

# ГАЗОВИК

SPETSGAZAUTOTRANS  
STATE PRODUCTION



СПЕЦГАЗАВТОТРАНС  
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

№ 8 1 апреля 1993 года

Издается с 1992 года

## Читайте в номере:

Трассы Приполярья—1, 3, 5, 6 стр.

Для Вас, акционеры—2 стр.

На предприятиях СГАТа.

Информация—4 стр.

Новости Удмуртии—6 стр.



*Тундра, мелколесье. Необъятные просторы приполярья. Вот где приволье для езды на снегоходах. Этот вид транспорта, довольно редкий для россиянина, как нельзя лучше соответствует местным условиям. Только снегоходов на Севере все-таки мало, они, как правило, используются в гонках спортсменов, в качестве средства передвижения снегоход пока непопулярная роскошь, даже для северян. И еще. Запад обошел Россию в конструировании и производстве этого удобного средства передвижения, как, впрочем, и во многом другом. Зарубежные машины как минимум вдвое мощнее, на спортивных трассах отечественным снегоходам за ними не угнаться. Не потому ли плотник АТП-2 из Нового Уренгоя Александр Гайдадин решил поменять место работы и уйти в ПО "Уренгойгазпром"—там ему сулят заметную иномарку. Двухкратный чемпион России в гонках на снегоходах во что бы то ни стало стремится удержать свой престиж—выступление в свободном классе становится сегодня смотром достижения мирового снегоходостроения, любую лошадку выбирай, коль деньги есть.*

*На снимке: А.Гайдадин и импортная "пошадка", какую ему хотелось бы оседлать.*

*Фото Н.Сюваева.*

# Все ближе акция . . .

Актуальное  
интервью

—Во второй половине марта стало известно, что Государственный газовый концерн "Газпром" наконец-то преобразован в Российское акционерное общество "Газпром". Значит и акционирование ГП "Спецгазавтотранс" теперь должно сдвинуться с мертвой точки, которая держала его с конца прошлого года.

—Да, так, очевидно, и будет. В настоящее время завершается разработка типового устава для дочерних акционерных обществ РАО "Газпром", к которым относится и наше ГП "Спецгазавтотранс".

—Читатели интересуются юридическими правами будущего акционерного общества и будет ли взаимная ответственность акционеров и Общества?

—Общество является юридическим лицом, имеет печать со своим наименованием, фирменный знак, расчетный и иные счета в рублях и иностранной валюте в учреждениях банка. Что же касается ответственности, то ее Общество несет только по своим обязательствам и лишь в пределах своего имущества. Если речь идет об убытках, то акционеры их могут понести только в пределах своего вклада (пакета принадлежащих им акций). Общество не отвечает по имущественным обязательствам акционеров.

—Какими видятся задачи и сфера деятельности АО?

—Основная цель Общества—получение прибыли. А основными видами его деятельности будут прежние. Это транспортное обслуживание предприятий, учреждений, организаций; выполнение комплекса земляных работ по обустройству газовых, нефтяных месторождений, а также строительство—монтажные работы по промышленному и гражданскому строительству, ремонт и обслуживание авто—тракторной техники, выпуск бытовой газовой аппаратуры и других товаров народного потребления. Кроме этого, Общество осуществляет любые виды хозяйственной деятельности за исключением запрещенных законодательством Российской Федерации.

—Как скоро появятся первые акции АО "Спецгазавтотранс"?

—Акции Общество должно выпустить в течение тридцати дней после его регистрации. Как уже со-

грядающее акционирование ГП "Спецгазавтотранс" продолжает вызывать у персонала его подразделений многочисленные вопросы. Сегодня на них отвечает заместитель генерального директора по экономике ГП "Спецгазавтотранс" Ю.В.Алексеев.

общалось, номинальная стоимость акции любого типа определена в тысячу рублей.

—Какие акции владелец может продать, а какие нет?

—В соответствии с уставом АО каждый владелец имеет право на свободную продажу акций любого типа без согласия других акционеров.

—А может ли акционерное общество позднее обратно купить свои акции?

—Да, оно вправе приобретать на организованном рынке ценных бумаг выпущенные им акции (за исключением акций, продаваемых фондами имущества и их представителями) для последующей продажи другим лицам. Но в течение года Обществом не может быть куплено более десяти процентов обыкновенных акций. Причем, распределение прибыли, а также голосование и определение кворума на собрании акционеров тогда происходят уже без учета указанных акций. Кроме того, приобретенные акции могут состоять на балансе Общества не более одного года. Акции, не проданные в течение этого срока, подлежат аннулированию с соответствующим уменьшением уставного капитала Общества.

—Владельцы привилегированных акций имеют право на получение ежегодного фиксированного дивиденда. А когда его можно будет получать?

—Дивиденды держателям привилегированных акций выплачиваются ежегодно, не позднее 1 мая, и дополнительно—в дату выплаты дивидендов по обыкновенным акциям, в случае, когда размер дивидендов по привилегированным акциям должен быть увеличен до размера дивиденда, выплачиваемого по обыкновенным акциям.

—Слышали, что при выплате дивидендов не все акции равны. Есть ли какая-то очередность?

—Верно. Общество не имеет права выплачивать дивиденды по обыкновенным акциям до выплаты дивидендов по привилегированным акциям.

—Известно, что высшим органом управления АО является собрание акционеров. А как

часто они должны будут собираться и каков должен быть кворум?

—Один раз в год АО "Спецгазавтотранс" будет проводить годовое собрание акционеров. Помимо годового, могут созываться только чрезвычайные собрания. Что же касается кворума, то, за исключением случаев, предусмотренных действующим законодательством, он для проведения собрания обеспечивается присутствием лично или через полномочных представителей владельцев не менее, чем пятидесяти процентов обыкновенных акций Общества. При отсутствии кворума назначается дата нового собрания, на котором решение принимается большинством голосов присутствующих акционеров, независимо от наличия кворума.

—Разъясните роль и полномочия правления и Генерального директора акционерного общества.

—Правление является исполнительным органом акционерного общества и действует на основании положения, утвержденного советом директоров. На заседаниях совета директоров и собраниях акционеров точку зрения правления представляет Генеральный директор. Он осуществляет также оперативное руководство деятельностью Общества и наделяется в соответствии с законодательством Российской Федерации для выполнения этой задачи всеми необходимыми полномочиями. Генеральный директор вправе без доверенности осуществлять действия от имени акционерного общества.

—Кто, интересно, войдет в совет директоров? Как часто они будут собираться и можно ли будет узнать, что они будут обсуждать?

—В состав совета директоров входят Генеральный директор АО, представитель Российского акционерного общества "Газпром", директора филиалов и представители трудового коллектива и представитель местного Совета народных депутатов. Число директоров определяется общим собранием акционеров и должно быть нечетным. Директо-

ром может быть только акционер или представитель акционера, имеющий определенное количество акций. Заседания совета директоров проводятся по мере необходимости, но не реже одного раза в месяц. Не позднее трех месяцев после окончания финансового года с целью рассмотрения проекта годового баланса общества, счета прибылей и убытков и отчета аудитора председатель совета созывает годовое заседание. На этом заседании он представляет совету полную текущую финансовую информацию, а также полный отчет о текущем состоянии дел, об основных результатах и планах АО. Протоколы всех заседаний совета директоров ведутся в установленном порядке. Они должны быть доступны для ознакомления любому акционеру по юридическому адресу акционерного общества или в другом, определенном советом месте.

—Какими видятся учет и отчетность Общества?

—Первый финансовый год АО "Спецгазавтотранс" начинается с даты его регистрации и завершается 31 декабря текущего года. Последующие финансовые годы соответствуют календарным. Полная документация ведется по месту нахождения Общества. Это учредительные документы АО, а также нормативные документы, регулирующие отношения внутри Общества, с последующими изменениями и дополнениями; все документы бухгалтерского учета, необходимые для проведения собственных ревизий Общества, а также проверок соответствующими государственными органами; реестр акционеров; протоколы заседаний, собраний акционеров, совета директоров и ревизионной комиссии; перечень лиц, имеющих доверенность на представление Общества; список всех членов совета директоров и должностных лиц администрации АО "Спецгазавтотранс".

—И в заключение хотелось бы услышать о подразделениях, входящих в дочернее АО "Спецгазавтотранс".

—В это АО входят Чайковское ПТТ и СТ (Пермская область), Магнитогорское СУПНР, РЭБ флота (пос. Игрим, Тюменская область), Воткинский завод газовой аппаратуры (Удмуртская Республика), ПМК (г. Ижевск, Удмуртская Республика), АТП-2 (г. Новый Уренгой, Тюменская область), АТП-3 (г. Новый Уренгой, Тюменская область), АТП, г. Лабитнанги (Тюменская область),



Водитель "Урагана"  
В. Гончар.

гой—Помары—Ужгород. Здесь следует отметить, что мощность только одной уренгойской установки равна мощности всех установок газовых промыслов Украины. Такой комплекс—завод, который обслуживают всего 7 человек, способен, к примеру, обеспечить природным газом всю Москву и Московскую область. Сейчас на Уренгойском месторождении уже действуют четырнадцать таких комплексов. Начиная с 25 декабря 1984 года месторождения Тюменской области дают ежедневно один миллиард кубических метров си-

транспортируется в Финляндию и Польшу. Если сравнительно недавно наиболее крупные потоки газа достигали 50–70 млрд. кубометров в год, то в настоящее время по газотранспортным системам из северных районов Тюменской области в европейскую часть страны в одном коридоре транспортируется 250 млрд. кубометров газа, а на отдельных участках этой системы суммарная производительность достигает 340 млрд. кубометров в год.

## ПО АВТОТРАССАМ ПРИПОЛЯРЬЯ

А ведь все эти миллиарды кубометров газа перед транспортировкой нужно еще пропустить через несколько стадий обработки. Сюда входит предварительная очистка, осушка, фильтрование, охлаждение... И каждая из этих операций, не говоря уж о последующей транспортировке, требует стабильной доставки определенных химреактивов и материалов. Вот этим—то и занимаются водители второго автотранспортного предприятия (АТП—2) ГП "Спецгазавтотранс". Ведь запас только одного метанола на УКПГ нужно постоянно иметь 250–300 кубометров. А здесь таких установок на полечении АТП—2 не одна и не две. Прекратится подача метанола—водяные пары, находящиеся в газе, при охлаждении образуют ледяную пробку со всеми вытекающими отсюда последствиями. Для полноты представления объема этих перевозок следует лишь добавить, что за один рейс бензовоз с прицепом может доставить лишь не более десяти—двенадцати кубометров. Поэтому большинство из полусотни имеющихся здесь на сегодня бензовозов задействованы на перевозке именно этого вещества. Значительно меньше объем, но тоже требует постоянного внимания доставка горючего и хлористого кальция. Последний, в частности, применяется (Продолжение на 5 стр.)

## 1. У истока огненной реки

Владимир Сыропятов, наш корреспондент

ПРИВЫЧНО открыв кран и зажигая ручеек газа, чтобы приготовить чашку кофе, обед или ужин, мы, естественно, вовсе не задумываемся о том, откуда поступил, как добыт и доставлен от месторождения к нашей плите газ. Нет, мы, конечно же, знаем и о его сибирских кладовых и о тысячекилометровых газопроводах. Немало, казалось бы, уже начитаны и слышаны и о людях, добывающих для нас этот газ. Но, согласитесь, одно дело слушать или смотреть кадры, снятые кем—то, и совсем иное—работать, жить здесь самому, быть этим очевидцем. Непросто же на Руси говорится: "Лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать"...

Утро я встретил на борту ТУ—134, следовавшего в г. Новый Уренгой, откуда берет начало самая большая в мире река "голубого огня"—известный каждому газопровод Уренгой—Помары—Ужгород. Пункт и цель путешествия обуславливали еще и то, что здесь, в Новом Уренгое работают два автопредприятия, входящие в состав ГП "Спецгазавтотранс".

\*\*\*

### Столица "голубого огня".

Приехать в Новый Уренгой и не попытаться посетить ГП, как здесь называют установки комплексной подготовки газа,—значит и не повидать сам Новый Уренгой—газодобывающую столицу Западной Сибири. Именно здесь, в Новом Уренгое ровно пятнадцать лет назад вот таким же апрельским днем на главном пульте управления первой установки комплексной подготовки газа был открыт кран, и первый сибирский природный газ из скважин устремился в установку. Через минуту его первые кубометры поступили в газопровод. Так уренгойский газ начал свой длинный и теперь уже нескончаемый путь по стальным магистралям к центру нашей страны.

О газе и газопроводах тогда говорилось чаще и больше, чем сейчас, и в то же время весьма скупо. Да и как иначе—то, если и сам Новый Уренгой был закрытым городом. А сказать было что. То, что общая протяженность крупнейшего в мире газотранспортного комплекса из шести магистралей (Уренгой—Помары—Ужгород) свыше двадцати тысяч километров, знали многие. Но вот то, что стоимость сооружений этого комплекса превзошла затраты на осуществление таких крупнейших проектов, как строительство БАМа, КамАЗа, ВАЗа и "Атоммаша" вместе взятых, знали далеко не многие...

Оператор Галина Колупаева, на некоторое время оставив пульт управления первой установкой комплексной подготовки газа (УКПГ—1), подошла к нам и не без гордости уточнила, что именно сюда поступает газ с первой скважины Уренгойского месторождения и что именно здесь берет начало сверхмощная трасса газопровода Урен-

бирского природного газа. Запасы голубого топлива, которым располагает эта природная кладовая, многократно превышают вместе взятые ресурсы природного газа таких стран, как Мексика, Алжир, Канада, Голландия и Великобритания. Что же касается Уренгойского месторождения, то его северная часть на десять километров и в длину, и в ширину выходит за Полярный круг. При необычных размерах это месторождение оказалось к тому же и многопластовым. Что—то вроде слоеного пирога и каждый пласт—богатая газовая залежь. Это и определило судьбу Уренгоя. Именно с северных месторождений Тюменской области осуществляются основные экспортные поставки по газопроводам центрального направления: Уренгой—Помары—Ужгород, Ямбург—Западная граница СССР, а также по трубопроводам южного направления Уренгой—Новопсковск. По северному направлению через газопровод Уренгой—Грязовец сибирский природный газ



На снимке: "дальнобойщики" АТП—2 А. Верещавин, Н. Вайллер, Ю. Гаврилюк, А. Тарасов.

## Переход завершен

**Владимир ГЛУХОВ**, начальник отдела эксплуатации Чайковского ПТТ и СТ.

НЕ ОДИН МИЛЛИОН РУБЛЕЙ СЭКОНОМИЛО ПРЕДПРИЯТИЕ, заменив переброску тяжелогрузных машин самолетами отправкой их своим ходом на газовое месторождение Ямала.

Переход беспрецедентный. К нему и готовились тщательно, и не все получалось так, как задумывалось. Машины пришлось отправлять в дорогу партиями. А вот в Пурпе уже и была окончательно скомплектована колонна из десяти "КрАЗов-256", пяти двадцатидвухтонных самосвалов "Ивеко" и восьми бензовозов.

И вот пришло известие: колонна в полном составе прибыла в пункт назначения—на Бованенское газовое месторождение. Сверхтрудная операция по переброске тяжелой техники за три тысячи семьсот километров в Заполярье завершилась.

## Выручает ЗИМНИК

**Кабир Мавлюкаев**, и.о. начальника АТП. Лабитнанги (по телефону).

В СВОЕ ВРЕМЯ НАДЫМ И УРЕНГОЙ ОБУСТРАИВАЛИСЬ, КАК ГОВОРЯТ, ЧЕРЕЗ ГАРАЖИ ЛАБИТНАНГИ. И сейчас автотранспортное предприятие ГП "Спецгазавтотранс", расположенное здесь,—основной исполнитель транспортных услуг Лабитнанги, Салехарду...

Вот, пожалуй, и все. Объем работ для коллектива АТП в триста человек в последние два года значительно сократился. Фронт работ сжимается как шагренева кожа. Колонне "Татр" приходится искать работу в черте города. Пятьдесят машин отсылают грунт в настоящее время под школу, под капитальное строительство жилья, часть работает на стро-

ительстве нового аэропорта для больших самолетов в Салехарде. В общем, с миром по нитке.

Поэтому и было решено третью колонну АТП перебросить на ямальское направление. Пятьдесят восемь машин в настоящее время курсируют по зимнику, перевоза трубы, металлические конструкции, горючее. Зимник Сеяха—Бованенково дает водителям работу, а предприятию—доход.

## Готовы к навигации

**Виктор Калинин**, начальник РЭБ флота. Игрим.

РЕМОНТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ БАЗА ФЛОТА навигацию прошедшего сезона завершила довольно успешно. Перевезено по водным маршрутам сорок с половиной тысяч тонн различных грузов. Наибольший объем среди них составили строительные материалы—двадцать тысяч тонн. Среди других—оборудование и техника, горюче-смазочные материалы, продукты питания и другое.

Объем перевозок выполнен на 126 процентов против плана, скомплектованного согласно договорам. Получено без малого одиннадцать с половиной миллионов рублей дохода.

Сработать бы так же в навигацию грядущую. Все зависит от того, как завершим мы заявочно-договорную кампанию с клиентурой, которая проводится сейчас и является главнейшим этапом подготовки к навигации.

Ну, а техническую готовность флота к навигации, думается, коллектив наш обеспечит на должном уровне, хотя в настоящее время разбалансировки экономики сделать это не так просто.

В эксплуатации РЭБ флота ГП "Спецгазавтотранс" находится десять типов судов. Задействовано более ста семидесяти единиц флота, из них около пятидесяти буксиров с закрепленными за ними баржами: нефтеналивными, для перевозки газа—пропана, тентовыми для

перевозки промышленных и продовольственных товаров, аппаратными—для переборки техники.

Понятно, что ощущается потребность в запасных частях на флоте. А цены теперь "кусаются", они повысились в 20-100 раз. Чтобы как-то снизить затраты, мы переходим на прямое заключение договоров с заводами-изготовителями. Получили, к примеру, запчасти с Барнаульского завода "Трансмаш", с Хабаровского "Дальдизель". Отправили на капитальный ремонт с десятком двигателей—это уже для навигации года следующего. А на текущий сезон имеем оборотный фонд двигателей.

Ремонт судов и агрегатов ведется по графику. Отступлений от него пока не было. И на сегодня, можно сказать, девяносто процентов флота к навигации готовы.

Как рано или поздно начнется она нынче, сказать трудно. Однозначно то, что коллектив базы встретит навигацию в полной флотской готовности.

## Полетели запчасти на Ямал

В НАШЕЙ ГАЗЕТЕ (№ 4 ОТ 1 ФЕВРАЛЯ) было опубликовано выступление автослесарей Магнитогорского СУПНР В. Арзамасцева и Н. Суслова, в котором говорилось о труднейшем положении с обеспечением запчастями механической мастерской по ремонту импортной техники, расположенной на Ямале в Бованенково.

Как сообщил редакции главный инженер Ижевской ПМК Х.М. Аблязов, положение несколько улучшилось. В первой половине марта грузовые самолеты ИЛ-76 за четыре дня совершили четыре рейса на Ямальский полуостров.

Переброшено тридцать тонн грузов (а это в основном запасные части) для нужд магнитогорских ремонтников.

Всего же по воздуху в Бованенково отправлено этими рейсами 120 тонн различных грузов. В их числе и импортные тяжелые машины по разработ-

ке грунта—экскаватор и бульдозер. Именно на этом газовом месторождении решено провести их экспериментальные испытания.

## СПОРТ

### ... А участникам— сладкие подарки

В начале марта в спортивных залах школы № 81 прошел 3-й республиканский смотр-конкурс юных теннисистов. В соревнованиях приняли участие около 40 маленьких спортсменов (до 10 лет)—воспитанников шести тренеров из трех самых представительных клубов республики, культивирующих теннис: СК "Ижпланета", теннисный клуб "Лидер", детский теннисный клуб из г. Сарапула. В ходе двухдневного турнира дети соревновались в упражнениях по общефизической подготовке и игре в мини-теннис.

Победителями турнира стали Денис Кузнецов и Юлия Бородина из клуба "Лидер", а их наставник—Елена Загребина—получила приз лучшего тренера конкурса.

Победители и призеры конкурса получили ценные призы, а все остальные участники "сладкие" подарки.

Пока готовился этот номер "Газовика", спортсмены теннисного клуба "Лидер" приняли участие во всероссийских соревнованиях, прошедших в Ижевске в конце марта. О них расскажем в следующем номере газеты.

**С.Крюков**,  
тренер по теннису.

### Контрольные матчи в Сочи

Футболисты "Газовика", выступая в Сочи, где проходит тренировочный сбор, встретились в контрольных матчах: 10 марта с "Иртышом" из Омска и 22 марта с "Торпедо" из Владимира. В первой игре наши футболисты выиграли со счетом 3-1, во второй—4-2.

"Газовик" пополнился двумя игроками. Из "Лады" (Димитровград) пришел А. Прокopenko, из "Электрона" (Вятские Поляны)—Д. Белозеров.

**А.Сунцов**,  
начальник команды "Газовик".

## 2. У истока огненной реки

(Продолжение)

при капитальном и подземном ремонте скважин.

На одном из таких бензовозов работает Иван Гвоздий. С 1985 года работает он на одном и том же "Урале". Первые же километры этот автомобиль сделал здесь еще тогда, когда по газопроводу шли только первые кубометры сибирского природного газа — пятнадцать лет назад. И через все эти годы прошли немалые, нелегкие сибирские дороги Приполярья. Этот "Урал" оказался последним из ветеранов, работавших на бензине. Сейчас бензиновый двигатель водители здесь не очень-то жалуют. Но Иван тут же спешит на защиту:

—Очень хорошая машина "Урал", надежная.

Однако эта надежность во многом, если не на все сто процентов, зависит опять-таки ведь от самого водителя, который за эти годы уже неоднократно перелопачивал все до единого узлы и детали автомобиля ветерана.

—А как же иначе-то, — удивляется Иван Гвоздий и тут же поясняет, — я ведь должен быть уверен в надежности своей машины. А как сможешь быть уверен пока сам не переберешь?..

Если водители АТП-3 заняты в основном на перевозке грунта, то на автомашинах АТП-2 можно встретить самый неожиданный груз: от химикатов до буровой установки. Да это и закономерно, коли это предприятие призвано обеспечивать непрерывные процессы нефтегазодобычи, бурения и обустройства Уренгойского и Ямбургского месторождений, а также и жизнедеятельности города Новый Уренгой. Ведь только того же метанола и других химвеществ бензовозы

АТП-2 перевозят в течение года более шестнадцати тысяч тонн. К ним следует прибавить еще и более двадцати тысяч тонн горюче-смазочных материалов, куда, естественно, входят и технологические перевозки, включающие перевозку этих материалов по кустам и в целом по месторождениям. Не чураются здесь и перевозкой буровых установок, каждая из которых весит три тысячи тонн. В прошлом, например, году водители этого предприятия перевезли восемнадцать буровых установок.

Для их перевозки на предприятии имеется более двадцати мощных вездеходных "Ураганов". Один из них водит Владимир Гончар. В тот день он только что вернулся из очередного рейса: отвозил дорожные плиты на УКПГ-15. Но неудачно. Привез их, а кран там не работает. Пришлось обратно возить. А это ведь не две автобусные остановки, 250 км только в один конец. Рейс конечно, будет оплачен, заказчик по вине которого произошел этот сбой, рассчитается полностью. Но радости от подобных пустых перевозок нет. Каждому все-таки хочется, чтобы его труд не только хорошо оплачивался, но и был полезным, шел в дело.

В Новый Уренгой Владимир приехал еще в феврале 1977 года. Так что и он хорошо помнит время, когда пускали ту первую установку комплексной подготовки газа (УКПГ), когда по трубопроводу был отправлен в дальний путь первый кубометр уренгойского газа.

—Вы вот пишете Новый Уренгой, а ведь его тогда еще и не существовало вовсе. На его месте в те годы был лишь поселок Ягельный — спешит поправить меня Владимир.

А приехал сюда он далеко не новичком. До этого он уже успел пройти школу дорог Салехарда, Надыма. Поэтому-то здесь ему и доверили без долгих раздумий сразу "Ураган". За годы, прошедшие с того дня, произошло немало событий. Позади остались многие тысячи километров трудных дорог



Начальник АТП-2 А. С. Рябов.

Приполярья. Но сильнее всего отпечатались в его памяти рейс на ту же УКПГ-15 (такое уж получилось совпадение). Гололед был тогда. И на очередном спуске его "Ураган" понесло вниз. Попытки притормозить ни к чему не привели. Спуск был длинным, и тяжелый "Ураган" быстро набирал ускорение. Все ближе трубы переднего "Урагана". Владимир до последнего не оставляет попыток выехать из колеи и избежать столкновения. Но удалось Удар — и трубы насквозь прошивают его кабину. Самого же Владимира спасло только то, что трубы там были разной длины, и перед ним оказалась труба, несколько короче остальных. А вот сиденье Анатолия — его напарника — в миг превратилось в бесформенную массу. Сам Анатолий к этому времени предусмотрительно успел уже выскочить на подножку.

Кстати, теперь для перевозки труб здесь выделено около двадцати специальных трубовозов на базе КраЗов и Уралов. Что же касается перевозки остальных грузов, то для этого в АТП-2 имеются и около ста единиц бортовых автомашин на базе Уралов, КраЗов и КамАЗов.

Знакомство с работой водителей Нового Уренгоя еще раз убеждает в том, что берущая здесь начало самая большая в мире река "голубого огня" требует к себе постоянного внимания и немалых усилий со стороны автотранспортников. Теперь водители АТП-2 чаще стали "ходить на землю": в центр России, на Украину, в Беларусь и другие страны СНГ. В подобную дальнюю поездку сегодняшнее беспокойное время отважится далеко не каждый. Поэтому здесь из добровольцев сформировалась "группа захвата", как ее здесь называют. Но скорее это группа специального назначения. Александр Верещавин, которого на этот раз мы встретили в гараже, последним дальним рейсом привез из Нижнего Новгорода электрооборудование для объединения "Ямбурггазодобыча".

—А потом пришлось сидеть дома, — сетует Александр. — Не было лицензий. Теперь же без них никуда не сунешься. Есть областные, республиканские, российские, СНГовские. Выехал без лицензии — штраф срок тысяч рублей, из которых половину оплачивает водитель. В общем, нарывается на него что-то не хочется. Вот и работали здесь, на ближних трассах.

### ВETERAN НА ВETERANE

Говоря о работе АТП-2, нельзя обойти молчанием фактор стажа, имеющий для работы в районах Крайнего Севера весьма немаловажное значение. На этом же предприятии основной костяк коллектива как раз и составляют ветераны, проработавшие здесь уже десять и более лет.

К сожалению, почти таков же стаж и имеющейся здесь техники. И это при здешних-то трудных дорогах. А если эта техника еще ходит и перевозит грузы, то главная заслуга в этом прежде всего водителей, таких, как Владимир Гончар. Или взять того же Ивана Гвоздия, что продолжает водить "Урал", колеса которого ходят по дорогам Крайнего Севера уже пятнадцать лет.

Очень лаконично и вместе с тем полно охарактеризовал в этой связи состояние техники главный инженер этого предприятия Е.Ф. Радугин:

— На сегодняшний день более восьмидесяти процентов парка самортизировано, то есть практически уже ничего не стоит. А к концу года, боюсь, будут и все сто процентов.

В прошлом году на этой технике водители АТП-2 все-таки перевезли два миллиона тонн грузов.

—А вообще-то этот показатель для нас сейчас уже не столь и важен, как в былые времена, — утверждает директор АТП-2 А.С. Рябов и, заметив мое удивление, поясняет, — мы ведь теперь свою работу строим на основе плано-расчетных договорных цен.

(Окончание на 6-й стр.)



За пультом управления УКПГ-1 Г. Г. Колупаева.

## 2. У истока огненной реки

(Окончание. Начало на 3,5 стр.)

Короче, намучавшись с, казалось бы, неизбежными и вечными приписками объема перевозок, здесь теперь за основу решили брать не груз, а время на которое заказан транспорт, по его потребности. В итоге коллектив ушел от приписок и связанных с ними конфликтов, доходивших до суда.

### ВСЮДУ ДЕНЬГИ, ДЕНЬГИ, ДЕНЬГИ...

Работа у коллектива из года в год одна и та же, устоявшаяся. Одни и заказчики. В основном это объединения "Уренгойгазпром", "Ямбурггаздобыча" и "Тюменбурггаз". Довольно-таки стабильно предприятие и работает, выполняет намеченное. Так, доходы—один из важнейших на сегодня показателей любого предприятия—составили здесь в прошлом году 291,4 млн. рублей вместо ранее намеченных 226 млн. А вот денег здесь порой не хватает даже на зарплату, которую одно время практически не платили полгода.

Причина для данного периода перехода к рыночной экономике самая банальная—задержка заказчиками расчетов за услуги, оказываемые автотранспортным предприятием. И что ведь удивляет—то. Заказчики постоянные, многолетние. Основной объем перевозок тоже. Ведь для обеспечения работы, допустим, той же УКПГ из месяца в месяц, из года в год требуется одно и то же. К тому же в работе крупнейшего в мире газотранспортного комплекса, этой мощной огненной реки, питающей многие страны, должны быть исключены всякие срывы. А значит, исключены и срывы, задержки с транспортировкой необходимых для этого грузов. Казалось бы, все это должно обеспечивать и серьезное отношение заказчиков к оплате автотранспортных услуг.

—Смотрите! Смотрите! Идите сюда!—раздалось неожиданно призывное из соседнего кабинета... Оказалось, что в это субботнее утро по центральному телевидению показывали телерепортаж о соревнованиях на снегоходах. А у коллектива АТП-2 к этому виду спорта отношение явно не равнодушное. Дело в том, что водителей Нового Уренгоя можно по праву назвать первопроходцами не только автомобильных

северных трасс, но и в развитии, как здесь его называют, снегоходного спорта Тюменской области. Именно здесь, в Новом Уренгое состоялись первые областные соревнования на снегоходах, совершенно нового вида спорта. А проводил тогда это открытое первенство А. С. Рябов.

К началу этого десятилетия на АТП-2 была создана хорошая по тому времени база для развития данного вида спорта. Не случайно представителем именно этого предприятия—плотник Александр Гайдадин—в 1991 году стал чемпионом России по снегоходному спорту. А через год он закрепил успех, еще раз подтвердив свой высокий класс, мастерство и хорошую спортивную подготовку.

...—Прошел Кристер Иохансон, швед. Кто-то тоже хорошо идет. Так и это швед. Иохан Страндберг. Ну конечно, на их-то технике. А вон и наш Андрей Ушаков,—комментирует репортаж с соревнований случайно оказавшийся здесь А.С.Рябов. Чувствовалось, что с этим спортом он знаком не по наслышке. Хорошо разбирается в этой технике, знает и основных участников соревнований.

Кстати, и к рубрике "В мире моторов", точнее к ее рождению, под которой и шел сейчас этот телерепортаж, А.С.Рябов тоже имеет, можно сказать, самое прямое отношение. Он один из тех, кто стоял у ее истоков.

—А знаете, где решился вопрос о рождении этой рубрики?—неожиданно спрашивает меня А.С.Рябов и тут же, не ожидая ответа, продолжает,—в бане. Тогда эту рубрику вел Анатолий Малявин. Работал целенаправленно, увлеченно, я бы сказал, фанатично.

Сейчас уже другой ведущий на экране. А репортаж шел с международного снегоходного кросса по программе международного снегоходного фестиваля в Москве.

У читателя, очевидно, уже давно на языке вопрос: а где же двухкратный чемпион России Александр Гайдадин? Что с ним?

С ним самим все в порядке. Жив, здоров (тьфу-тьфу), в хорошей спортивной форме. Был он и на этих соревнованиях. Но в качестве... зрителя, потому что остался... без снегохода.

Что же касается реплики А.С.Рябова к телерепортажу: "А вон и наш Андрей Ушаков", то и Андрей представитель не их предприятия, а от АТП-1 ПО "Уренгойгазпром", которое все-таки смогло экипировать своего спортсмена. А вообще—то этот молодой вид спорта в последнее время переживает существенные изменения, и особенно в техническом отношении. В итоге на снегоходах в 28 л.с., какими располагают спортсмены АТП-2, теперь трудно соперничать наравных с такими снегоходами, как "СКИ-ДОО", "Поларис", "Арктик-Кэд", которые имеют от 86 до 150 л.с. Согласитесь, такую мощность имеет далеко не каждый трактор. Но даже в этих условиях спортсмены Нового Уренгоя до последнего времени еще умудрялись соперничать и побеждать. Однако когда в программу вошли соревнования по так называемому свободному классу, наши спортсмены автоматически оказались за бортом.

Надежды, впрочем, были. Те же шведы, например, обещали привезти для чемпиона России хороший снегоход. Но не привезли. Побоялись, по мнению А.С.Рябова, затянувшейся в нашей стране нестабильности.

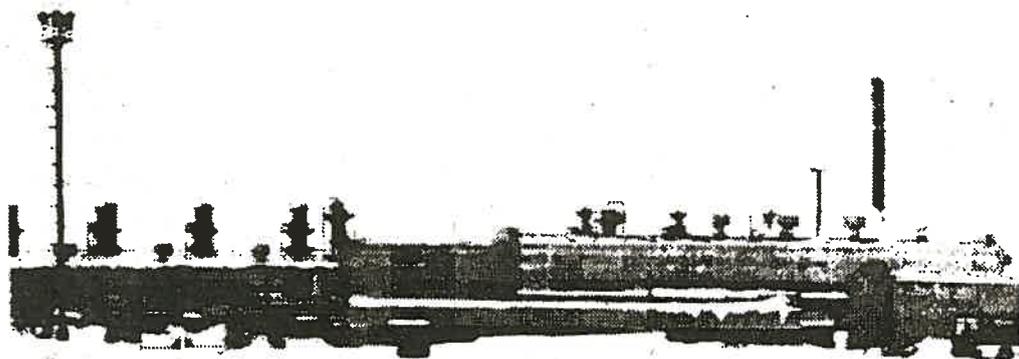
Надеюсь, вы не поспешили осудить руководство АТП-2 и, в частности, того же А.С.Рябова в отсутствии внимания этому виду спорта, в том, что чемпион России по снегоходному спорту перед решающими стартами остался без снегохода. Найти эту технику сейчас несложно. Только вот где для этого взять деньги, если, как мы помним, здесь до полугода не было даже выплаты зарплаты. Нет никакой уверенности и в том, что положение изменится завтра, что все заказчики начнут исправно и честно перечислять за оказываемые им услуги деньги на счет

АТП-2. А деньги требуются немалые. Если "Буран", на котором сегодня уже добьешься не многого, стоит 380 тыс. рублей, то за тот же "Арктик-Кэд" нужно заплатить уже десять тысяч долларов. Но и в этой ситуации в АТП-2 не теряют надежд. В то самое время, когда шли соревнования и снимался этот телерепортаж о заездах, которые чемпион России "проводил" на зрительской трибуне, директор АТП-2 обивал пороги в концерне "Газпром", добиваясь финансовой поддержки дальнейшего развития этого молодого и перспективного для районов Крайнего Севера вида спорта. И "выбил", кажется, кое-что. Свалившиеся в последнее время трудности не охладили интерес спортсменов, которые в этих условиях стремятся полнее использовать хотя бы то, что уже имеют. Сейчас, например, снегоходы АТП-2 готовятся к новым соревнованиям на кубок концерна "Газпром", которые пройдут в г. Новый Уренгой десятого апреля. Но на этот раз соревнования и здесь будут тоже международные. Померяться силами, опытом и мастерством управления снегоходами придут также спортсмены из Швеции, Америки и, возможно, из Италии.

\* \* \*

А тем временем на северных работах "Ураганов", бензовозов, бортовых автомашин, трубовах водители АТП-2 доставляют на буровые и установки комплексной подготовки газа оборудование, горючее, химреагенты и другие материалы для обеспечения мощного бесперебойного газового потока. Остается только сожалеть об отсутствии соответствующего серьезного внимания этих заказчиков к оплате автотранспортных услуг, без которых и этот крупнейший в мире газотранспортный комплекс окажется всего лишь беспомощным монстром с парализованными артериями. Пока же газ Уренгоя щедро питает города и страны, котельную и вашу обычную газовую плиту.

г. Новый Уренгой.



Так выглядит УКПГ-1.

(Продолжение &amp; Начало в №№ 1-7).

—Она вас, значит, броисла?—спросил я, когда он замолчал.

—В тот же вечер. Меня и дома—то не было. В душу лезла такая гнусь, что без бутылки и не перенести. Взял я, значит свой "форд", рванул на северную сторону озера и нарезался с парой таких же забулдыг до соплей. Правда, все равно не полегчало. Возвращаюсь в четыре утра, а Мьюриел и след простыл. Собралась и уехала. Пусто, только записка на комодке, да и кольдк-рем на подушке.

Он вытащил из старого, обтрепанного бумажника замусоленный клочок бумаги и протянул мне. На линованной странице из тетрадки было написано карандашом: "Прости, Билл, но лучше умереть, чем жить с тобой дольше. Мьюриел". Я вернул бумажку.

—А как с той, со второй?—спросил я, показав глазами на противоположную сторону.

Билл Чесс поднял плоский камешек и попытался пустить блин по воде, но ничего не получилось.

—А никак.—сказал он.—Тоже собралась и ука-тила. Тогда же ночью. Больше я ее не видел. Не хочу. А от Мьюриел за весь месяц ни слова. Даже не знаю, что с ней. Наверно, нашла себе парня. Может, хоть он будет относиться к ней по-человечески.

Он встал, вытащил из кармана ключи и позвонил ими.

—Если хотите посмотреть коттедж, пойдёмте. Спасибо, что выслушали мое нытье. И за выпивку спасибо. Держите.—Он поднял фляжку с остатками виски и протянул мне.

6

Мы спустились по склону на узкую плотинку. Билл Чесс шел впереди, волоча ногу и придерживаясь за веревку, протертую сквозь железные стойки. В одном месте через бетон лениво переплескивалась вода.

—Завтра спущу малость мельничным колесом.—бросил он из-за плеча.—Больше оно ни на что не годится. Киношники построили три года назад. Снимали тут фильм. И маленький пирс в том конце—их работа. Все остальное разобрали и увезли, а пирс и мельничное колесо Кингсли уговорил их оставить. Вроде бы создает атмосферу.

По массивным деревянным ступенькам я поднялся за ним к крыльцу коттеджа. Билл Чесс отпер дверь, и мы вошли в тишину. Закупоренная комната дышала жаром. Просачиваясь сквозь жалюзи, солнце отбрасывало на пол узкие полосы. Гостиная была удлиненной формы и приятно обставлена: индейские коврики, обитая мебель с металлическими уголками, ситцевые занавески, простой деревянный пол, множество ламп, а в углу—встроенный бар с круглыми табуретками. Комната была чистая, аккуратная и совсем не производила впечатления брошенной влопыхах.

Мы прошли в спальню. В двух из них стояло по две кровати, в третьей—большая двухспальная кровать, покрытая кремовым покрывалом с вышитым шерстью узором сливового цвета. Билл Чесс сказал, что эта спальня хозяев. На лакированном столике в коробках из зеленой эмали и нержавеющей стали лежали всевозможные туалетные принадлежности и разная косметика. На нескольких баночках волнисто поблескивали золотые наклейки компании "Гиллерлейн". Вдоль стены тянулись шкафы с раздвижными дверями. Я заглянул в один. Он был набит женскими платьями, какие обычно носят на курортах. Билл Чесс мрачно наблюдал, как я их перебираю. Закрыв двери, я выдвинул обувную ящик внизу. Там валялось с полдюжины новых туфель. Я задвинул его и выпрямился. Билл Чесс стоял уже совсем рядом, выпятив подбородок и уперев крепкие жилистые руки в бедра.

—С какой это стати вы копаётесь в женских тряпках?—спросил он зло.

—Есть причины,—ответил я.—Уехал отсюда, миссис Кингсли не вернулась домой. Муж ее больше не видел и ничего о ней не знает.

Он опустил руки вдоль тела и сжал кулаки.

—Точно. Легавый.—зарычал он.—Первая догадка всегда верная. А я уж иодумал, что ошибся. Поплакался в жилетку, придурок чертов.

—Я умею хранить секреты.—сказал я и, обойдя его, направился к кухне. Там была большая зеленая с белым печка, сосновая раковина с эмалевым эрхом, электрический титан, а за перегородкой—веселенькая столовая с



кучей окон и дорогой пластиковой мебелью. На полках стояли разноцветные тарелки, чашки и набор металлических подносов. Порядок всюду—безупречный: ни одной грязной чашки или тарелки, ни одной недомытой рюмки или пустой бутылки, ни одной мухи или муравья. Какой бы шальной образ ни вела миссис Кингсли, богемного беспорядка за собой она не оставляла.

Я вышел через гостиную на крыльцо и подождал, пока Билл Чесс запрет дверь. Кончив возиться с замком, он кинул на меня злой взгляд.

—Я не просил вас раскрывать душу.—сказал я.—но и останавливать не хотел. Кингсли не обязательно знать про прогулку своей супруги, если, конечно, за всем этим не стоит что—то более серьезное.

—Черт вас дерит!—буркнул он с тем же злым видом.

—Ладно, пусть дерет. А не может быть, что ваши с Кингсли жены удрали отсюда вместе?

—Не понял.

—Когда вы поехали топить горе в вине, они, положим, поругались, помирились, поплакали на груди друг у друга, и миссис Кингсли взяла вашу жену с собой. У нее же, наверное, была здесь машина?

Идея эта казалась мне глупой, но он отнесся к ней всерьез.

—Нет. Ни на чьей груди Мьюриел плакать не станет, не такой человек. А уж если и поплачет, то не в компании с этой шлюхой. Потом, у нее свой

в управлении.

"форд". Мой ей водить трудно—из-за ноги там переделано управление.

—Это я так. Ляпнул, не подумав.

—На то и голова, чтобы думать.

—Для человека, который исповедуется перед первым встречным, больно уж вы обидчивы.

Он сделал шаг в мою сторону.

—Может, вам еще чего не по душе?

—Слушайте, приятель.—сказал я.—мне ужасно хочется относиться к вам хорошо. Так помогите хоть малость.

Он тяжело задыхался, затем беспомощно развел руками и уронил их.

—И правда. Хотите пройти вокруг озера?

—Хочу. А ваша нога выдержит?

—Не впервой.

Дружно, как наигравшиеся щенята, мы пошли рядом. Надолго ли этот мир?

Дорога, как раз в ширину машины, вилась над водой между больших скал. Посередине пути на скальном фундаменте стоял коттедж поменьше. Третий виднелся у конца озера, на клочке почти ровной земли. Оба были заколочены и казались давно заброшенными.

Через минуту—другую Билл Чесс спросил:

—Этот правда, что Кингсли сбежала?

—Похоже на то.

—Вы настоящий полицейский или так, частная ищейка?

—Частная.

—Она уехала одна или с кем—то?

—Думаю, что с кем—то.

—Ясное дело. Кингсли мог догадаться, что этим дело и кончится. Дружки у нее не переводились.

—Здесь?

Он не ответил.

—А некоего Лавери среди них не было.

—Откуда мне знать?

—По поводу этого Лавери никаких секретов нет.—сказал я.—Она дала телеграмму из Эль-Пасо, что отправляется с ним в Мексику.

Я вытащил из кармана телеграмму и протянул ему. Он нацепил очки и остановился, чтобы прочесть ее. Потом отдал мне бланк, спрятав очки и засмотрелся на голубую воду.

—Так что темнить нет смысла.—добавил я.—Никого вы не подведете.

—Один раз он приезжал.

—Он и сам признает, что встречался с ней месяца два назад. Может быть, и здесь. Но, уверяет, что больше не видел. Вот мы и не знаем, верить ему или нет. Никаких оснований ни для того, ни для другого.

(Продолжение следует)

# Новости



# Удмуртии

## ПРОЕЗД ВНОВЬ ПОДОРОЖАЛ

Произошло очередное изменение тарифов на перевозки пассажиров и багажа автотранспортом общего пользования на территории Удмуртии. Речь, конечно, идет о повышении. Постановление об этом принял Совет Министров нашей республики. Мотивируется оно весьма убедительно—изменением цен на энергоресурсы, другие виды продукции.

Проезд в автобусах общего пользования и в электротранспорте, независимо от расстояния, в городах и других населенных пунктах обойдется пассажиру, как и раньше, в три рубля. Во всех остальных случаях с 10 марта стоимость билетов повышена исходя из того, что километр пути пригородных, междугородных и межобластных сообщений будет стоить пассажиру в автобусах общего типа 2,5 рубля, а в мягких автобусах—3,5 рубля. Умножив эти цифры на расстояние в километрах, скажем, до своего садового участка, каждый может сам рассчитать, во сколько ему обойдется такая поездка. Детский билет, учтите, в два раза дешевле. Билет до Сарапула теперь стоит в мягком автобусе 241 рубль, до Чайковского—340, до Глазова—620 рублей.

Провоз одного места багажа в городских автобусах обойдется в три рубля, в пригороде и между городами, исходя из расстояния, 12 рублей на расстояние от 1 до 25 километров, 24 рубля—на 26–50 километров и т.д.

Комиссионный сбор за предварительную продажу автобусного билета—30 рублей. Штраф за безбилетный проезд 0,1 процента от минимального размера оплаты труда. Плата за заказ такси по телефону—300 рублей.

## ПРОФСОЮЗЫ ПРОТЕСТУЮТ

Президиум рессовпрофа считает, что превышение стоимости проезда на пригородных и междугород-

ных маршрутах автобусов наносит очередной удар по карману граждан республики.

Президиум рессовпрофа постановляет:

Потребовать от Совета Министров Удмуртской Республики приостановки действия его постановления об изменении единых тарифов на перевозку пассажиров.

Просить Верховный Совет УР при рассмотрении бюджета республики на 1993 год предусмотреть выделение дотации автотранспортным предприятиям без увеличения стоимости проезда.

## ОБЕСПЕЧИТЬ ПРАВОПОРЯДОК

В связи с ухудшением обстановки в республике Министерство внутренних дел вышло с предложением укрепить подразделения патрульно-постовой службы, дорожной службы, участковых.

Для этих целей разработана комплексная программа по обеспечению правопорядка в республике. На ее выполнение потребуются огромные средства. На текущий год МВД запрашивает дополнительную численность местной милиции 750 человек с расходами на их содержание в 780 миллионов рублей. Кроме этого запрашивается два миллиарда рублей на материально-техническое оснащение действующих подразделений.

Выделить эти средства за счет бюджета будет крайне сложно. Поэтому МВД предлагает народным депутатам рассмотреть вопрос о введении целевого сбора на содержание местной милиции.

## СКОЛЬКО ЗАРАБОТАЛ?

Статуправление Удмуртии только на днях выдало сведения об оплате труда в республике в январе 1993 года. В среднем за месяц заработная плата в 10,2 раза выше, чем в январе прошлого года и составила 13186 рублей.

Но с учетом индекса потребительских цен размер реальных заработков соответственно снизился почти на треть.

Если год назад больше всех зарабатывали на транспорте, то сегодня далеко оторвались от всех работники кредитования, финансов, страхования и пенсионного обеспечения. Деньги делают деньги. Финансисты получили в январе в среднем по 22483 рубля.

Меньше всех, как и год назад, получают работники сельского хозяйства. В нынешнем январе их зарплата ниже восьми тысяч рублей.

А сколько получают наши соседи за Камой, Вяткой и Чепцой? В Удмуртии в среднем по народному хозяйству в декабре прошлого года выплачено на трудящегося 13284 рубля. В Кировской области—13587, в Татарстане—13895, в Башкортостане—16100, в Пермской области—почти 17 тысяч. Для сравнения—по Российской Федерации зарплата выразилась в 16071 рубль.

## ЖДЕМ АМЕРИКАНСКИХ ИНСПЕКТОРОВ

Еще один ранее секретный объект на территории Удмуртской Республики в скором времени посетят американские военные инспекторы. Это—ракетный арсенал и база по уничтожению ракет средней и малой дальности, расположенные в Базелинском районе недалеко от деревни Пибаньшур.

Ракеты будут поступать сюда без боеголовок, с пустыми топливными баками. Ранее предполагалось ликвидацию этих ракет проводить на Украине и в Белоруссии. Но бывшие республики СССР отказались от сомнительной чести. А Удмуртии не привыкать. По сравнению с Камбаркой, где несколько десятков лет хранится почти семь тысяч тонн люизита, и Кизнером, где хранятся боеприпасы с фосфорорганическими боевыми ОВ, арсенал в Пибаньшуре сравнительно молод. Оборудование относительно новое. Оно удовлетворяло регламентные работы по уничтожению восьми единиц ракет в год, снимаемых с боевого дежурства. Но уже в июле этого года арсенал должен приступить к ликвидации ста "изделий" ежегодно.

## ВЫЯВЛЕН СПИД

В январе этого года в нашей республике выявлен носитель вируса СПИДа, приехавший в республику к родственникам. В настоящее время он лечится в центральной клинике. По России в целом зарегистрировано 618 инфицированных, в том числе 277 детей. Выявлено 418 иностранных граждан, зараженных СПИДом.

## Ответы на кроссворд, помещенный в "Газовике" № 5.

**По горизонтали:** 2. Механик. 4. Чайка. 6. Устав. 9. Солидол. 11. Кречет. 12. Иволга. 13. Реприза. 16. Аванс. 19. Шатун. 21. Кабриолет. 22. Пакля. 25. Рондо. 28. Барабан. 30. Альбом. 31. Отпуск. 32. Апостол. 33. Полог. 34. Инвар. 35. Аппарат.

**По вертикали:** 1. Канистра. 2. Мастер. 3. Кулиса. 5. Аренда. 7. Атлант. 8. "Шкода". 10. Вагон. 14. Елабуга. 15. Залпата. 17. Вобла. 18. Сакля. 19. Шатун. 20. Уклад. 22. Посад. 23. Кольцо. 24. Самосвал. 26. Natura. 27. Опека. 28. Бумага. 29. Неолит.

## ГАЗОВИК

Учредитель—  
Государственное  
предприятие  
"Спецгазавотранс"  
Редактор С.Б.Погинов  
Подписано в печать  
31.03.93  
Тираж 1500 экз.  
Адрес редакции: 426026,  
Удмуртская республика,  
Ижевск,  
Ваткинское шоссе, 182.  
Тел.: 293-777, 1-27.  
Отпечатано в типографии  
ТОО "Полиграф".  
Адрес: 426034, Ижевск,  
Базисная, 19.  
Регистрационный номер  
У-0058.