

## ЛЮДИ ДЕЛА



АЛАМЖИ БУДАЕВ

## Местные правила

Якутия всегда была кошмаром для логистических компаний, занимающихся переработкой и отправкой грузов.

Правила современного мира, где в любую точку в нужное время суток можно попасть по железной дороге, водным путём, авиацией или банально на автомобиле, у нас не работают...

Всегда находится некий нюанс, вносящий свои коррективы: дожди ли, которые превратили дорогу в кашу, мороз и туман, закрывший видимость в аэропорту, авиакомпания, чьи опоздания стали притчей во языцех. Есть железная дорога? А где мост через самую главную реку?

Тем не менее предприятия, зависящие от своевременной доставки грузов, будь то почта, оборудование, уголь или горячее, работают и особо не жалуются. Во многом это случилось благодаря тому, что на рынок логистики пришли местные компании, которые досконально знают все слабые места и научились их обходить.



На переправе тогда царили свои законы и применялись порой совершенно неадекватные тарифы.

## Комсомольский призыв

Владимир Фролов — заместитель исполнительного директора по водному транспорту «Ассоциации строителей АЯМа» — один из тех, кто стоял у истоков республиканской жд-логистики. А ещё он уже 22 года отвечает за одно из важнейших направлений этой работы — переправу через самую крупную водную артерию региона — реку Лену.

Родом Фролов из города Борзя, который стоит на самой границе с Китаем. Владимир из того самого племени молодых комсомольцев, покорителей БАМа.

На Всесоюзную стройку в 1984 году приехал после армии,

# Как строители АЯМа речниками стали

**«Точность — вежливость королей и принцип работы нашей организации», — с гордостью говорят в ООО «Ассоциация строителей АЯМа» — единственном транспортно-логистическом центре в республике по переработке и доставке грузов на всех железнодорожных станциях.**

имея за плечами профессию водителя-универсала. Парнем он ещё со школы был, что называется, заводным, лёгким на подъём, не чурался тяжелой работы сам и умел воодушевить других. Ребята ему поверили и выбрали секретарём комсомольской организации 154-й механизированной колонны «БАМстроймеханизации».

## От хаоса к порядку

Через год колонна была передислоцирована в ведение начинающейся стройки АЯМ на базы поселка Беркакит и города Алдана. А Владимир Фролов стал комсомольским вожаком всей Амурской-Якутской магистрали.

В начале лихих 90-х строительство АЯМа столкнулось с серьёзными трудностями. И если инфраструктуру железной дороги можно было без особых заморочек «заморозить», то рабочие коллективы строителей нужно было кормить. Тогда бригадиры механизированных колон, работавших на строительстве, объединились в организацию «Ассоциация строителей АЯМа».

Годы были сложные, предприятие бралось тогда за любые виды работ. Одним из направлений стала логистика — переработка и доставка железнодорожных грузов, идущих в республику.

Это сегодня логистика доставки грузов отлажена, тогда на этом рынке после того, как рухнула чёткая советская система, царил, мягко говоря, хаос. И бывшим строителям пришлось всё изобретать заново.

## Речная дорога

Якутск и левобережные районы республики — потребители миллионов тонн различных грузов. Взвешившись за доставку, аямовцы, конечно же, сразу уперлись в проблему переправы. Решать этот вопрос было поручено Владимиру Ивановичу.

«На переправе тогда царили свои законы и применялись порой совершенно неадекватные тарифы, — вспоминает Фролов. — Чтобы не зависеть от прихотей перевозчиков, не нести лишних расходов и не терять драгоценное время, грузовой компании требовался свой паром.»

Купить новый паром тогда было просто нереально, взяли фактически корпус небольшого буксира-тягача с баржей грузоподъемностью 250 тонн. Буксир восстановили практически с нуля, благо, у аямовцев были своя ремонтная база и высококвалифицированные специалисты с золотыми руками. Паром, получивший после ремонта имя «Строитель АЯМа», кстати, бодро ходит до сих пор — двадцать два с лишним года! Первый свой рейс он сделал на переправе у села Качикатцы.

## Никто не ждал...

«На качикатской переправе аямовцев никто не ждал. Здесь уже работали свои перевозчики, которые к появившимся конкурентам отнеслись весьма настороженно. Но автомобильный парк у нас был свой, грузы свои, в чужой бизнес мы не лезли», — рассказывает Владимир Фролов.

Тем временем клиентская база расширялась, постепенно их начали узнавать, рекомендовать другим, объёмы перевозок росли. И компания пришла к выводу, что надо брать ещё один па-

ром. Следующий паром уже был выше по судовому классу и с большей грузоподъемностью. Дело пошло.

С приходом железной дороги на станцию Нижний Бестях и началом грузооборота надобность в качикатской автомобильной переправе пропала. Но на порядок выросла в Нижнем Бестяхе. Паромы были перебазированы на новую стоянку. И сегодня там у ассоциации стоит целый речной флот из пяти паромов.

## Новая переправа — новые задачи

Переправа предприятия обустроена всей инфраструктурой — оборудованы причалы, площадки для посадки и высадки пассажиров, отсыпаны подъездные пути. Паромную линию Нижний Бестях — Якутск обслуживают пять, по местным меркам, крупных паромов: два судна грузоподъемностью 600 и 800 тонн, СПТО-832, СП-865 оба на 800 тонн и СК-2012 грузоподъемностью 1000 тонн.

За навигацию 2017 года компанией перевезено 9, 4 тыс. тонн груза. А за навигацию текущего года — 10,1 тыс. тонн. «Динамика положительная, и она с развитием железной дороги будет только расти», — уверен Владимир Фролов. Помимо пассажиров

и легкового автотранспорта, здесь перевозят грузы разного характера — металлоконструкции, народнохозяйственные, строительные грузы для предприятий и организаций Якутска, Мегино-Кангаласского улуса, Чурапчи. Если есть необходимость, отмечают в компании, речной флот предприятия готов перевезти груз и на длительные расстояния — в Сунтары, Тикси, Витим.

## Когда отдыхают корабли

«Ассоциация строителей АЯМа» имеет лицензию на перевозку водным транспортом опасных грузов. Такая лицензия среди якутских речников есть только у двух компаний, но пользуется ею как более специализированная на обработке всех видов грузов структура, в основном, аямовская ассоциация.

«Зима у речников, — заканчивает рассказ о своём деле жизни Владимир Иванович, — время спокойное, не спеша готовим флот на следующую навигацию. Большая часть коллектива в отпусках. Вот когда начинается навигация, работаем напряженно в несколько смен. На отдых уходят экипажи, а корабли работают круглосуточно».

# 10,1

ТЫСЯЧИ ТОНН

грузов перевезено за навигацию текущего года.

Первый буксир-тягач «Ассоциации строителей АЯМа». Сегодня за ним стоит целый паромный флот.

