



Современному транспорту – современные законы

ТЕКСТ: ВЛАДИМИР ЛАПЦЕВИЧ

ФОТО: ГУП «МОСАВТОТРАНС»

Грузовой автотранспорт – масштабная и уникальная отрасль, объединяющая все сегменты экономики. Ведущим автотранспортным предприятием столицы по праву является ГУП «Мосавтотранс», которое, продолжая все лучшие традиции Главмосавтотранса, активно участвует в преобразовании транспортной системы Москвы в соответствии с рыночными реалиями. О планах московских грузоперевозчиков в беседе с нашим корреспондентом рассказал Мераби Порфирьевич Чочуа, генеральный директор ГУП «Мосавтотранс», кандидат экономических наук, доцент, академик Международной академии менеджмента, Заслуженный работник транспорта РФ.



– Мераби Порфирьевич, недавно «Мосавтотранс» отметил свой полувековой юбилей. Что представляет собой ваше предприятие сегодня?

– «Мосавтотранс» – это системообразующее предприятие. Мы занимаемся грузоперевозками самостоятельно. И в то же время выполняем функции координатора по транспортному обслуживанию городского хозяйства, строительства, социальной сферы. Работаем по всем направлениям рынка. Перевозим детское питание, школьные завтраки, продовольственные и промышленные товары, строительные и хозяйственные грузы, а также осуществляем перевозку опасных грузов – топлива, сжатого газа, химических реагентов. Годовой объем перевозок составляет порядка 10–11 млн. тонн. В Москве нет такого сегмента рынка грузоперевозок, где бы ни участвовал наш транспорт. К нему я отношу как собственный парк «Мосавтотранса», а это более 1500 машин, так и парк предприятий, деятельность которых мы координируем, а также развиваем технические

центры, жилищно-бытовые, учебные центры и складские комплексы.

– В декабре прошлого года Правительством Москвы была принята городская целевая программа реализации транспортной политики в сфере грузовых автоперевозок. Решению каких проблем она может способствовать?

– Одной из важнейших проблем на сегодняшний день является отсутствие необходимых автоперевозчикам законодательных актов. Вот уже 15 лет мы ждем принятия Устава автомобильного транспорта, но до сих пор работаем по документу, принятому еще в 1969 году. А ведь современный грузовой транспорт – это сфера повышенной опасности. Поэтому в рамках целевой программы мы предлагаем ввести определенные стандарты функционирования грузового транспорта. Это и допуск к рынку, и допуск к профессии. Такая система действует практически во всех цивилизованных странах мира.

Уже прошли те времена, когда спрос на грузоперевозки превышал предложение. Поэтому считаю не совсем правильной ситуа-

цию, когда на наш рынок может попасть любой, кто имеет водительское удостоверение. Сегодня рынок сбалансирован, и такого огромного количества грузового транспорта, а это 250 тысяч автомобилей, столице не нужно. Тем более, что это создает пробки, ухудшает экологию. Вдумайтесь: по оценкам специалистов, каждый москвич ежегодно получает 25–30 кг вредных веществ от грузового автотранспорта.

– Отсутствие законодательного регулирования к тому же открывает лазейку для тех, кто занимается грузоперевозками нелегально, т.е. не платя налоги...

– Вопросы налогообложения – это отдельный пункт целевой программы. Например, сегодня с рубля доходов «Мосавтотранс» платит 30–35 копеек налогов. Существует упрощенная система налогообложения, создающая для индивидуальных предпринимателей льготные условия. Но ведь есть множество предприятий, которые вообще не платят никакие налоги. И получается, что они в выигрыше.

Отдельной проблемой встают финансовые издержки. Ведь грузовой транспорт каса-

ется каждого человека, поскольку в каждом приобретенном товаре есть транспортная составляющая. И если за рубежом она на уровне 10–12 процентов себестоимости, то у нас по отдельным видам грузов составляет 30–40 процентов. И происходит это из-за неэффективного использования транспорта. Поэтому оптимизация работы грузоперевозчиков напрямую повлияет на величину финансовых затрат потребителей.

– Одним из аспектов целевой программы является создание транспортно-



логистических центров. В чем суть этого нововведения?

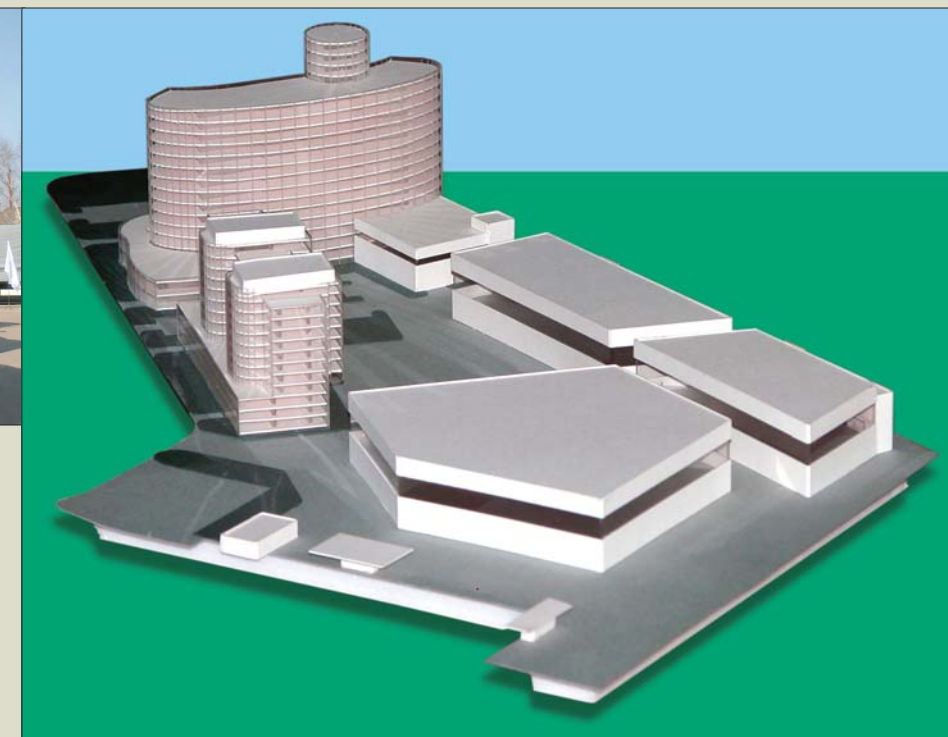
– В настоящее время, к сожалению, транспортная инфраструктура развивается очень медленно. Количество автомобильного транспорта увеличилось в 3 раза, а стоянок, сервисов не прибавилось. Это ведет к тому, что машины стоят во дворах, на тротуарах, других не предназначенных для стоянки местах. Там же их моют, ремонтируют. Правительство Москвы поддержало наше предложение о создании современной транспортной инфраструктуры. В первую очередь нужны многофункциональные транспортно-логистические центры, которые предусматривают наличие экспедиторских, логистических и технических центров, многоярусные стоянки для грузовых машин. Таким образом создается структура, где можно применять новые технологии грузоперевозок, получать информацию о грузах, потребителях услуг, подвижном составе. Благодаря мощной информационной базе появляется возможность оптимизировать грузопотоки, т.е. уменьшить холостые пробеги, разгрузить дороги, сократить количество выбросов вредных веществ, уменьшить финансовые затраты. Пилотный проект такого центра будет реализован в ближайшем будущем в Восточном административном округе на базе ОАО «Автокомбинат № 28» системы «Мосавтотранс».

– Будет ли способствовать созданию транспортно-логистических центров решению кадрового вопроса на автопредприятиях столицы?

– В центрах будут созданы жилищно-бытовые комплексы. Это своего рода гостицы. Мы считаем, что если организовать места проживания водителей, то появится возможность активнее привлекать квалифицированные кадры.

Для решения кадрового вопроса будем также заниматься обучением и повышением квалификации водителей. Кстати, в «Мосавто-

тартам отвечают европейские автомобили. Для этого в течение трех лет мы собираемся, используя лизинг, взять 2000 грузовых машин, соответствующих стандартам Евро-3. Сейчас в этом направлении мы работаем с фирмой ДАФ, но, полагаю, будут и другие производители. Наши партнеры должны организовать в Москве технические центры, подготовить кадры, иметь склад для запчастей. Что касается российских и белорусских машин, то они, к сожалению, значительно проигрывают по качеству европейским анало-



трансе» очень большое внимание уделяется культуре обслуживания клиентов и вопросам безопасности. Многим, видимо, будет интересно, что зарплата наших лучших водителей на большегрузных машинах составляет 30 тыс. рублей и выше.

Для популяризации профессии водителя мы участвуем в городском конкурсе «Московский мастер». Есть у нас собственный детский оздоровительный комплекс, где бесплатно отдыхают дети наших сотрудников.

Все эти условия, мы уверены, будут способствовать тому, что к нам более активно пойдут люди.

– Насколько соответствует парк ваших автомобилей европейским экологическим стандартам?

– Для нас очень важно, чтобы наши машины отвечали мировым и европейским стандартам. На сегодняшний день таким стан-

гам и расходуют на 25–30 процентов больше топлива. Но я уверен, что здоровая конкуренция только подтолкнет отечественного производителя к выпуску качественных автомобилей. Мы должны понимать, что от неэффективной работы грузового транспорта могут пострадать другие отрасли экономики страны.

В заключение хочу отметить, что такого системообразующего предприятия, как «Мосавтотранс», нет ни в одном регионе Российской Федерации, и это во многом благодаря Правительству Москвы. Будет интересно узнать, что в начале 90-х годов одно из первых заседаний Правительства Москвы было проведено в нашем здании – настолько важным было решение проблем грузового автотранспорта. И по сей день столица Москвы достаточно чутко и с пониманием относится к нашей отрасли.