

СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ

Красных закатов и семь футов под килем!

В советское время планировщики, заказывая в Якутск с заводов страны негабаритный груз, закладывали на время его прибытия до полутора лет! Сегодня это звучит невероятно, так как груз из любой точки России можно получить за месяц, а если постараться, то и за 10 дней.

АЛАМЖИ БУДАЕВ

И в этом заслуга не только прихода к нам железной дороги, но и чёткой работы логистических компаний. 28 лет на рынке перевозок республики работает ООО «Ассоциация строителей АЯМа». В том, что переправа самое узкое место во всей транспортной цепочке, логисты поняли ещё в 90-х и начали создавать свою независимую структуру, занимающуюся обеспечением водных перевозок. Их переправа начиналась с небольшого буксирчика «Строитель АЯМа» в Качикатцах. Объёмы перевозок росли, а с ними увеличивался и флот ассоциации.

Своя переправа

Когда железная дорога встала напротив Якутска для бесперебойного обслуживания тысяч тонн грузов, понадобилось всего лишь перевести паромы из-под Качикатцев в Якутск, что, кстати, существенно разгрузило действующую столичную переправу.

Как мне рассказал заместитель исполнителя директора по водному транспорту «Ассоциации строителей АЯМа» Владимир ФРОЛОВ, сейчас у ассоциации под столицей стоит целый речной флот из четырёх паромов. Флот открыл навигацию уже 25 мая. В основном паромы работают со своим автопарком и заказчиками; грузовыми и транспортными компаниями, предприятиями, но в пиковые моменты, когда паромная переправа перегружена, помогают и коллегам.

Для этого всё есть, переправа обустроена всей надлежащей инфраструктурой — оборудованы причалы, площадки для посадки и высадки пассажиров, отсыпаны подъездные пути. Паромную линию Нижний Бестях — Якутск обслуживают четыре, по местным меркам, крупных паромы: два судна грузоподъемностью 600 и 800 тонн, СП-865 на 800 тонн и СК-2012 грузоподъемностью 1000 тонн.



Мотористы —кассиры, руководящие загрузкой, — народ опытный и авторитетный, у них не забалуешь.

За навигацию 2017 года компанией перевезено 9,4 тыс. тонн груза. В 2018 году — 10,1 тыс. тонн. «Положительная динамика просматривается и на этот год, — уверен Владимир Фролов. — Компания перевозит весь спектр грузов от пассажиров и легкового автотранспорта до металлоконструкций, народнохозяйственных, строительных грузов для предприятий и организаций, продуктов».

Также «Ассоциация строителей АЯМа» имеет лицензию на перевозку водным транспортом таких опасных грузов, как нефтепродукты, газы. Причём такая лицензия среди якутских речников есть только у двух компаний, но пользуется ею как более специализированная структура в основном, аямовская ассоциация.



Капитан Виталий Омеляненко читает реку как книгу.

Справка

ООО «Ассоциация строителей АЯМ» — единственный транспортно-логистический центр в республике по переработке и доставке грузов железнодорожным транспортом на станции Нижний Бестях, Томмот, Алдан. Имеет длительный опыт работы (28 лет) и солидную деловую репутацию. Является одним из градообразующих предприятий Алданского и Мегино-Кангаласского районов.

При оказании комплексной услуги по переработке и доставке грузов через железнодорожную станцию Нижний Бестях в цепочку основных звеньев включена перевозка грузов водным транспортом.



«СК-2012»: советский паром с немецким сердцем

Как говорится, лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать. Потому я нахожусь на борту самого крупного парома логистической компании — СК-2012 в гостях у капитана Виталия Омеляненко. Смотрю, как перевозятся железнодорожные грузы через водную артерию при отсутствии моста...

На часах 8.00, но работа здесь начинается куда раньше. Двумя часами ранее на ту сторону уже уехал Владимир Фролов. «Работаем с шести утра и до тех пор, пока есть на погрузку машины, — смеется капитан СК 2012 Виталий. — В среднем теплоход делает 5 рейсов туда и обратно, десять раз выгружая и загружая огромные контейнерные автомобили. Бывает и больше».

Пока внизу идёт загрузка, он с нескрываемой теплотой рассказывает о своём теплоходе: «СК-2012 советской постройки, с немецкими двигателями. Принимает за раз порядка 10 грузовых машин. На нём работает отличный экипаж: капитан-механик, первый помощник, два моториста-кассира. Средний возраст экипажа около 38 лет».



Если солнце красно к вечеру, моряку бояться нечего. Если солнце красно к утру — моряку не по нутру.

Речной волк

Машины на палубе заезжают споро и дисциплинированно, ребята, распределяя машины, смотрят по габаритам и весу, чтобы не было крена у теплохода. Рабо-

тают не первый год, глаз у них наметанный.

Интересуюсь, не бывает ли конфликтов при заездах на паром, Виталий Михайлович отвечает: «Водители, конечно, попадают разные, но мотористы —кассиры, что руководят загрузкой, народ опытный и авторитетный, у них не забалуешь, умеют объяснить доходчиво водителям, чтобы они сразу поняли и не спорили. Да и, — признаётся он, — у нас поспокойнее, мы в основном возим грузовые машины, ругани, толкотни поменьше. Хотя бывает, что в пиковые моменты мы берём на себя часть потока, разгружаем очередь легковых машин. Дело ведь у нас на реке одно, мы все работаем для людей».

Капитан на реке с юности, сейчас в свои 45 лет он уже настоящий «речной волк». Закончил жатайскую «ремугу» (профлицей № 5, старейшая в республике кузница кадров для речного флота). Прошёл практику на буксире «Академик Губкин». Оттуда Виталия призвали в армию. Далеко он не уехал, ценного кадра — судового моториста на призывном с руками и ногами «оторвали» покупатели из воинской части на ДСК. Потому службу прошёл, как будто не выходя из дома, на буксире «Ярославец». После армии пришёл в речпорт, дальше буксир, теплоход «Индиголка», «Метеор», паром. Водил на буксире до Жиганска плоты. Ходил по морю Лаптевых до Оленька.

Река, как книга

Тем временем мы уже идём по реке, капитан смотрит в бинокль, делает манёвры и показывает: «Этот отрезок от тухучастка до острова Пономарёва, пожалуй, самый сложный. По большой воде пески намывает очень быстро, фарватер меняется, потому надо читать и запоминать реку, как книгу».

Сложный участок пройден, мы выходим на речную ширь. Капитан поворачивается и жизнерадостно говорит: «Если солнце красно к вечеру, моряку бояться нечего. Если солнце красно к утру — моряку не по нутру». Я желаю ему больше красных закатов.

Якутск —
Нижний Бестях — Якутск.



Навстречу идёт ветеран переправы «Строитель Аяма».