

Михаил КНЯЗЕВ:

Не благодаря, а вопреки...

Экономика переживает не лучшие времена. В том числе и важная ее составляющая – автотранспортная отрасль. Большинство пассажирских предприятий – в планово убыточном состоянии.

Их стабильность во многом зависит от бюджетной поддержки местных властей. Но, как известно, в казне не густо, и надеяться на достаточную финансовую помощь не приходится. Так есть ли выход? И что в силах самих автомобилистов в решении назревших проблем? Ответить на эти и другие вопросы мы попросили генерального директора акционерного общества «Курчатовавтотранс» Михаила Князева.

– Михаил Прокофьевич, сегодня только и слышишь: «Кризис, кризис!» Как будто в первый раз мы оказались в сложной ситуации. Вспомните, каким образом удавалось «выруливать», чтобы сохранить и коллектив, и пассажироперевозки?

– Подобное случалось и раньше. Например, в не такие уж далекие 90-е годы. Я тогда еще не руководил автотранспортным предприятием, а исполнял должность начальника отдела взаимозачетов. Само название дает представление, что это было за время и чем приходилось заниматься. Кризис, бартер, взаимные не-

платежи... Крутились, как могли. Курская атомная станция, управление строительства АЭС рассчитывались векселями за перевозку рабочих. Допустим, миллионный вексель под 25 процентов, а деваться некуда. По взаимозачетам мы приобретали продукты питания, промышленные товары. Свой магазин открыли. Таким образом, получали «наличку».

– Кризис 90-х одних напугал, других разорил, третьих научил. Вы себя к какой категории относите?

– К третьей. То время так закалило и так научило, что не разучились до сих пор – экономить, искать и находить резервы. Не только для того, чтобы сводить концы с концами, а и развиваться, пусть даже медленными темпами. Часто вспоминаю, как меня принимали на должность генерального директора. Сказали: «Подготовьте программу, чтобы было понятно, как собираетесь исправлять ситуацию». Кстати, по ней я до сих пор действую. Два основных раздела: доходы и сокращение

расходов. С одной стороны, ничего нового – основные требования эффективной работы. Но в любой отрасли – своя специфика. В нашем случае нашлось немало вариантов сделать финансовые «ручейки» полноводнее. Стали искать новых заказчиков на перевозки, контролировать пассажиропоток и выручку на линии, оказывать услуги по ремонту автомобилей, сдавать в аренду свободные помещения в административном здании. Общая цель сближала и дисциплинировала.

А тут еще правительство приняло постановление, запрещающее взаимозачеты. Началась реструктуризация задолженностей по налогам и в различные фонды – пенсионный, медстрах, соцстрах и т.д. Когда принимал предприятие, общая сумма долгов составляла 30 миллионов рублей. А уже с 2000 года начали регулярно производить не только текущие перечисления, но и постепенно рассчитываться по плану реструктуризации. В 2006 году, когда произошла смена формы собственности, и АТП стало акционерным обществом, у нас оставалось всего 500 тысяч рублей долга в Пенсионный фонд. С тех пор все платежи – без задержек и в полном объеме. Дважды за последние десять лет предприятие признавалось «Лучшим налогоплательщиком года». Суммы по этому виду отчислений приличные, в среднем 10 млн. рублей в год, а в 2015-м вышло 13 млн. С учетом полученной в прошлом году прибыли должны заплатить нашему собственнику, областному комитету по управлению имуществом, 4 млн. рублей дивидендов....

– А собственник вас каким-то образом поощряет за успехи?

– Сейчас готовим обоснование в Совет директоров, чтобы часть этих средств нам выделили на развитие производства. Крайняя необходимость – ремонт кровли гаража. И было бы совсем неплохо приобрести новый ПАЗик. Тем более

