

– «Холодное» название у вашего предприятия, Игорь Александрович. Климат у нас и так далеко не тропический, а вы, стало быть, занимаетесь перевозкой холода?

– Задам вам встречный вопрос: вы предпочитаете свежие продукты или можете себе позволить, к примеру, колбасу второй свежести и подозрительно пахнущую рыбу? Ответ очевиден, верно? Мы занимаемся рефрижераторными перевозками, то есть производим доставку в магазины и на предприятия самой свежей, но скоропортящейся провизии.

Еще в 1998 году в столице была принята целевая программа «Продовольственный холод». Ее цель – широкое внедрение современных технологий производства, хранения и доставки продуктов питания. Тогда же, в конце 90-х годов, московские власти стали активно закупать рефрижераторную технику. Это были трехтонные ЗИЛы, более известные как «бычки», 20-тонные автопоезда. Машины передавали для эксплуатации транспортным предприятиям общего пользования. Тогда же в столице создали акционерное предприятие «Трансхолод». Город принимал участие в акционерном капитале предприятия. В настоящее время действует новая городская программа «Продовольственный холод» – на 2004 – 2006 годы, принятая в продолжение первой.

– А почему город передавал специальную технику неспециализированным предприятиям? И какая роль в этой программе отведена Мосавтохолду?

– Дело в том, что тогда подобных предприятий не было, как не было их и в советское время. В России, за исключением Москвы, их не существует до сих пор. Мы являемся единственным в стране специализированным государственным коммерческим предприятием, осуществляющим рефрижераторные перевозки. Создано наше предприятие в 2001 году по инициативе мэра столицы. В программе нам отводится, естественно, роль извозчиков.

– То есть когда вы начинали, современными машинами-холодильниками ваше предприятие уже обладало?

– Было несколько единиц. Все не так просто в условиях рыночной экономики. ГУП «Мосавтохолод» создавался путем присоединения к транспортно-производственному центру Мосавтотранса (а я тогда этот центр возглавлял) трех транспортных предприятий, находившихся практически на грани банкротства. Созданное предприятие имело двадцать миллионов рублей долга от тех самых присоединившихся к нам банкротств, разбитые колымаги вместо нормальных машин и отключенные за неплату телефоны и электроэнергию. Денег не было, зарплату задерживали на 2-3 месяца, чтобы купить топливо и запчасти. Нам приходилось уговаривать водителей не уходить. Кто-то ушел, но большинство поверило и осталось. Главное – удалось сохранить коллектив. Сегодня в нашем распоряжении порядка 250 автомобилей, из них 160 рефрижераторов различной грузоподъемности. Стараемся постоянно обновлять парк. А тогда, четыре года назад, столичные власти предоставили нам бюджетный кредит на льготных условиях. На эти средства мы и приобрели наши первые машины. Один «бычок»-рефрижератор, к слову сказать, стоит от 600 до 700 тыс. рублей. Так и начинали.

– Почему, однако, транспортники не занимаются рефрижераторными перевозками в массовом порядке? Ведь в городе огромное количество различных магазинов, супермаркетов, торговых комплексов. Они серьезно конкурируют друг с другом, борются за покупателя, следовательно, заботятся о качестве (я имею в виду в данном случае сохранность) продаваемых ими товаров...

– Видите ли, например, в Европе просто запрещено транспортировать продукты питания в неохлаждаемых кузовах. У нас же таких правил как не было раньше, так и не принято до сих пор. Три года назад были выпущены новые федеральные санитарные правила и нормы (СанПиНы). Они допускают перевозку продуктов в охлаждаемых или изотермических кузовах. И это самое «или» убивает все остальное. Потому что изотермические кузова – это обыкновенные утепленные фургоны. Московские власти не могут принять городские санитарные правила и нормы. Тем не менее решено было все-таки создать в Москве цивили-

зованные условия перевозки скоропортящихся товаров. Вот мы эти функции и выполняем. Кстати говоря, мы сохраняем продукты питания не только в условиях высокой температуры. Зимой в городе случаются 25-30-градусные морозы. Вряд ли нынче кто-нибудь захочет употреблять в пищу перемороженную колбасу, помидоры, молоко или пиво. Наши машины позволяют сохранить продукты и от слишком низкой температуры.

В городе несколько автопредприятий

обычный фургон вместо холодильника. Кстати, в последнее время мы стали использовать небольшие импортные рефрижераторы грузоподъемностью до тонны. Это очень удобно, особенно когда надо доставить груз в центр города.

– Мы постоянно сравниваем себя с Западом. Тамосшие условия называются цивилизованными и стремимся им соответствовать. А как там, в Европе, организованы подобного рода перевозки? Признаться – видели, завидовали, удивлялись?

– Действительно, вот уже год ГУП «Мосавтохолод» занимается экспериментальной эксплуатацией 30 переоборудованных рефрижераторов на базе «бычков», использующих вместо дизельного топлива диметиловый эфир. Эти работы мы производим в рамках другой городской целевой программы – по внедрению альтернативных видов топлива на городском транспорте. Мосгортранс занимается переводом 11-го автобусного парка на использование в качестве моторного топлива компримированного (сжатого) природного газа метана. Наши машины ездят на диметиловом эфире. Использование этого ве-

– А что, в Советском Союзе искали альтернативу традиционному моторному топливу и думали об экологии?

– Совершенно верно! Причем в Москве эти работы имели масштабный характер. В городе существовала программа по переводу части автотранспортного парка столицы на сжиженный нефтяной газ пропан-бутан. И мы занимались тогда газобаллонными машинами и даже электромобилями. Кстати сказать, в опытной эксплуатации находилось десять электромобилей – УАЗов. Так что в какой-то степени я был морально готов к подобному эксперименту. И, наконец, диметиловый эфир в принципе может использоваться в наших холодильных установках вместо фреона в качестве хладагента. Известно, что в отличие от фреона диметил не разрушает озоновый слой Земли. Предполагается, что со временем мы сможем перевести на диметиловый эфир все рефрижераторные установки. Кроме того, мне это направление кажется чрезвычайно перспективным, и со временем мы станем лидерами, что может принести неплохие дивиденды.

– Но это же и большой риск. Первым вообще приходится тяжелее, разве нет?

– Конечно, кто ж с этим спорит. Начинать всегда непросто. Диметиловые машины дороже обычных. Водителей надо переучивать, персонал. Понятно, что в опытных образцах нужно постоянно что-то доводить до необходимой кондиции. Но когда производство диметила будет налажено, когда будет создана соответствующая инфраструктура, цена диметилового эфира при всех его прочих преимуществах к тому же станет конкурентоспособной в сравнении с ценой дизельного топлива. Между прочим, столичные власти в данный момент занимаются активной подготовкой соответствующих документов.

– Как вели себя диметиловые машины в первый год опытной эксплуатации?

– В процессе эксплуатации мы накопили пока небольшой, но весьма ценный опыт. Во-первых, выяснилось, что у этих машин лучше становится динамика. Конечно, надо проводить полигонные испытания, но уже сейчас заметно, что эти машины немного прибавили в мощности. К тому же диметиловые «бычки» лучше обычных машин заводятся в зимнее время года, в самые трескучие морозы, что, согласитесь, совсем немаловажно. Интересно: молодые водители, которые работают на диметиловых грузовиках, говорят, что уже не хотели бы пересаживаться на машины, работающие на традиционном топливе. Так или иначе, эксперимент продолжается, и пока его результаты можно считать положительными. В настоящий момент в городе строится экспериментальное производственное автомобильное хозяйство. Это предприятие будет нашим филиалом. Оно займется проведением эксплуатационных испытаний опытных партий автомобилей, работающих на новых видах топлива.

– Как эти эксперименты отражаются на экономическом состоянии предприятия? Ведь вы должны зарабатывать деньги.

– Если вы имеете в виду тридцать диметиловых грузовиков, они закуплены на кредитные средства – городское правительство еще раз выдало нам бюджетный кредит. Машины испытываются в реальных условиях, приносят доходы – ведь и кредит, и проценты надо возвращать. Что касается работы ГУП «Мосавтохолод» в целом... Автомобильный бизнес никогда не был и, думается, не будет сверхприбыльным. Тем не менее за четыре года мы расплатились с долгами, регулярно оплачиваем все услуги, платим налоги, развиваемся.

– Складывается впечатление, что будни транспортного предприятия – это маленькие радости и большие заботы. А какие проблемы достают больше всего?

– Наши машины на линии круглосуточно. В день и по городу, и по России в целом намотывают 40 – 50 тысяч километров. Как тут без проблем? Конечно, самая большая – это кадры. Нужны хорошие, умные парни. У наших водителей стабильная, но не слишком высокая зарплата. А ответственность колоссальная. В этой отрасли работают люди определенной склада ума и характера, если хотите – с особым «транспортным» набором хромосом. Вот вы говорите – эксперименты. А я так думаю, возможно, они в конечном счете и помогают нам развиваться. Ведь кто не развивается – тот умирает.

Владимир РАТМАНСКИЙ

Игорь ЛАЗАРЕВ:

ПО МОРОЗЦУ – С ХОЛОДКОМ

Игорь Александрович ЛАЗАРЕВ родился в 1954 году в Москве. В 1976 году окончил Московский автомеханический институт и с тех пор трудится в сфере автомобильного транспорта города. Работал на различных должностях в Главмосавтотрансе. Занимался бизнесом. С 2001 года – генеральный директор ГУП «Мосавтохолод». Почетный автотранспортник. Женат, сын учится в Московском автодорожном институте.

имеют рефрижераторы, есть и частные перевозчики, правда, их немного. Осуществляют рефрижераторные перевозки некоторые производители продуктов – мясоперерабатывающие и молочные комбинаты, мороженщики. Многие из них, правда, сталкиваясь со специфическими транспортными проблемами, отказываются от самостоятельного извоза и обращаются к нам.

Вообще говоря, рефрижераторные перевозки не слишком выгодны. Рефрижераторы чуть ли ни на треть дороже обычных грузовиков. Дороже также их эксплуатация, техническое обслуживание, а перевозка сложнее и ответственнее. Не дай бог, в пути откажет холодильная установка – и через час, к примеру, две тонны мороженого превратятся в сладкое молоко. Изотермический кузов рефрижератора представляет собой так называемую сэндвич-панель. Между наружной и внутренней стенками находится слой утеплителя – пенополиуретана. Машина оборудована дорогостоящей холодильной установкой. Собственно, само слово «рефрижератор» и означает «охлаждать» (в переводе с латинского). Кузов должен содержаться в абсолютной чистоте. Периодически он обрабатывается специальным и очень дорогим дезинфицирующим составом. Состояние кузовов постоянно проверяют санитарные врачи. Водители рефрижераторов обязаны иметь медицинские книжки. Раз в полгода им полагается проходить профилактическое медицинское обследование. А тарифы на перевозки холодильниками на колесах лишь на пять – десять процентов выше стандартных.

– Кто является вашими клиентами?

– В первую очередь это около 700 школ, детских садов, больницы, детских домов и других социальных учреждений города. Как вы понимаете, критерии качества в этом случае должны быть высочайшие. Кроме того, появившиеся не так давно в столице крупные зарубежные торговые сети принимают товары только в рефрижераторах. Да еще периодически проверяют техническое состояние холодильных установок.

– А как к вам относятся отечественная торговля?

– У нас множество клиентов среди российских производителей товаров и продавцов. Но в принципе наши торговые сети, что называется, соблюдают СанПиНы, далеко не всегда обращаются к нам – ведь они могут использовать и



ФОТО ЭДУАРДА ЛАПОВКА

– В Европе нет таких крупных спецпредприятий, как наше. Там в основном перевозки осуществляют небольшие компании, располагающие десятком-другим машин. Вот качеству этих машин действительно можно позавидовать. Холодильные установки у нас точно такие же – самые современные. А вот что касается организации труда... Мне довелось побывать в тамошних транспортных предприятиях, занимающихся перевозками скоропортящейся продукции. Нельзя сказать, что там идеальная организация труда и очень чисто. Непохуже, что у них отсутствуют перекуры. Наблюдал, как рабочий на повышенных тонах беседовал с хозяином. Завод, где производят рефрижераторные установки, напомнил мне одно из предприятий, на котором я подрабатывал, еще будучи студентом. Те же запахи – масла, металла, пота. Уголки качества – такие же, как и наши ОТК. На стенде – фотографии местных передовиков капиталистического труда. Но при этом качество и технический уровень продукции – высочайшие.

– Итак, ваше предприятие – единственное в своем роде. Но как оказалось, что именно вам поручили опытную эксплуатацию автомобилей, использующих в качестве моторного топлива диметиловый эфир? Выходит, что вы – эксклюзивные вдвойне?

– Конечно, пока этот вид топлива более чем в два раза дороже традиционных. Дело в том, что объемы производства диметилового эфира крайне малы. Но ведь мы сейчас единственное предприятие в мире, занимающееся опытной проверкой диметилового эфира в качестве топлива. В Америке и Европе эта работа ведется лишь на уровне экспериментов. В Стране восходящего солнца имеется в наличии один грузовик и один автобус, работающие на таком топливе. Японцы к нам приезжали, посмотрели, покивали головами из вежливости, но, кажется, так и не поверили, что это возможно. Выходит, мы впереди планеты всей и в этой области. Почему именно Мосавтохолод, вы спрашиваете? Знаете, придя после вуза в Главмосавтотранс, я как раз работал в отделе новых видов топлива.