

Мераби Порфирьевич, раньше столицу обслуживал Главмосавтотранс и в общем-то при всех дефицитах со своей задачей справлялся. Сейчас вы делите рынок с огромным количеством частных перевозчиков. Кто кого?

- Давайте уточним. В 1990 году в Москве было зарегистрировано порядка 80 тыс. грузовых машин. Главмосавтотранс эксплуатировал 35 тыс. грузовиков и обслуживал все отрасли городского хозяйства. Остальной транспорт принадлежал различным ведомствам. Вы верно подметили: транспортные услуги были в некотором дефиците, однако в целом система, созданная первым руководителем Главмосавтотранса Иосифом Михайловичем Гоберманом, функционировала эффективно. Об этом мы можем судить, располагая нынешним рыночным опытом. В чем основная заслуга И. Гобермана? До него каждое ведомство владело тремя-пятью грузовиками. Никакого планирования перевозок не существовало, поэтому на предприятиях при получении грузов приходилось выстаивать в громадных очередях. Централизация грузоперевозок позволила наладить систему управления транспортными потоками.

В 1991 году началась массовая приватизация и акционирование предприятий, в том числе транспортных. В результате родился рынок транспортных услуг, покончивший с дефицитом. Образовалась конкурентная среда. Нынче в городе насчитывается до 250 тыс. грузовых машин, 25 тыс. транспортных операторов рынка грузоперевозок.

- Стало быть, и грузов они транспортируют по крайней мере в три раза больше прежнего?

- Увы, нет. Напротив, прежние 80 тыс. машин перевозили грузов больше, нежели теперь 250 тыс.

- Но ведь это же фиаско!

- Фиаско чье? На мой взгляд, вопрос нужно ставить так: какой ценой мы ликвидировали тот самый пресловутый дефицит и какое качество обслуживания предлагает сегодня рынок грузоперевозок? Насколько это качество удовлетворяет потребителям и соответствует ли европейским и мировым стандартам качества? Знаете, нам нередко звонят и предъявляют претензии: мол, заказали машину, а обслужили плохо. Начинаем разбираться и выясняем, что этого пострадавшего обслуживала совсем другая компания. Однако по старинке за отчетом обращаются именно к нам.

- Но разве Мосавтотранс не крупнейший грузоперевозчик в столице?

- Да, это так. ГУП «Мосавтотранс» сегодня – это 50 территориальных образований, 10 тыс. работающих, 5 тыс. автомобилей. В прошлом году перевезли более 11 млн. тонн грузов, причем мы работаем практически во всех сегментах рынка. Согласитесь, вполне достойное место на рынке мы занимаем. Но, с другой-то стороны, мы владеем лишь двумя процентами грузового автотранспорта столицы и за работу других операторов рынка отвечать не можем.

- А если сравнить масштабы деятельности Мосавтотранса с результатами зарубежных коллег?

- На фоне европейских транспортных компаний мы выглядим вполне достойно. Например, японская транспортная компания «Ямото», с работой которой мне довелось познакомиться, располагает 60 тыс. машин, 40 тыс. из которых собственность фирмы. Еще 20 тыс. принадлежат предприятиям малого бизнеса. «Ямото» объединяет небольшие компании, привлекает их к сотрудничеству, что, кстати сказать, хотим сделать и мы. И теперь, после принятия правительством Москвы целевой программы развития грузовых автомобильных перевозок, рассчитанной на 2007-2009 годы, которая разработана нами совместно с Департаментом транспорта и связи города, МАДИ и транспортным сообществом, мы рассчитываем, что ситуация на рынке грузоперевозок существенно изменится.

- Долго вы шли к созданию этой программы?

- Три года поисков, сомнений, раздумий, исследований. Но теперь мы начинаем реализацию программы и

полны, как говорится, сдержанного оптимизма. Почему? Во-первых, потому, что должны измениться правовые аспекты деятельности на рынке грузоперевозок, а это самое главное. В рамках программы будет объявлен конкурс, в котором примут участие ведущие институты страны, транспортники, эксперты. В результате появятся столь необходимые законодательные акты, позволяющие формировать цивилизованный рынок транспортных услуг.

Мераби ЧОЧУА:

КОНКУРИРОВАТЬ НУЖНО ПО ПРАВИЛАМ

Люди постарше помнят: еще сравнительно недавно транспортные услуги в столице были в дефиците. Заказать машину для перевозки мебели на дачу, подбросить стройматериалы для ремонта квартиры – все это требовало немалых усилий, нервов. Да и промышленным предприятиям приходилось порой, что называется, выбивать самосвалы для решения насущных производственных задач. Нынче, кажется, грузовики и многотонные фуры заполнили город. Похоже, столько и не нужно. А сколько, в самом деле, Москве, задыхающейся в транспортных пробках, необходимо грузового автотранспорта? Как нынче функционирует рынок грузоперевозок? И какие на этом колесном фронте намечаются перемены? Корреспондент «МС» побеседовал на «грузовые темы» с генеральным директором ГУП «Мосавтотранс» Мераби ЧОЧУА.

- О сдержанном оптимизме вы упомянули, наверное, не случайно. Есть ли уверенность, что вы сумеете добиться разработки подобного рода основополагающих нормативных документов? Ведь на федеральном транспортном законодательном пространстве тишь да гладь...

- Ну это не совсем так. Все-таки недавно Государственная дума в первом чтении приняла Устав автомобильного транспорта России. Данный документ на федеральном уровне не могут принять вот уже 15 лет. Но кроме этого, еще не принятого до конца устава, никаких документов, регулирующих транспортную сферу, нет. Нет и законов, регламентирующих грузоперевозки. Таким образом, нынче любой человек, у которого есть водительские права и грузовичок, имеет право работать на рынке. Как он это делает, на чем ездит, платит ли налоги? На все эти ключевые вопросы пока ответов нет. А мы обязаны эти ответы дать. Наша задача – разработать соответствующий городской закон и передать его на рассмотрение в Московскую городскую думу. МГД же, коль скоро примет этот документ, внесет его затем в установленном порядке на рассмотрение депутатов нижней палаты российского парламента. Дальше два варианта: либо Госдума принимает

эти законы, либо уполномочивает сделать это субъекты Федерации. Во всяком случае, в условиях законодательного вакуума мы развиваться больше не можем. Ведь даже принятие Устава автотранспорта ситуации не изменит, поскольку он регулирует лишь отношения перевозчиков и клиентов. А для изменения ситуации на рынке необходимо принять еще целый пакет законов, регламентирующих взаимоотношения самих транспортных операторов.

- Допустим, законы приняты. Что это вам даст?

- Единые стандарты для всех грузоперевозчиков. За рубежом, преж-

де чем допустить компанию к обслуживанию клиентов, проверяют ее платежеспособность, квалификацию персонала и менеджмента, техническое состояние автопарка. Обязательно выясняют, в ладах ли будущие перевозчики с законом, имеют ли задолженности перед бюджетом. И это абсолютно правильно. Мы нынче работаем в условиях жесткой конкуренции со стороны значительного количества недобросовестных, демпингующих оппонентов. Мосавтотранс платит 30 – 35 копеек налогов с каждого рубля доходов. А рядом, в тени, знает себе работает некий «Летучий голландец»: там урал, здесь подсуетился, при этом не платя ни копейки налогов.

- То есть вы полагаете, что отмена федеральными властями лицензирования грузоперевозок привела к негативным последствиям? Но разве лицензия отменили не ради того, чтобы избавить участников рынка от бюрократических рогов?

- Конечно. Но взамен-то не предложили ничего! А ведь грузовой транспорт – сфера повышенной опасности и особой социальной значимости. Вспомним, свыше 80 процентов вредных выбросов в атмосферу столицы приходится на автотранспорт. 25 процентов этого количества – на «совести» автобусов и крупнотон-

- Такие центры давно действуют во многих странах мира. Когда же они появятся у нас?

- В России их пока нет. В Японии и Германии я побывал в таком центре и могу со всей ответственностью заявить, что разработанная нами концепция создания транспортно-логистического комплекса ни в чем японской не уступает. Вы скажете, что эту концепцию еще надо материализовать. Но как раз целевая программа и позволит это сделать. Первый транспортно-логистический центр появится на 28-м автокомбинате Мосавтотранса. Там в одном месте будут сосредоточены стоянки и техмастерские, центры экспедиторских услуг, гостиница, складские комплексы, учебные центры, пункты страхования и банки.

Нередко приходится слышать: зачем строить многоярусные стоянки для грузовых машин? Странная постановка вопроса. Да хотя бы затем, чтобы убрать грузовики из столичных дворов и с обочин магистралей! А соседство складов и стоянок до минимума сократит количество холостых пробегов, что реально отразится на цене товаров. Таким образом, тот, кто позаботится о создании современной транспортной инфраструктуры, оптимизации систем управления перевозками, и выйдет победителем в конкурентной борьбе.

Нам необходимо знать, сколько в столице грузоперевозчиков, сколько в этой сфере работает людей, какая ремонтная база для этого парка требуется. Ответы на эти вопросы должны дать серьезные исследования, проводимые транспортниками совместно со столичными префектурами и районными управами. Тогда городские власти смогут определить, сколько логистических центров требуется городу. Конечно, это долгосрочная программа. Для строительства одного такого центра нужно не менее пяти-шести лет. Поэтому думать об этом мы обязаны уже сейчас.

Все перечисленные мною меры позволят заметно оптимизировать грузоперевозки в столице. А это, в свою очередь, поспособствует уменьшению количества грузовиков в Москве в два раза, поскольку больше городу и не надо. Сокращение числа грузовых машин существенно улучшит экологическую ситуацию и позволит разгрузить столичные магистрали.

- То есть, резюмируя все, это произойдет благодаря оптимизации системы налогообложения в сфере грузовых перевозок, введения системы допуска к профессии, ужесточению экологических требований к двигателям машин...

- Безусловно. В частности, двигатели грузовых машин должны будут соответствовать стандартам не ниже ЕВРО-3, ЕВРО-4.

- Но, Мераби Порфирьевич, вам, как и всем остальным, придется следовать всем этим правилам. Вы готовы заменить ваш огромный автопарк машинами, которые будут соответствовать этим экологическим требованиям?

- Работа, конечно, предстоит огромная, но мы активно занимаемся этим уже сейчас. Планируем за три года обновить до 40 процентов нашего автопарка, приобретая через лизинговую схему более двух тысяч автомобилей. Да, это непросто, но лизинговая схема все-таки достаточно эффективна. Мы получаем новые машины и ежемесячно вносим определенные платежи за пользование автомобилями. Через 5-6 лет эти машины переходят в нашу собственность.

- А почему вы уверены, что к вам потянется малый бизнес?

- Потому, что честная конкуренция в конечном счете более выгодна для рынка, для всех его участников. Поскольку правила в городе изменятся, то пользоваться нашей транспортно-логистической инфраструктурой будет значительно выгоднее, нежели создавать свою. Впрочем, это дело каждого. Важно другое: с реализацией целевой программы развития грузовых перевозок условия работы на крупнейшем в России транспортном рынке столицы станут более цивилизованными, соответствующими и облику обновленной Москвы, и росту ее экономики.

Беседу вел
Владимир РАТМАНСКИЙ



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА