

САМВЕЛ АВЕТИСЯН: ПОКОЛЕНИЕ
ДВАДЦАТИЛЕТНИХ ПЕРЕВЕРНЕТ
РЫНОК РЕКЛАМЫ ВВЕРХ ДНОМ **72**

НЕПРАВИЛЬНЫЙ ТРЕУГОЛЬНИК.
КАК АВТОДИЛЕРЫ, СТРАХОВЩИКИ
И БАНКИРЫ ДЕЛЯТ ДЕНЬГИ **80**

ЮГОРСКИЙ

#6
(14)
2010

БИЗНЕС

журнал

САМЫЙ БОЛЬШОЙ ТИРАЖ
СРЕДИ ДЕЛОВЫХ
ЖУРНАЛОВ РОССИИ *

XVI

**МЕСТО ПОД
СОЛНЦЕМ:
ОТКРЫВАЕМ
ЛЕТНЕЕ КАФЕ**

XXXII

**БИЗНЕС
С ШАШЕЧКАМИ:
ЧЕМ ЖИВУТ
СУРГУТСКИЕ
ТАКСИСТЫ**

**АЛЕКСАНДР МАКАРОВ,
ЗАО «КОМПАНИЯ МТА»:
ГЕНЕРАЛЫ ПЕСЧАНЫХ КАРЬЕРОВ**

* по данным Национальной тиражной службы за 2009 год



АЛЕКСАНДР МАКАРОВ, ЗАО «КОМПАНИЯ МТА»: ГЕНЕРАЛЫ ПЕСЧАНЫХ КАРЬЕРОВ

Сегодня в «Компании МТА», одной из самых крупных компаний гидромеханизации в России и крупнейшем налогоплательщике Ханты – Мансийского автономного округа — Югры, трудится более тысячи человек. Материально – техническая база компании объединяет в себе головной офис, три базы с оборудованными цехами, на которых расположены собственные мастерские по ремонту бульдозерной и автотранспортной техники, электрооборудования, токарный, фрезерный и сварочный цеха. «Компания МТА» наращивает свои производственные мощности в ХМАО – Югре, ЯНАО и Красноярском крае.

На вооружении специалистов предприятия – более 50 земснарядов разной мощности и назначения (электрические и дизельные производительностью от 100 тыс. до 2 млн кубических метров в сезон); собственный автопарк, бульдозерная спецтехника и крановое хозяйство; речной флот в составе нескольких десятков барж и самоходного флота и многое другое. В целях оперативного управления функционирует собственная авиация (самолет Corvett; вертолет Robinson R44) и мобильный речной офис (теплоход «Югория»).

У руля этого большого производства с момента создания предприятия – Александр Владимирович Макаров, генеральный директор ЗАО «Компания МТА». В июне 2010 года организация отмечает 20-летний юбилей – это и стало поводом вспомнить, какой путь прошла компания за эти годы, с чем пришла в XXI век, как она росла и мужала. Создание предприятия пришлось на 1990-е годы, которые запомнились дефицитом, талонами и прочими «прелестями» переходного периода. Какое событие тех лет генеральный директор «Компании МТА» вспоминает чаще всего? Что запомнилось из 1990-х?

– В 1990 году я уволился из системы трансгидромеханизации, стал безработным, – рассказывает Александр Макаров. – Передо мной встал вопрос – чем заняться? Либо идти наемным работником, либо попытаться реализовать себя в рамках закона о кооперации. Тогда вместе с единомышленниками мы создали кооператив «Альтернатива», который впоследствии стал «Компанией МТА». Средств на покупку земснаряда, необходимого для производства земельных работ, не было, поэтому мы договорились об аренде



Фото: Георгий Корченкин, фотоархив ЗАО «Компания МТА»

этого земснаряда с последующим выкупом. Взяли кредит, нашли объект и заказчика. Нашим первым объектом стал микрорайон в южной части города Ханты-Мансийска, где сегодня расположен микрорайон «Гидронамыв». Это наше первое детище. Что символично,

в этом году, то есть спустя 20 лет, мы завершили работы по соседству – выиграв тендер, по государственному контракту намыли микрорайон на берегу Иртыша площадью 60 гектаров. Более 5 млн. кубометров грунта потребовалось для выполнения этой задачи.

— **А тот первый земснаряд, с которого начинался парк техники, еще работает?**

— Да, он все еще в работе. Земснаряд — это как конструктор. Если есть необходимость, меняем оборудование, «начинку», поддерживаем его работоспособность, изношенные запчасти меняем на новые, так что он еще столет может служить.

— **Деятельность «Компании МТА» состоит в производстве гидромеханизированных работ: изыскании песчаных карьеров, проектировании и согласовании, производстве гидромеханизированных работ и рекультивации карьеров. Песок — это природный ресурс. Он такой же невосполнимый, как нефть?**

— Если песок используют в стройиндустрии, например, при производстве кирпича, то да, это невосполнимый ресурс. Нефть выкачали, переработали ее в разные химические компоненты (бензины, керосины и пр.), увезли и сожгли. Все, ее не стало. А что происходит с грунтом во время проведения строительных работ? В одном месте сделали выемку, провели мелиорацию, то есть улучшили качества грунта (что делает гидромеханизация — это отмыв определенных мелких частиц грунта) и уложили этот грунт в другое место — к примеру, в основание газового или нефтяного месторождения.

«Песок» — это бытовое название грунта. Для нас это слово имеет четкие и ясные технические определения. Есть песчано-гравийная смесь, пески крупные зернистые и другие наименования. В стройиндустрии действуют государственные стандарты, по которым характеризуется грунт. Это несущие способности, коэффициенты фильтрации, коэффициенты сцепления и другие характеристики. Поэтому, говоря о земляных работах, правильнее употреблять слово «грунт», а не «песок». По сути, гидромеханизация представляет собой непосредственно земляные работы, перемещение и мелиорацию грунтов, это техноёмкая и наукоемкая работа.

— **Тем не менее, Вы же не будете отрицать техногенное воздействие гидромеханизации на экологию? «Компании МТА» удается выполнять экологические требования?**

— Технология под названием «гидромеханизация», которая пришла в

Западную Сибирь, спасла этот край от экологической катастрофы. Именно так, ни больше ни меньше. Если вспомнить кадры из прошлого Сибири, на них видно, как осваивалась эта богатейшая природными ресурсами территория: тонули бульдозеры, лежневки, зимники. Каким образом осуществлялось передвижение техники и людей к нефтяным и газовым месторождениям? Что делали? Находили гриву, срезали деревья, укладывали в болота, грунт с гривы срезали экскаваторами и укладывали на лежневку, чтобы проехать. Зимой это сооружение еще держалось, а весной все проваливалось, и снова завозили грунт, который могли снимать только максимум на два метра, поскольку почва здесь очень обводненная, и лес. Если в почве очень много глинистых частиц, то основанием такой грунт в болотистой местности служить не будет. А теперь можно посчитать. Сегодня на территории ХМАО-Югры используется около 100 млн кубометров грунта в год, а в период освоения Севера эта цифра была еще больше. Поэтому если бы не гидромеханизация, то леса и высоких мест на территории Западной Сибири не было бы давно.

Гидромеханизация в Западную Сибирь пришла вместе со строительством железной дороги и, по сути, ликвидировала угрозу затопления региона. В то время ЦК КПСС серьезно рассматривал возможность разработки нефтяных и газовых месторождений бакинским способом (то есть с воды), предполагалось построить ГЭС в Салехарде, а остальную территорию Западной Сибири площадью в пол-Европы просто затопить. И пошли бы на это, потому что задача была — нефть и газ любой ценой!

Когда в регионе появился гидронамыв, около 40% земляных работ по строительству железной дороги Тюмень — Сургут было выполнено способом гидромеханизации. В Западной Сибири появилась необходимая технология для строительства дорог и обустройства месторождений. В Тюменской области были найдены песчаные грунты, которые можно разрабатывать в северных условиях, даже там, где вечная мерзлота. В свое время мне посчастливилось работать в Уренгое, где я начинал молодым специалистом и работал в течение 15 лет. С участием гидромеханизации были обустроены Тазовское, Ямбургское месторождения, построена железная и автомобильная дороги на Ямбургское месторождение.



АЛЕКСАНДР МАКАРОВ

Генеральный директор ЗАО «Компания МТА».

Родился 28 ноября 1953 года в селе Любино Омской области.

В 1976 году закончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта. В 2008 году прошел курс MBA в Академии народного хозяйства при Правительстве РФ.

Карьера:

1976–1985 годы: прошел путь от мастера до начальника участка №2 в специализированном управлении №489 треста «Трансгидромеханизация».

1985–1990 годы: главный инженер в тресте «Уренгойгидромеханизация».

1990 год — основатель и генеральный директор ЗАО «Компания МТА».

Звания:

доктор транспорта, академик Академии транспорта РФ; почетный транспортный строитель; заслуженный строитель Ханты-Мансийского автономного округа. Награжден орденом «За заслуги перед Отечеством» II степени.

Гидромеханизация — это самый экономичный и экологически чистый способ земляных работ. Мы разрабатываем карьеры глубиной до 30 метров. В результате нашей деятельности образуются водоемы, которые являются зимовальными ямами для рыбы. Сегодня рыбаки Сургута, Ханты-Мансийска, Нефтеюганска, других северных городов на рыбалку ездят в основном на озера, которые вчера или пять лет на-



зад были карьерами. Сухойный способ уничтожает территорию в 10-15 раз большую, превращая ее в лунный пейзаж. Даже посадка травы не спасает положение.

Используя современные и экологически безопасные технологии, мы имеем хорошее качество дорог. Только дренарующие (хорошо отдающие воду) грунты с нужным сцеплением и необходимой несущей способностью могут работать в северных условиях в теле дорог. Наши дороги лучше, чем в Томской или Пермской областях. Вот, что такое гидромеханизация, — технология, которая спасла Западную Сибирь от экологической бомбы. Это профессия, в которой мы сегодня работаем.

— За 20 лет «Компания МТА» производила работы на многих месторождениях, вела строительство дорог. А какой объект для Вас является самым памятным?

— Самый трудный и самый памятный, который был одним из этапов развития нашего предприятия, — это строительство автодороги Ханты-Мансийск — Нягань в 2000-е годы. Это замечательный проект, где было много интересной работы, в том числе проектирование. Считаю, что именно на этом объекте произошло становление и тогда еще молодого дорожного департамента правительства ХМАО и всего дорожного строительного комплекса Югры. Те, кто выполняли работы на этом объекте, сегодня крупнейшие компании, — это и «Компания МТА», и ОАО «ДСК «АВТОБАН», ОАО «Мостострой-11», ЗАО «Автодор», ЗАО «Строительная компания ВНСС».

Я бы еще отметил красивые мосты, которыми мы гордимся, — это мосты через Обь, через Иртыш, в них мы вложили большую часть своего труда.

— Объекты, где работала и работает «Компания МТА», в основном, расположены в Западной Сибири?

— В основном, Западная Сибирь и, если быть более точным, Ханты-Мансийский автономный округ. У нас есть и зарубежный опыт работы — в 1990-е годы мы работали в Йемене, где совместно с Трансстроем строили порт Салиф. Мы хорошо себя там показали, и это очень помогло в развитии компании. Сегодня мы работаем также на севере Тюменской области, на севере Красноярского края, в Ямало-Ненецком автономном округе. Возобновляются работы с компанией «Трансгаз-Югорск» на переходах газопроводов через реку Обь в районе поселка Андра. Так что работа у нас есть, но мощности наши значительно больше. Поэтому сегодня мы разрабатываем проект за рубежом. В частности, по Нигерии произведены организационные мероприятия, со-

стоялись встречи, завершено создание совместной компании. В ближайшее время состоится поездка наших специалистов в Нигерию, которая и определит, когда будем производить мобилизацию и выходить на африканский рынок. Перевозка техники в Нигерию запланирована на 2010 год.

— А какова Ваша оценка — нужен ли нам второй автомобильный мост через Обь?

— Без сомнения — нужен. В прошлом году, когда пришлось производить ремонтные работы на мосту через Обь, началось одностороннее движение по мосту, это стало целой проблемой. Если бы у меня спросили о необходимости строительства пешеходного моста или моста для снегоходов, детских колясок, я ответил бы так же. Без сомнения, надо строить. Чем свободнее проезд, тем свободнее человек.

— Не могу не спросить. В Вашем кабинете фотография, на которой Вы рядом с президентом России Дмитрием Медведевым. Вы знакомы с президентом?

— Знаком. Во время проведения саммита «Россия — Евросоюз» в Ханты-Мансийске президент встречался с губернатором ХМАО Александром Филиппенко на нашем теплоходе «Югория». Это было 27 июня 2008 года.

— А тельняшку он надевал? Расскажите, каким Вам показался президент Медведев?

— Да, одевал. У нас традиция — все гости нашего теплохода надевают тельняшки, он нарушать ее не стал. Во время краткой беседы Дмитрий Анатольевич показался мне толковым человеком, с чувством юмора. Потом он поблагодарил команду, сфотографировался с командой на память и отдельно со мной, как с генеральным директором. Поздравил нас с днем рождения фирмы и оставил автограф

Александр Безотосный, первый заместитель начальника дорожного департамента ХМАО-Югры:

— За время своей деятельности на территории Югры «Компания МТА» не раз доказала на деле, что является конкурентоспособной, лидирующей, успешно развивающейся кузницей профессиональных кадров и новатором внедрения технологий европейского уровня. Желаю компании и в дальнейшем прирастать грандиозными проектами, расширять географию объектов и достигать намеченных целей. Процветания, сил и упорства в служении делу! Прозрачной воды и чистого грунта!

Алексей Андреев, генеральный директор ОАО «ДСК «АВТОБАН»:

— Не один год мы работаем вместе, и за это время вы не раз давали возможность убедиться, что работоспособность, обязательность и профессионализм — качества, присущие вашим людям в полной мере, а «Компания МТА» по праву считается одним из самых успешных и авторитетных предприятий в области гидромеханизации. Сегодняшний день предъявляет жесткие требования к качеству материалов. В этом деле мы всегда можем положиться на уровень вашей работы: ОАО «ДСК «АВТОБАН» и «Компания МТА» были, есть и будут надежными партнерами для своих потребителей — государства, бизнеса, народа. Желаю всему коллективу и его руководству новых профессиональных достижений, успехов и личного благополучия!

на гюйсе (гюйс — треугольный флаг), который теперь хранится у меня. Вот такая короткая история.

— Как Вы считаете, подходящее ли сегодня время для новых начинаний? Какой совет генеральный директор «Компании МТА» дал бы начинающим предпринимателям?

— На протяжении 30 лет моей профессиональной деятельности каждый год был тяжелее предыдущего. Но для того, чтобы начинать, не нужно ждать подходящего момента. Это всегда вовремя, что бы ни случилось — кризис, девальвация, падение курса евро или что-то еще... Если человек способен, он берет и делает. А если он пишет список объективных причин, почему нельзя начинать (кризис, тяжелая ситуация, не то законодательство, погодные условия и так далее), он никогда не начнет.

— Значит, главный совет — решиться?

— Начинать и делать. Главное — совершать поступки, а не болтать. Появились трудности — надо их преодолевать. Не хватает образования — идти учиться, не хватает ресурсов — искать и так далее.

— Александр Владимирович, Вы можете передать слова поздравления всем своим коллегам и партнерам в связи с 20-летием «Компании МТА».

— С большим удовольствием. За 20 лет, сколько работает «Компания МТА», случалось всякое: были неплатежи, задержки заработной платы и неприятности с государственными службами — налоговой инспекцией и полицией, все бывало. Мне хотелось бы поблагодарить всех, с кем мы работали на протяжении этих долгих лет: заказчиков, которых мы ни разу не подвели, наших подрядчиков; представителей силовых

и административных структур, которые влияли на нашу деятельность, и где-то даже учили нас, как правильно выходить из той или иной ситуации. Я бесконечно благодарен людям, которые когда-то работали в «Компании МТА», но перешли к нашим конкурентам, оставаясь в гидромеханизации. Наконец, самые теплые поздравления — большому

коллективу «Компании МТА». За эти годы мы сумели сохранить самое главное — дух единства, который в нашей отрасли гидромеханизации, существовал всегда. Я искренне желаю, чтобы каждый, кто работает в компании, чувствовал свою причастность к процессу создания месторождений, городов, мостов, дорог и гордился своей высокой миссией. Я верю, что гидромеханизация всегда ответит влюбленным в нее взаимностью, чтобы никто из наших работников и партнеров не жалел о том, что лучшие годы посвящены делу, без которого невозможно развитие Западной Сибири и всей нашей великой страны. «Компания МТА» всегда была компанией для людей. Мы постараемся сделать все необходимое, чтобы работа в компании была комфортной, безопасной и эффективной, приносила достойное вознаграждение и уверенность в завтрашнем дне.

О КОМПАНИИ

ЗАО «Компания МТА», являясь одной из самых крупных компаний российской гидромеханизации, входит в рейтинг 150 ведущих строительных организаций страны. Звание «Элита строительного комплекса России» присуждается «Компании МТА» в течение последних нескольких лет. Доля «Компании МТА» в общем объеме добычи грунта способом гидромеханизации в ХМАО составляет около 30%. Среди гранд-объектов компании можно выделить дорогу Ханты-Мансийск — Нягань, территории под создание микрорайонов в Ханты-Мансийске, намыв грунта под строительство Югорского тракта и Ледового дворца в Сургуте, возведение подходов к мостам через реки Иртыш и Обь. В числе приоритетных проектов «Компании МТА» на сегодняшний день — Тамбейское месторождение, север Красноярского края, выход на рынок Нигерии и другие объекты промышленного и гражданского строительства.



Реклама