыми мы очень давно сотрудничаем. Ну а если взять партнеров, которым мы доверяем перевезти груз, тут мы отдаем предпочтение перевозчикам с Урала, преимущественно членам АСМАП. Но если у них нет возможности, тогда, конечно же, мы привлекаем перевозчиков из других регионов. Хотя свои всегда роднее и надежнее.

– Как Вы решаете проблему нехватки иностранных разрешений по квотируемым странам?



Бывший директор организации А. С. Маркелов в Бельгии приобретает подвижной состав, 1992 г.



А. С. Маркелов (третий справа) с водителями на стоянке, 1995 г.

– За годы работы нарабатался определенный опыт, дающий нам возможность заявлять то количество решений, которое необходимо для нашей деятельности.

– Как переживаете нынешний кризис?

– Как я уже говорила ранее, наша компания имеет богатую и интересную историю. Хочу отметить, что мы пережили не только кризис 2008 г., но и дефолт 1998 г. В общем, компания развивалась и преодолевала трудности вместе с новой Россией, но мы выстояли, думаю, и нынешние трудности переживем. 2008 г. был нелегкий для всех, а для нас особенно. В апреле 2009 г. ушел из жизни директор компании, мой муж Александр Сергеевич Маркелов, который стоял у истоков основания компании и являлся учредителем. В то непростое время мы доверили управление компанией Алле Владимировне Крыловой, всю свою жизнь посвятившей сфере грузоперевозок и имевшей богатый опыт, за что она и была отмечена Золотым значком АСМАП. Но в 2012 г. ей пришлось уйти с работы по состоянию здоровья, и я взяла управление в свои руки.

– Каковы ваши впечатления от руководства?

– Иногда складывается такое ощущение: что бы ни происходило в мире, в стране, в нашей сфере – всегда одни проблемы. Что же касается нынешнего кризиса, то даже и не думали, что будем так радоваться увеличению курса валют. Несмотря на то, что ставки упали, все равно международные рейсы приносят прибыль, чего нельзя сказать о российских перевозках. По поводу демпинга цен со стороны иностранных перевозчиков: мы с этим не сталкивались, а вот снижение ставок нашими российскими компаниями случается сплошь и рядом. Очень часто заводы стали предлагать заниженные ставки. Конечно, их можно понять – они снижают затратную часть, но и перевозчик не может ездить на воде вместо солярки.

Буквально в прошлом году у нас возникла такая ситуация: предприятие объявило тендер на оказание транспортных услуг. Мы тоже принимали в нем участие, так как ранее много лет перевозили этот груз. Он специфичный, очень дорогой, оформление Т1 весьма затратное. У нас было все просчитано, отлажено. Так наша же рос-

сийская компания, причем экспедиторы, не зная всех особенностей, снижают ставку, подводя к самой нижней границе по цене. Конечно же, мы вынуждены были еще чуть-чуть подвинуться в цене, но вот вопрос: кому от этого стало лучше?

До тех пор, пока некоторые перевозчики не поймут, что работа ради работы – это неправильное ведение бизнеса, мы так и будем сталкиваться с демпингом. А что касается неплательщиков, могу отметить, что зачастую это недобросовестные экспедиторы, которые, как правило, не вникают в проблемы перевозчиков, снижают цены, задерживают оплаты, а порой и вовсе не платят.

– Сталкиваетесь ли вы с проблемами простоев на границах?

– С проблемами простоев на границе в последнее время не сталкивались. Возможно, это связано с нашим опытом и опытом наших водителей, но пока нам удается не нарушать сроки доставки. Мы стараемся все просчитать, заранее подаем электронную предварительную информацию через портал TIR-EPD в таможи на МАПП.

– Каков ваш прогноз на развитие отрасли международных автомобильных перевозок в ближайшие годы?

– Как известно, автомобильный способ доставки груза самый быстрый, недорогой и отлаженный, особенно в международных направлениях, поэтому заказчики и выбирают его. Могу также с уверенностью сказать, что международные перевозчики – самые дисциплинированные среди российских коллег: мы соблюдаем режим труда и отдыха водителей, обязательно проходим медосмотр, обучаем водителей. И еще один наглядный пример – система взимания платы «Платон»: не могу сказать за всех перевозчиков, но те, которых мы знаем, оплачивают проезд, ведь проезжая по дорогам Европы, мы тоже вносим плату.

Поэтому я верю, что эта отрасль будет развиваться. У перевозчиков появится возможность пополнять и улучшать свой автопарк. Конечно же, огромный вклад в развитие нашей сферы вносит АСМАП. Это очень здорово, когда ты можешь обратиться со своими проблемами в



А. С. Маркелов (первый слева) с водителями в ремонтной зоне, 1998 г. Водитель С. П. Верещагин (первый справа) и сегодня работает на предприятии



Директор компании «УралПикТранс» А. Я. Маркелова на своем рабочем месте

организацию, которая не оставит тебя один на один с возникшими трудностями.

Хотелось бы, чтобы и государство обращало больше внимания на наши проблемы.

– Как на вашем предприятии решается кадровый вопрос?

– На нашем предприятии, к счастью, отсутствует кадровая проблема. Без ложной скромности могу сказать, что мы в свое время являлись кузницей кадров. Очень многие водители, которые сейчас работают в разных транспортных компаниях Свердловской области (а некоторые трудятся вообще самостоятельно), начинали свою трудовую деятельность у нас. Сейчас здесь работают водители с очень большим опытом в сфере международных перевозок. Все наши водители прошли обучение и постоянно повышают свою квалификацию благодаря Учебно-консультационному центру АСМАП г. Екатеринбурга, а также самой Ассоциации, которая дает нам возможность бесплатно обучать водителей. Еще хотелось бы порадоваться за те компании, которые в начале своей деятельности в этой сфере приходили к нам перенимать опыт. Очень приятно, что они нас не забывают. В нашей отрасли все так стремительно меняется, а молодежь более мобильна, поэтому порой и нам приходится обращаться к коллегам.

– Принимает ли ваше предприятие участие в конкурсе «АСМАП-Профи»?

– Один раз, в 2011 г., мы принимали участие в региональном этапе конкурса «АСМАП-Профи». Конечно же, мы каждый год планируем участие в этом соревновании, но по определенным обстоятельствам не всегда получается. На нем постоянно присутствуют наши представители в качестве зрителей. Могу сказать, что любое мероприятие, которое проводит АСМАП, будь то «АСМАП-Профи», конференция, собрание и т. д., очень полезно для нашей сферы. Это дает нам возможность общаться, знакомиться, обсуждать текущие проблемы, выработать предложения по их решению, делиться опытом.

– Расскажите о себе как о бизнесмене и человеке, о семье, увлечениях.

– Про себя могу сказать, что я, окончив железнодорожный институт, являюсь руководителем транспортно-экспедиционного предприятия. Мой муж всю свою жизнь посвятил грузоперевозкам, стоял у истоков организации международных перевозок на Урале. Он очень любил свою работу и эту любовь передал мне. Мне очень приятно, что многие его помнят, это помогает мне и придает силы. Я мать двух дочерей и бабушка четверых внуков. Надеюсь, молодежь подрастет, обучится, и я смогу передать им свой опыт и свое предприятие.

КОРОТКО О ВАЖНОМ

Проверено Сибирью



В экстремальных условиях Сибирского региона техника Meusburger Новтрак в течение 6 месяцев участвовала в эксплуатационных испытаниях. Два четырехосных прицепа – на пневмоподвеске и на рессорной подвеске – подверглись серьезному испытанию одним из крупнейших лесозаготовительных производств Сибири.

За данный период испытаний на прицепе с рессорной подвеской не было заменено ни одной рессоры. Это свидетельствует не только о качестве новгородской техники, но и об ее адаптации к самым суровым ситуациям.

В реальных условиях региона общий пробег прицепа на рессорной подвеске составил порядка 90 тыс. км, на пневмоподвеске – 45 тыс. км. За полгода перевезено 26 тыс. т и 13 тыс. т груза соответственно.



Компания, производившая тестирование, отмечает ряд достоинств техники новгородского производителя. Усиленные кронштейны балансиров, удобное крепление запасного колеса, болт реактивной штанги находится в обойме для удобства откручивания гайки и замены сайлентблока, параметры рессоры оптимизированы под суровые условия эксплуатации. Однако по результатам тестовой эксплуатации были выявлены и недостатки. Все они проработаны и исправлены конструкторами Meusburger Новтрак: заменен фиксатор крепления груза, усовершенствованы конструкции крыльев и крепления фар рабочего света.

К наступающему сезону в Сибирский ФО на работу в различные области отправляется порядка 40 новых единиц прицепной сортиментовозной техники Meusburger Новтрак.