

Директор ООО «Неотрейд» В.В. Хилькович: «Успех компании связан с индивидуальным вкладом каждого сотрудника коллектива»

С. Владимиров

В 2016 году компания «Неотрейд» (г. Смоленск) была признана одним из лучших предприятий Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в категории организаций, имеющих в своем активе от 11 до 50 транспортных средств. Вопреки сложной экономической обстановке, фирма остается верной своим приоритетам и продолжает идти выбранным путем.

Одни из многих

ООО «Неотрейд» было зарегистрировано 1 сентября 2003 г. и уже в мае следующего года четыре автопоезда Volvo начали выполнять грузоперевозки по маршрутам Латвия – Россия, Литва – Россия, Литва – Казахстан. Свежим витком развития фирмы стал приход нового учредителя в 2009 г.

– Мы начали постепенное увеличение автотранспортного парка и его модернизацию, – рассказывает директор ООО «Неотрейд» Владимир Вячеславович Хилькович. – В 2008 г. в лизинг были приобретены два автопоезда (Volvo/Krone). Это был очень сложный период. В дальнейшем весь грузовой автопарк покупался исключительно за собственные средства предприятия и инвестиции учредителя, который до сих пор не получает дивидендов, направляя их на развитие организации. Мы – одни из многих в сфере международных грузоперевозок, кто, преодолевая трудности, старается одновременно идти в ногу со временем, удержаться и выстоять в современных условиях.

ООО «Неотрейд» сегодня – это 20 автопоездов (причем три новых приобретены в ноябре 2016 г.). Из состава автотранспортных средств все тягачи и полуприцепы соответствуют экологическому классу Евро-5. И только три седельных тягача – Евро-3. В подавляющем большинстве это седельные тягачи марок DAF и Volvo. До настоящего момента ООО «Неотрейд» не имеет собственной ремонтной технической базы. Еще в 2010 году этот вопрос находился на рассмотрении, были произведены сложные экономические расчеты с привлечением экспертов и сделан вывод, что содержание собственной ремонтно-технической базы экономически обосновано только при наличии автопарка, в котором будет не менее 60 единиц тягачей. В итоге было принято решение в пользу обновления и увеличения автотранспортного парка. Как показала мировая практика, в нынешнее время автотехника перешла на сложное электронное управление, а значит при поломке обращение в сервисный центр неминусуемо.

– Во избежание неожиданных сюрпризов в рейсе мы регулярно проходим серьезный техосмотр и полное сервисное обслуживание. И продолжаем обновлять авто-

парк, – отмечает Владимир Вячеславович. Политика обновления и совершенствования технических средств будет продолжаться и далее.

Компания занимается перевозкой разнообразных видов грузов – запчастей, различного оборудования, одежды, мебели, стройматериалов. За прошедшие годы водители побывали почти во всех странах Европы, но приоритетными остаются маршруты по таким странам как Германия, Австрия, Нидерланды, Чехия, и как альтернатива вынужденному простою выполняются грузоперевозки из Польши.



Водители Олег и Андрей Плевако перед выездом в рейс

Кадры – наше все

По словам директора предприятия, среднесписочное число сотрудников ООО «Неотрейд» составляет 33 человека, причем 30 из них водители.

– В бухгалтерии царят две Светланы – Селезнева и Брылева, которые отлично справляются со своими задачами, – рассказывает Владимир Вячеславович. – Среди водительского состава есть и старожилы – Павел Гулик, Олег Панковец, Владимир Успенский, Сергей Кандер – люди, которые вместе с нами уже долгое время.

К сожалению, на настоящий момент в организации сложилась только одна водительская династия. В 2011 г. к нам пришел Олег Плевако, а через несколько лет привел сына Андрея, которого брал с собой в рейсы еще со школьных лет и своим примером вдохновил на выбор этой профессии.

Эти и многие другие водители отмечены не только на предприятии, но и получили почетные грамоты АСМАП и нагрудные знаки отличия третьей степени «За безаварийную работу» Министерства транспорта Российской Федерации.

Кадровый вопрос в последние годы всегда был острым для большинства руководителей предприятий грузоперевозчиков. Не зря его обсуждение происходило на всех уровнях, в том числе и на Общем собрании членов АСМАП.

– Принимаемые Ассоциацией меры (обучение водительского состава, пропаганда профессии, проведение конкурсов мастерства и т.д.) считаю правильными, но нельзя не признать, что сегодня люди не идут в профессию в первую очередь по экономическим причинам. Когда падают ставки – рухнет экономика предприятия, оно не в состоянии выплачивать высокую зарплату водителю, а его ответственность продолжает оставаться очень высокой. В Смоленской области уже возникают случаи необоснованных завышенных запросов и попытки шантажа некоторыми недобросовестными водителями с мотивацией перехода в другие компании. В целом это большая проблема автотранспортных предприятий западных и северо-западных регионов, – резюмировал г-н Хилькович.

Как известно, способ доставки автомобильным транспортом – самый быстрый и отлаженный, особенно в международных направлениях. И самодисциплина водителей выводится на первый план, режим труда и отдыха должен соответствовать установленным нормам – так же, как и другие требования безопасности и законодательства. Нельзя забывать, что водители несут ответственность и за сохранность груза в пути. А хороший водитель-международник совмещает в себе качества не только техника, но и дипломата, специалиста таможенного дела и правил перевозки груза, его правильного размещения на борту и многие другие.

«За годы работы у меня сложилась устойчивая позиция, что директор – это человек, который в конечном итоге



Бухгалтерия на рабочих местах: главный бухгалтер Светлана Селезнева и бухгалтер Светлана Брылева (на переднем плане)

получает или лавры, или на орехи. Однако прогресс компании связан с индивидуальным вкладом каждого сотрудника коллектива. Именно от их слаженности и взаимодействия зависит успех как конкретной перевозки, так и предприятия в целом», – это жизненная позиция руководителя ООО «Неотрейд» и ее трудно оспорить.

«Сила единства» на практике

Процесс вступления в АСМАП для организации был непростым. Предприятие прошло тернистый путь. Для этого пришлось выполнить все действующие на тот момент процедурные требования, провести в учебно-консультационном центре АСМАП г. Брянска дополнительное обучение специалистов для международных грузоперевозок.

Как с улыбкой вспоминал бывший представитель АСМАП Центрального федерального округа по Смоленской области Анатолий Николаевич Лайко (который внес большой вклад в развитие международных перевозок на Смоленщине): «Коммерческий директор ООО «Неотрейд» Владимир Хилькович появился в 2004 г., узнал необходимую информацию и исчез еще на три года. Потом снова появился и с большим рвением начал процедуру вступления предприятия в действительные члены АСМАП».

Рассказывает директор Владимир Хилькович:

– За это время (2004–2007 гг.) мы накапливали знания, получали бесценный опыт, создавали «экономическую подушку» для модернизации и развития. В 2008 г. на Общем собрании членов АСМАП наше предприятие стало действительным членом Ассоциации. Для совершения международной перевозки необходимы были ряд разрешений и книжка МДП, документы, которые сегодня можно получить у представителя АСМАП в ЦФО по Смоленской области. В момент вступления мы за этими документами ездили в Москву. С ростом количества членов Ассоциации в Смоленском регионе было открыто представительство, что явилось большим положитель-

ным моментом для российских международных перевозчиков. Ведь до этого на границе в Красной Горке (автотрасса М-1) существовал лишь небольшой пункт выдачи разрешений. Сегодня смоленское подразделение АСМАП в ЦФО является неотъемлемым и ценным звеном в структуре Ассоциации и необходимым подспорьем в работе для международных перевозчиков всей России, которые работают на западном направлении. Мы рады, что у нас сложились взаимопонимание и прямые открытые контакты.

В целом хотелось высказать слова благодарности многим работникам администрации АСМАП. Но были запоминающиеся вехи, когда в очень трудные моменты помощь от Ассоциации приходила исключительно вовремя, и отдельные слова благодарности хочу выразить генеральному директору АСМАП Андрею Николаевичу Курушину, который в свое время прислушался к нашему посланию и для оказания юридической помощи в судебном разбирательстве направил в Смоленск руководителя юридического управления Юрия Викторовича Анастасина. Благодаря этой поддержке в судебной практике случился прецедент для применения и другими предприятиями. При полной юридической поддержке АСМАП мы отстояли свою правоту и избежали крупных штрафов.

Нельзя не упомянуть добрым словом и руководителя департамента экономики и финансов Ольгу Владимировну Бровкину за неутомимую помощь и консультации по финансовым вопросам. А проводимые по ее инициативе семинары считаю правильными и обязательными. Давно высказываю свою точку зрения, что аналогичные мероприятия необходимо проводить не только с работниками наших финансовых служб, но и с руководителями предприятий.

У меня было два коротких разговора лично с президентом АСМАП, председателем Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Евгением Сергеевичем Москвичевым. Приятно вдвойне, что при скоротечности беседы удалось озвучить и обсудить несколько наиболее важных на тот момент рабочих вопросов и увидеть не только понимание, но и глубокое знание наших проблем и алгоритм их решения. Впоследствии это получило и законодательное подтверждение. Открытость Е.С. Москвичева и готовность сделать все возможное для международных перевозчиков дает убедительный повод для оптимизма на будущее.

Члены Правления АСМАП от центрального региона всегда на связи и готовы поделиться своими знаниями и опытом, подготовить и поставить назревшие проблемы и вопросы на заседаниях.

Очень здорово, когда можно обратиться со своими проблемами в организацию, которая не оставляет тебя наедине с возникшими трудностями. Подобное единство помогает продержаться в кризисный период и реализовать предложенные инициативы



Один из лучших водителей предприятия Сергей Кандер у входа в терминал Стабнинского таможенного поста ФТС РФ

уже на законодательном уровне. Мы на одной волне и понимаем, что нас слышат. Отмечу, что к Ассоциации прислушиваются и на федеральном, и на региональном уровнях. В результате подобного сотрудничества в Смоленской области долгое время действовала льгота (20% от общей суммы транспортного налога) для грузовых автомобилей с мощностью двигателя свыше 250 л. с.

Также найдено понимание с УГАДН по Смоленской области в том, что совместными усилиями можно и нужно защитить внутренний рынок. Этому не в последнюю очередь способствовали многократные совместные дежурства и рейды на контрольных пунктах Ространснадзора по проверке иностранных грузоперевозчиков. Его руководитель Иван Иванович Кутенков активно участвует во всех мероприятиях, проводимых АСМАП на разных уровнях. И это дает свои результаты: перевозчики всегда могут задать наиболее важные вопросы, получить ответ, узнать какие-то нововведения и изменения в нашей сфере деятельности, получить рекомендации, а, как известно, предупрежден – значит вооружен.

Не без проблем

Ставки фрахтов по грузоперевозкам сегодня упали до уровня кризисного 2008 г., при этом цена топлива и остальных платежей на внутреннем рынке значительно выросла. В связи с тем, что в 2008 г. было отменено лицензирование грузоперевозок в РФ, на «свободное поле» вышли предприятия, которые, имея в своем



Перевозчики-члены АСМАП принимают активное участие в мероприятиях, проводимых Ассоциацией. Директор ООО «Неотрейд» В.В. Хилькович выступает из зала в рамках региональной конференции АСМАП (2016 г.)

автопарке одну-две машины, начали заявлять о себе как о крупных игроках. Подобные грузоперевозчики и сейчас совершают рейсы ниже себестоимости, таким образом дестабилизируя обстановку на внутреннем рынке. А в настоящий момент эта «неорганизованная дивизия» уже появилась и на международных грузоперевозках.

Конечно, существуют и субъективные факторы: иностранные перевозчики, которые, используя кризисную ситуацию, целенаправленно занижают ставки, компенсируя их ввозом дешевого российского топлива.

Возьмем пример западного направления: на сегодняшний день российский автопарк грузовых международных перевозчиков составляет порядка 30 тыс. автомобилей, а в Польше, как известно, около 150 тыс. И они тоже хотят хозяйничать на нашем рынке. У польских и прибалтийских перевозчиков есть ряд преимуществ, в том числе при обновлении парка (при лизинге до 2%), условиям ведения своего бизнеса и др. В странах Западной Европы четко работает система транспортного контроля с огромными штрафами, от которых невозможно уклониться. Не так давно Германия ввела закон, по которому минимальная ставка оплаты работы иностранного водителя должна быть не менее восьми евро в час. В 2016–2017 гг. аналогичные законы вступили в силу в Австрии, Венгрии и Франции, поэтому работа наших предприятий усложнилась, при въезде на территорию иностранного государства необходим целый пакет подтверждающих данные цифры документов, а также поручитель на территории страны-импортера или страны-транзита. Это ограничивает географию наших рейсов. Если раньше наши машины ездили в Испанию и Португалию, то нынешний предел – Германия.

– Я часто бываю за рулем, и у меня сложилось стойкое мнение, что иностранные грузоперевозчики много себе позволяют на наших дорогах (постоянно

нарушают скоростной режим, условия режима труда и отдыха, проезд по МКАД и по Москве в дневное время, вывозят топливо полными баками, совершают объезд платных дорог и пунктов контроля УГАДН, и без того сокращенных до минимума), – сетует Владимир Вячеславович. – В связи с тем, что иностранные экспедиционные компании дают очень низкую ставку, мы открыли свое представительство в Беларуси. Оно функционирует как структурное подразделение и занимается обеспечением логистики и спутниковым контролем за нахождением и состоянием транспортных средств. На каком-то этапе деятельности это дало свой результат.

Что касается внутренних проблем, то нельзя обойти стороной и существование так называемых логистическо-экспедиционных акул. Фирмы, не имеющие ни одной единицы техники, выигрывают тендеры на перевозку грузов в больших объемах, а затем нанимают небольшие предприятия или ИП, которые вынуждены выполнять рейсы запредельно ниже себестоимости. Удручающим фактором остается следующий момент: в настоящее время ставка за перевозку экспортного груза в два раза меньше ставки перевозки импорта. Это старая и пока непреодолимая «болезнь».

Следует при этом учитывать, что с 2015 года себестоимость дополнительно увеличилась за счет платы за проезд по дорогам РФ. Вопрос ценовой ставки грузоперевозок сегодня очень злободневен и необходим поиск новых решений для принятия мер и оздоровления отрасли международных автоперевозок.

СПРАВКА

Владимир Вячеславович Хилькович работает в компании с момента основания – сначала коммерческим директором, а с 2007 г. по настоящее время – директором.

Об успехах ООО «Неотрейд» говорят и многочисленные награды. Почетными грамотами АСМАП в 2013 г. были награждены три водителя, а в 2015 г. – сразу девять водителей. Кроме того, девять водителей в 2016 г. получили нагрудный знак отличия третьей степени «За безаварийную работу» Министерства транспорта Российской Федерации.

Директор Владимир Хилькович в 2010 г. награжден почетной грамотой АСМАП, а в 2013 г. – почетным дипломом и золотым значком АСМАП. Кроме того, в 2014 г. он отмечен благодарностью министра транспорта РФ «За достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу на автомобильном транспорте». В 2016 г. удостоен премии и почетного диплома IRU.

И наконец, в 2016 г. ООО «Неотрейд» было признано победителем конкурса «Перевозчик года» в категории организаций от 11 до 50 транспортных средств, а также названо в числе лучших международных перевозчиков года России.