



Закамье – Рур Татарстана

И тут нет никакого преувеличения. Именно в этом регионе сосредоточена половина, если не более промышленного потенциала всей республики. Это действительно как промышленный Рур для Германии. Назову только три города, в которых удалось побывать во время командировки.

Итак, Набережные Челны – второй по численности населения (более 513 тысяч жителей) после Казани город. Именно здесь расположен знаменитый завод, производящий вот уже пятый десяток лет грузовики КамАЗ.

Нижнекамск – третий после Казани и Набережных Челнов (более 227 тысяч жителей) город. Кто не слышал о Нижнекамском шинном заводе или о комбинате «Нижнекамскнефтехим»? Добавлю, что здесь же организовано производство автобусов на базе шасси КамАЗ.

И, наконец, Елабуга – городок хоть и небольшой (70, 505 жителей), но известный как своей историей, так и знаменитыми земляками. Здесь, например, родился живописец, певец русской природы Иван Иванович Шишкин. А сам город в 2007 г., сразу после Казани, отметил свое тысячелетие. Так что это второй миллениум в Татарстане.

А первый химический завод открыт был здесь купцом-промышленником К.Я. Ушковым аж в 1850 г. Действует он и до сих пор.

Есть и другие масштабные производства, но о них речь впереди...



Л. Штейнберг

Логика логистической ассоциации

ЛАТ – это не латвийская валюта, а аббревиатура, означающая «Логистическая ассоциация Татарстана». Что это за загадочная организация? Об этом наш разговор с пре-

зидентом некоммерческой организации «Логистическая ассоциация Татарстана» Леонидом Штейнбергом.

Но прежде всего позвольте представить собеседника.

Леонид Данилович помимо НО ЛАТ руководит и крупной транспортной фирмой «КАМА-ТРАКС». Она является одной из крупнейших компаний в стране, осуществляющей перевозку грузов автомобильным, железнодорожным, морским и другими видами транспорта по территории России, стран СНГ, Европы и Азии.

Об авторитете этого человека говорит простое перечисление должностей, званий и прочих регалий: почетный гражданин города Набережные Челны, почетный работник транспорта России, заслуженный работник транспорта Республики Татарстан, председатель правления АСМАП.

– Пять лет назад грузовые перевозчики Набережных Челнов, Казани и других регионов Закамья создали Некоммерческую организацию «Логистическая ассоциация Татарстана» (ЛАТ), – рассказывает Лев Данилович, – сегодня организация объединяет 518 предприятий малого и среднего бизнеса и располагает подвижным составом в 3476 единиц.

– Боже, но это ведь совершенно неуправляемая масса! Зачем вам это нужно?

– Видите ли, когда государство не может или не хочет заниматься проблемами грузовых перевозчиков, приходится брать на себя эти функции различного рода общественным организациям, объединениям или, как в нашем случае, ассоциациям.

Как я уже говорил, в ассоциацию объединились свыше 500 компаний, более 85% из которых являются субъектами малого и среднего предпринимательства. Госчинов-

ники самого высокого уровня очень много, охотно и красиво говорят о поддержке малого и среднего бизнеса. Но, к сожалению, дальше деклараций дело не идет! Реальных государственных программ в поддержку, к примеру, грузовых автоперевозчиков, до сих пор нет.

Простой пример: да, на первый взгляд у нас достаточно автомобилей – почти три с половиной тысячи. Но это только на первый взгляд. По нашим подсчетам, для выполнения в полном объеме перевозок для предприятий только городов Нижнекамска, Набережные Челны и Казани не хватает порядка тысячи автопоездов. Да и имеющийся автопарк порядком изношен и нуждается в обновлении.

Поэтому актив ассоциации начал планомерную работу по приобретению нового подвижного состава: автомобилей КамАЗ для внутрироссийских перевозок и иномарок – для международных.

– А деньги-то откуда?

– Правильный вопрос. Отвечаю: еще с 2009 года шла проработка совместно с руководством «Автоградбанка» вариантов способов кредитования наших перевозчиков. В итоге сформировано несколько программ по выделению быстрых кредитов для приобретения новой техники.

Есть еще одна интересная финансовая схема, разработанная совместно с нами «Автоградбанком» и страховой компанией «Чулпан».

Она проста и прозрачна: автоперевозчики, страхуя свой бизнес, вносят свои средства на счета компании «Чулпан», а та, в свою очередь, на счета «Автоградбанка». После этого перевозчик может рассчитывать на льготное кредитование.

– Ну и каковы же ставки по таким льготным кредитам?



Дорога Казань – Набережные Челны



Машин много, но их все равно не хватает

– Любой член нашей ассоциации имеет сегодня возможность в течение одной недели получить кредит под 12–15% годовых, в зависимости от стажа членства в организации.

Только в этом году наши перевозчики получили 43 кредита на общую сумму 74 миллиона 401 тысячу рублей, которые были израсходованы на самые различные нужды, в том числе и на приобретение новой техники. К примеру, автомобилей КамАЗ было приобретено 14 единиц.

По аналогичной схеме работаем мы и с местным филиалом Сбербанка России.

– Ну что же, Леонид Данилович, очень убедительно. А помимо финансовых вопросов, по каким еще направлениям вы работаете?

– Прежде всего, налажены правовое информирование и юридическая поддержка членов ассоциации. У нас работают грамотные юристы, которые могут не только проконсультировать, но и оказать квалифицированную помощь в случае какого-либо конфликта.

Организована взаимная техническая помощь на дорогах, в особенности экстренная. Это очень важно для перевозчиков. И здесь хотелось бы подчеркнуть, что эта взаимовыручка действует не только на уровне руководителей автопредприятий, но и на уровне водителей. Автомобиль с логотипом «ЛАТ» уже никогда не проедет мимо машины с такой же эмблемой, попавшей в беду, и водитель всегда поможет коллеге. Считаю это очень важным достижением. Таким образом мы возрождаем давние традиции братства дальнбойщиков.

С другой стороны, ведем единый учет нарушителей, позволяющий не допускать за руль наших предприятий нечистых на руку водителей, прогульщиков, пьяниц, нарушителей ПДД, трудовой и производственной дисциплины.

Кроме того, мы производим, так сказать, «естественный отбор» автоперевозчиков, достойных заниматься международными перевозками.

– Интересно, и каким же образом?

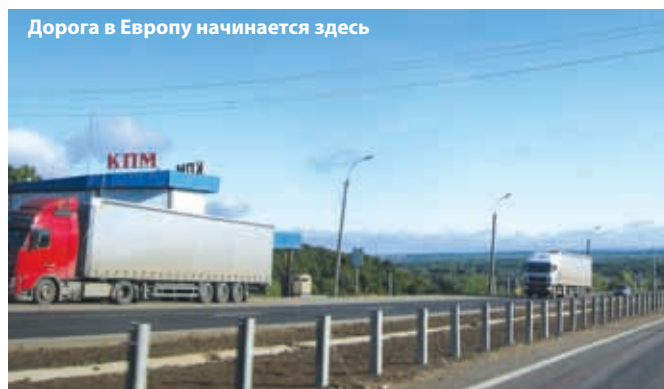
– Перевозчики вначале работают на внутрироссийских перевозках. Мы присматриваемся и, если в течение нескольких лет к ним нет серьезных претензий, то правление организации дает рекомендацию для вступления в АСМАП. Но и это еще не всё, на первых порах новички обкатываются на перевозках в страны ближнего зарубежья, и лишь затем открывается дорога в Европу.

– Легче было раньше вступить в КПСС, чем у вас пробиться в международные перевозчики.

– Это точно, но иначе нельзя – дело уж больно ответственное.

– При таких строгостях кадрового голода не испытываете?

– Конечно, испытываем. И это еще одно направление нашей деятельности. Сегодня это проблема не только нашей ассоциации, но и автотранспортников всей страны. Систему профессиональной подготовки и переподготовки водителей-дальнбойщиков по перевозкам гру-



Дорога в Европу начинается здесь

зов как по территории России, так и по международным маршрутам необходимо срочно восстанавливать на государственном уровне, если мы хотим иметь конкурентоспособных российских перевозчиков и повысить безопасность дорожного движения.

Ведь такая система в свое время была. Можно спорить: хорошая или плохая – но была!

Сегодня ее нет, и каждый перевозчик вынужден сам решать эту проблему – кто во что горазд.

Мы считаем, что, прежде всего, необходимо восстановить в общеобразовательных школах обучение ребят элементам вождения, как это было в советские времена. А на федеральном уровне разработать новую, продуманную с учетом современных требований программу подготовки водительского состава, да и других специалистов автотранспортной отрасли, начиная, как я уже сказал, со школьной скамьи с последующим продолжением обучения в техникумах, колледжах, вузах.

Мы вышли с инициативой в Департамент безопасности дорожного движения МВД России о введении обязательной переподготовки водителей категории «Е» каждые 5 лет. Подобное обучение уже сегодня можно было бы проводить на базе прекрасно оснащенных учебных центров АСМАП.

При такой постановке вопроса каждый обучающийся гарантированно получит не только высокий уровень технической подготовки, но и практические навыки вождения при стажировке с водителями, имеющими большой опыт работы на междугородных и международных перевозках.

Мы заключили соглашение с Техническим колледжем «КАМАЗ», по которому студенты после второго курса проходят практику на наших предприятиях с последующим трудоустройством. Особенно востребованы выпускники по специальностям «управление на автомобильном транспорте» и «ремонт подвижного состава».

Подписано очень полезное, как я считаю, для нас соглашение с Институтом экономики, управления и права. На его базе мы регулярно проводим для своих специалистов семинары по безопасности, организации грузовых перевозок, в том числе и в международном сообщении, по таможенному регулированию и другим важным и необходимым для нас темам.



Территория фирмы «КАМА-ТРАКС»

Сложились у нас хорошие отношения и с другими научными и учебными организациями республики.

Вот уже четвертый год подряд в августе мы проводим соревнования профессионального мастерства среди водителей автопоездов. В этом году они прошли в Казани. Это отборочный этап открытого Всероссийского конкурса водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи». Победители таких соревнований получают не только призы и ценные подарки, но и возможность работать на новой, более совершенной технике. Для профессионалов это, знаете ли, не последний стимул. Считаю, что такого рода мероприятия способствуют повышению профессионального мастерства водителей, а значит, и снижению аварийности на дорогах. Ну и, конечно же, привлекают внимание молодежи к профессии, повышают ее престиж.

Многое сделано, но предстоит сделать еще больше. Мы готовы к этому, поскольку почувствовали силу и значение объединения наших усилий. Взаимодействуя, автотранспортники способны вырабатывать единые правила игры на рынке грузовых автоперевозок, снижать и, порой, существенно, внутренние издержки предприятий, гарантировать высокое качество предлагаемых услуг, создавать оптимальные условия для расширения и развития автотранспортных перевозок.

И как хотелось бы хорошо и славно закончить этот материал на мажорной ноте, да вот беда, мешает одна фраза, оброненная Леонидом Даниловичем. Помните? О том, что государственные чиновники только декларируют поддержку малому и среднему бизнесу. Ну хорошо, в Республике Татарстан нашлись умелые и энергичные люди, которые сумели объединиться и организовать свою работу. И республиканские чиновники не только не помешали этому, но даже помогли! Но есть регионы, где дело-то обстоит совершенно иначе: в одних не нашлось энергичных, инициативных людей, в других – местные чиновники задушили всё на корню.

Поэтому нужна общенациональная программа развития грузовых автомобильных перевозок. Чтобы перевозчики во всех регионах России играли по единым правилам.

Продолжение рассказа о тружениках автотранспортного комплекса Республики Татарстан в 1-м номере уже нового – 2012 года.

Вы снова встретитесь с Л.Д. Штейнбергом. Но на этот раз речь пойдет о деятельности компании «КАМА – ТРАКС», которую он возглавляет.

Познакомитесь с работой перевозчиков «ТД МТЗ – ЕлАЗ», которые занимаются не только перевозкой узлов и агрегатов с Минского тракторного завода, но и сборкой тракторов и доставкой техники адресатам, что называется, «до двери».

А также с работой пассажирских перевозчиков из Нижнекамска.