

Мераби Порфирьевич, «Московская среда» поведает читателям о многих организациях Комплекса городского хозяйства, дошла очередь и до Мосавтотранса - расскажите, пожалуйста, о предприятии.

- Каждый входящий в этот кабинет обращает внимание прежде всего на портрет, помещенный на самом видном месте, на нем Иосиф Михайлович Гоберман - для нас, транспортников, патриарх. 50 лет назад по его инициативе основано Главное управление грузового автомобильного транспорта города Москвы - Главмосавтотранс. 90 процентов грузовых перевозок в столице осуществляла эта организация. Грузовые перевозки - от продуктов до строительных материалов, от детского питания и одежды до промышленных грузов и товаров - все, что нужно Москве и москвичам.

Потом появился рынок. Другие масштабы. Сегодня в Москве 238 тысяч единиц грузового транспорта - в четыре раза больше, чем в доперестроечные годы.

Подвергся изменениям и Главмосавтотранс - превратился в ГУП «Мосавтотранс», курирующее и координирующее грузовой транспорт столицы. Вместе с тем удалось сохранить уникальную систему грузового автомобильного транспорта города, аналогов которой нет в стране. В нее входит около пятидесяти грузовых предприятий - ГУПов, акционерных обществ, предприятий смешанного типа с долей города. У нас работает более 10 тысяч человек. Шестнадцать тысяч единиц подвижного состава. Ежегодно перевозим свыше 13 млн. тонн грузов. В прошлом году мы заплатили 1 млрд. 170 млн. рублей налогов в бюджетный и внебюджетные фонды столицы, что составляет, 33-35 копеек с рубля дохода.

Но главное достижение последних лет в том, что в Москве нет больше дефицита транспортных услуг. Спрос ниже предложения. Этим мы обязаны рынку: раньше жесткая централизованная система порождала пресловутый дефицит, сегодня его нет благодаря свободе в развитии грузовых перевозок. Причем такой степени свободы, как у нас в России, нет нигде в мире. Ни в одной цивилизованной стране...

- Извините, но в ваших словах угадывается некий подтекст...

- Ни в одной развитой стране мира нет таких законов, по которым можно было бы возить грузы без лицензии. Во всем мире подобная деятельность лицензируется, оформляется допуск к рынку, тщательно проверяют перевозчиков. У нас все проще. Если вы владелец машины грузоподъемностью до 3,5 тонны - лицензию можно не получать. Достаточно удостоверения водителя - работайте, зарабатывайте. Если грузоподъемность автомобиля более 3,5 тонны, выдадут заявочную лицензию - оплачиваете 300 рублей за рассмотрение заявки, еще 1000 рублей за саму лицензию. Получите и, пожалуйста, работайте как хотите...

- Что значит, как хотите? А контроль? Налоги?

- К сожалению, эффективной системы контроля нет. Если и дальше так будет, никогда цивилизованного рынка не создадим, потому что когда одни работают в правовом поле, а другие не платят налогов - какой уж тут цивилизованный рынок? Есть, конечно, и среди частных добросовестные индивидуальные перевозчики. Но есть и другая, существенная их часть, которая спокойно работает и зарабатывает деньги в безналоговом режиме. Работа вне правовых рамок преступна не только тем, что в городскую и федеральную казну не поступают налоги, но и тем, что вредит добросовестным плательщикам.

- Чем же вам вредят недобросовестные перевозчики?

- Мы платим 35 копеек с рубля дохода, они практически не платят ничего. И устанавливают демпинговые цены! Для добросовестных перевозчиков эти тарифы - ниже себестоимости. Мы не выдерживаем такую «конкуренцию». А они получают прибыль, не платя налоги. Дикое перевозчики - дикий рынок. Главная проблема сегодня - нет системы контроля. Что-то я не слышал, чтобы кого-то наказали за неуплату налогов, отобрали лицензию.

- Выходит, в противостоянии между цивилизованным и «диким» бизнесом предпочтение отдается последнему? Либерализм по-русски...

- Выходит, так. Если никаких мер не предпринять, это гибель для добросовестных перевозчиков, профессионалов. Впрочем, надежда на перемены появилась: в прошлом году правительство Москвы приняло концепцию развития грузового транспорта до 2010 года, одним из разработчиков которой был Мосавтотранс. Это прежде всего заслуга мэра столицы Юрия Михайловича Лужкова, руководителя Комплекса городского хозяйства

Петра Николаевича Аксенова и, безусловно, руководителя Департамента транспорта и связи Павла Андреевича Златина, которые хорошо знают и понимают проблемы грузового транспорта. Но одной поддержки первых лиц московского правительства недостаточно - законы-то федеральные. Мы не можем через них перепрыгнуть. Московская дума должна выйти с инициативой на федеральный уровень...

Перемены нам нужны как воздух. И не только в лицензировании, но и в контроле над деятельностью всех без исключения перевозчиков. Вы будете смеяться, но до сих пор остается в силе устав автомобильного транспорта 1968 года, где за нарушение - пятирублевый

- За счет сложных перевозок: негабаритных, крупногабаритных, опасных грузов. Здесь никто не может с нами соперничать, потому что требуется высочайший профессионализм. Например, на автокомбинате № 28 есть фермовоз - тягач и сцепка - машина 24 метра длиной. Так вот, хотите верить, хотите нет, но в Москве только два человека могут управлять такой машиной! На 28-м есть ребята, которые по 30-40 лет работают. Я был свидетелем, как водитель фермовоза предложил им: загоните в бокс. Мучились полчаса и не могли заехать. А он сел за руль и за считанные минуты загнал! Рассчитывает путь до миллиметра... Это асы. Сегодня нас спасает то, что такие профессионалы остались. Хотя труд у них, прямо скажем,

росли бы минимум на треть, и тогда мы могли бы вкладывать деньги в строительство жилья. Причем выиграли бы не только мы, но и город - больше бы заплатили в казну налогов. Думаю, что с принятием концепции развития грузового транспорта в столице дело поправится...

- На каких машинах работаете?
- У нас в основном МАЗы, КамАЗы и ЗИЛы. Есть и импортная техника, но малая доля, потому что сегодня ее не так просто приобрести.

- Мераби Порфирьевич, какие требования предъявляете к своим водителям?

- Когда принимаем человека на работу, три дня он ездит с наставником, который определяет уровень профессионализма. До этого изучаем трудовую био-

- Известна кадровая проблема, особенно мало молодежи в сфере технического обслуживания. Как решаете вопрос с ремонтниками?

- Та же картина, что и с водителями: дефицит. Но когда появляется молодежь, даже неупутевая, мы воспитываем. А что еще делать? Есть у нас и учебный комбинат. Но москвичи и здесь не рвутся в бой. Тяжелая работа.

- Мераби Порфирьевич, а вы как руководитель доступны для водителей?

- Абсолютно! Есть руководители, которые общаются с народом через секретаря. Ко мне может попасть любой. Не было случая, чтобы не попал. Правда, бывает так, что я в этот момент очень занят, и чтобы человек не ждал - а я знаю, по какому вопросу он пришел, - направляю к заместителю, чтобы тот решил проблему.

- Слышал, вы хорошую профессиональную школу прошли...

- Окончил МАДИ с отличием. Защитил диссертацию. Работал в МАДИ. Однажды - это был 1997 год - встретил друга, и он говорит: приобрели пакет акций автокомбината № 28, но дела все хуже и хуже, не знаем, что сделать, чтобы выбраться из долгов. Можешь помочь? Мне было интересно, но страшновато. Думал полчаса. Говорю: не получится - уйду. Получится - будем работать. По специальности я экономист. Стал коммерческим директором. Проанализировал ситуацию. Выявил проблемы. Первой оказалась кадровая. Нужны были новые управленцы. Не стал увольнять прежних сотрудников, а начал вводить другие должности: финансового директора, главного инженера. Не революция совершалась, а эволюция. Через три месяца прекратилось падение производственных показателей. Еще через три месяца кривая доходов поползла вверх. В 1998 году стал генеральным директором. А в 1999 и 2000 годах автокомбинат признали лучшим предприятием России. После этого Павел Андреевич Златин пригласил меня перейти сюда. А я к тому времени сформировал на 28-м комбинате отличную команду. Первые годы буквально жили на рабочем месте. Во сне снились документы, расчеты. Объясняю Павлу Андреевичу, что не могу оставить команду. А он мне: «Не хотите помочь?» Эти слова и подействовали. Перешел к нему первым замом. В 2002 году Павел Андреевич ушел на повышение, а я стал руководителем Мосавтотранса.

- Что самое сложное в вашей работе?

- Сложно сформировать команду. Для любого руководителя это архиважный вопрос, потому что, каким бы он ни был гениальным, если нет команды, ничего не получится...

- По какому принципу подбираете людей?

- Сначала ставлю задачу. Под нее формирую команду: работоспособную, толковую, энергичную, порядочную. Главный критерий - порядочность. Даже не профессионализм - он на втором месте: можно помочь, подсказать, обучить. Но если человек непорядочный или необязательный - я говорю: нам не по пути.

- Поделитесь планами...

- Хочу создать в Москве мощную транспортную систему. Но чтобы эффективно управлять, нужно объединить все структурные подразделения. И мы начали с тех предприятий, где были сложности. Скоро присоединяем Мослестранс и 10-й комбинат. Кроме 39 предприятий, входящих в нашу систему, у нас будет еще 16 территориальных образований.

Следующий шаг - создание образцового предприятия - лучшего в Москве, а может быть, и России. Смотрел за рубежом подобные предприятия, был в Австрии, Франции. У них, конечно, отличный транспорт. Машины блестящие. Три-четыре года их эксплуатируют и продают. Покупают новые. Я завидую, потому что у нас по 10-12 лет бегают... Но мы не сильно отстаем, а в отдельных направлениях впереди. У нас, например, лучшее обслуживание машин, да и элементарный порядок лучше. Зайдите на 1-й автокомбинат - там все на своем месте, везде порядок и чистота. Уютно...

Но основа образцового предприятия даже не внутренний порядок, а такая работа, когда клиенты довольны, когда культура обслуживания на высочайшем уровне. На таком предприятии и социальные вопросы решаются так, что ни у одного рабочего и в мыслях нет, чтобы уйти.

И еще буду добиваться создания цивилизованного рынка, системы контроля, приведения нормативной базы в соответствие с требованиями времени. Сделаю все возможное для того, чтобы все работало в равных условиях. Когда так будет - профессионалы, безусловно, выигрывают. А значит, выиграют потребители - москвичи, город.

Такая у меня мечта. Я себе и срок наметил: от 3 до 5 лет. Добьюсь!..

Василий ДВОРЫКИН

Мераби ЧОЧУА: ВЫИГРЫВАЮТ ПРОФЕССИОНАЛЫ

Мераби Порфирьевич ЧОЧУА родился в 1961 году в Грузии. В 1985 году окончил с отличием МАДИ. Защитил кандидатскую диссертацию и остался работать в институте. В 1998 году стал генеральным директором автокомбината № 28. С 2002 года - генеральный директор ГУП «Мосавтотранс». Женат. Воспитывает двух дочерей.

штраф, где утверждены тарифы того времени. Разве можно пользоваться этим документом?

Если мы хотим продвигаться к цивилизованному рынку, должны прежде всего создать информационную базу, чтобы получить ответы на целый ряд важных вопросов: сколько сегодня транспорта в городе? Сколько перевозится грузов и каких? Сколько уплачивается налогов? Сколько нарушений и каких? Но так просто этого не сделаешь - нужны определенные законы. Сегодня статистика собирает данные с 15 процентов перевозчиков Москвы. Работа остальных покрыта мраком...

Наши эксперты подсчитали, что от работы «теневых» перевозчиков город теряет сегодня от 8 до 10 млрд. рублей в год.

- Но что отличает работу «диких» перевозчиков от работы ваших?

- Культура обслуживания. Среди индивидуальных перевозчиков есть такие, кто это прекрасно понимает. Порядочность у них на первом месте. Но есть немало и недобросовестных. Допустим, человеку для личных нужд нужна машина. Он выберет индивидуального перевозчика - сравнит с нашими ценами и обнаружит, что тот перевезет за 2,5 тысячи рублей вместо наших 3,5 тысячи. Но потом столкнется с тем, что машина либо опоздала на три часа, либо не пришла, и ему ответят, что сломалась, или вообще не получит объяснений. И никакого наказания. И обратиться некуда. Кто сегодня считает эти потери? Никто!

- А если пожаловались на вашего водителя?

- Мы сделаем все, чтобы немедленно ликвидировать конфликт. Сначала выполним заявку, затем разберемся с водителем. Если у него первый случай нарушения - лишим премии. Если второй - уволим.

- Жестко.

- По-другому нельзя.

- А если кто-то замечен пьяным?

- Если пьяным замечен руководитель или кто-то из технического персонала - никакого разбора не будет. Уволим немедленно! Если замечен водитель на территории предприятия - неважно, в рабочее ли время или не в рабочее, - тоже не разговариваем - увольняем. Бывает, после работы выпил, но на следующий день не вышел - тогда предупреждаем. Если повторится - до свидания!..

- Мераби Порфирьевич, кого обслуживает Мосавтотранс?

- Всех: строителей, крупные промышленные предприятия, средние и малые предприятия, детские сады, школы, дошкольные учреждения, частных клиентов - их доля в наших грузоперевозках составляет примерно 30 процентов. Одним словом, все сегменты рынка. Перевозим все, что может перевозиться.

- Но как в условиях демпинга выдерживаете конкуренцию с «дикими» перевозчиками?



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТКОШКИНА

не из легких. Поэтому, чтобы удержать водителей, стараемся создавать все условия - такие люди заслуживают прежде всего достойной зарплаты...

- А они получают достойную зарплату?

- Сегодня - 18-25 тысяч, но полагаю руку на сердце скажу, что должны бы получать больше. Работа тяжелая и очень опасная - это как ракетой управлять. Хотя понимаю, что для многих 20 тысяч - большие деньги. Но за такой труд - мало...

- Вы знаете, сколько получает водитель такого класса за границей?

- 2,5-3 тысячи долларов. И наши ребята об этом тоже знают...

- Почему не едут туда, где труд оценивают правильно?

- Строго говоря, вопрос к ним. Но, думаю, не зря ведь говорится, что в родном доме и стены помогают - на родине человек себя уверенней чувствует. И еще мы стараемся наращивать так называемый пакет социальных услуг. У нас есть свой оздоровительный детский лагерь, очень уютный. Наши работники отправляют туда своих детей. Мы за счет собственных средств компенсируем их отдых. Даем людям путевки в санатории, дома отдыха. Когда кто-то болеет - помогаем. А еще я мечтаю о том времени, когда сможем предоставлять квартиры...

- Сегодня эта мечта из разряда утопий - денег много надо, чтобы строить квартиры...

- Я так и сказал: мечтаю. Но мы подсчитали: не будь демпинга, наши доходы вы-