

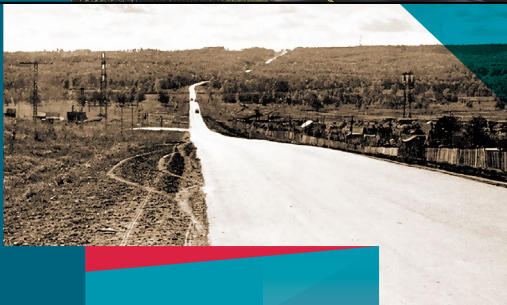


таграс

ТАТНЕФТЕДОР

МЫ — ЭТО НАШИ ДОРОГИ

К 70-летию Альметьевского УАД







МЫ — ЭТО НАШИ ДОРОГИ

К 70-летию Альметьевского УАД

«Издательский дом Лилии Алиш»
Альметьевск | 2026

Мы — это наши дороги. К 70-летию Альметьевского УАД /

Лилия Алиш. — Альметьевск, 2026. — 144 с.: ил.

Книга посвящена 70-летию Альметьевского управления автомобильных дорог, являющегося структурным подразделением одной из ведущих дорожно-строительных компаний Республики Татарстан — ООО «Татнефтедор» (входит в ООО «ТаграС-Холдинг»).

В основу издания легли архивные документы, воспоминания ветеранов и действующих сотрудников, а также уникальные фотоматериалы из фондов предприятия. Читатель сможет проследить, как менялись технологии, росла производственная база и формировался костяк профессионалов-дорожников. Особое внимание уделено современному этапу: внедрению передовых технологий, использованию высокопроизводительной техники и масштабным проектам по ремонту и строительству дорог.

Книга будет интересна ветеранам и работникам дорожной отрасли, краеведам, студентам профильных учебных заведений, а также всем, кто интересуется историей регионов Татарстана.

(с) Алишева Л.Н., 2026

(с) Оформление.

ООО «Издательский дом Лилии Алиш», 2026

ISBN 978-5-6056276-8-5

«В сложных, порой экстремальных условиях вы строите автомагистрали и путепроводы, мосты и тоннели, обеспечиваете безопасное и надежное сообщение между городами и поселками нашей огромной страны. И, конечно, от вас, вашего созидательного труда прямо зависит качество жизни людей, развитие всех регионов России».

В. В. Путин,

Президент Российской Федерации

(из поздравления с Днем работников
дорожного хозяйства, 2025 год)





Министр транспорта
и дорожного хозяйства
Республики Татарстан
Ф. М. Ханифов

**Уважаемые ветераны и сотрудники
Альметьевского управления автомобильных дорог!**

От всей души поздравляю вас с юбилеем — 70-летием со дня образования одного из старейших филиалов ООО «Татнефтедор» — Альметьевского УАД!

Созданная в дорожной службе татарстанских нефтяников Альметьевская дорожная строительно-ремонтная контора с первых дней стала одним из ключевых участников обеспечения транспортной доступности нефтяных объектов. За семь десятилетий организация прошла большой путь уверенного роста. На вашем счету километры надежных дорог, ставших прочным транспортным каркасом для динамичного развития юго-востока Татарстана.

Сегодня Альметьевский филиал ООО «Татнефтедор» является одной из лучших организаций в своей сфере деятельности. Вы успешно проводите внедрение инновационных решений в дорожной отрасли, используете в работе современную технику, подтверждая высокие стандарты качества.

Слова особой благодарности — ветеранам отрасли. Всю свою жизнь вы посвятили любимому делу, а сегодня передаете свои умения и знания молодому поколению. Ваш опыт необходим для решения задач, стоящих перед отраслью.

Выражаю искреннюю признательность коллективу за верность избранному пути и весомый вклад в укрепление дорожной сети Татарстана. Уверен, что профессионализм, трудолюбие и преемственность поколений будут и впредь служить надежной основой для новых трудовых свершений.

Желаю коллективу Альметьевского УАД крепкого здоровья, счастья, благополучия, профессиональных успехов, уверенности в достижении намеченных целей и новых километров качественных дорог!



Заместитель министра
строительства,
архитектуры и жилищно-
коммунального хозяйства
Республики Татарстан
М. Х. Салихов

**Уважаемые коллеги, ветераны
и современное поколение Альметьевского УАД!**

С особым чувством теплоты и сопричастности поздравляю вас с 70-летием Альметьевского управления автомобильных дорог! Для меня это не просто юбилейная дата в календаре, а глубоко личная страница профессионального пути.

Простое перечисление вех за семь десятилетий не вместит и десятой доли сделанного, но одну деталь я считаю принципиально важной. Осенью 1956 года, когда Татария утверждала себя в статусе «второго Баку», именно здесь был создан очередной опорный пункт для прокладки артерий к нефтяным промыслам. Те самые 156 километров дорог, 45 единиц техники и 174 человека, начинавшие в бараках с печным отоплением, и стали генетическим кодом Альметьевского УАД — сплавом инженерной дерзости и абсолютной надежности.

Вот почему позже, когда мы вместе проходили через шторм перемен конца девяностых и начала двухтысячных, когда, казалось, устоять невозможно, я воочию убедился: негибимый дух рабочих, инженерная смекалка и умение держать слово способны превратить вызовы в точки роста. Сохраненные тогда традиции — внимание к простому труженику, уважение к качеству и привычка выполнять обещанное — стали опорами, на которых предприятие не просто выстояло, а превратилось в настоящий флагман «Татнефтедора».

И сегодня ваша деятельность — наглядный пример эффективной интеграции многолетнего опыта и современных технологий, что позволяет решать критически важные задачи для дорожной отрасли региона, республики и страны.

От всей души желаю каждому из вас крепкого здоровья, семейного благополучия и новых свершений. Пусть главная дорога жизни у всех будет ровной и светлой!



Помощник Раиса РТ
по вопросам нефтяной
промышленности,
член совета директоров
ПАО «Татнефть»
Ш. Ф. Тахаутдинов

**Уважаемые ветераны, коллеги, работники
Альметьевского филиала ООО «Татнефтор»!**

Примите самые искренние поздравления с 70-летием Альметьевского управления автомобильных дорог! Эта знаменательная дата — повод с глубоким уважением вспомнить тех, кто стоял у истоков, и по достоинству оценить гигантский путь, который прошло предприятие от небольшой ДСРК до флагмана дорожного строительства «Татнефтдора».

Историческое решение о создании в 1956 году Альметьевской дорожной строительно-ремонтной конторы было продиктовано самой жизнью, ритмом «нефтяного штурма» Татарии. Юго-восток республики остро нуждался в надежных артериях, способных выдержать натиск большегрузной техники и связать разрозненные промыслы в единый индустриальный организм. И коллектив, вооруженный поначалу лишь энтузиазмом и лопатой, с этой задачей справился блестяще.

Семь десятилетий вместили в себя судьбы разных эпох. Становление в непростых полевых условиях, расширение структуры, выживание и закалка в экономических бурях девяностых, а затем мощный технологический рывок и перезагрузка двухтысячных — все это этапы одного большого маршрута. Его могла пройти только по-настоящему сплоченная команда профессионалов.

Сегодня Альметьевское УАД — это витрина «Татнефтдора», образец того, как традиции сочетаются с самыми современными технологиями. Вы успешно внедряете эффективные производственные решения и реализуете масштабные проекты федерального уровня.

Пусть и впредь вашу команду отличают умение работать на результат, энергия созидания и верность славным традициям, заложенным первой сменой. Доброго здоровья, семейного благополучия и новых масштабных проектов!



Генеральный директор
ООО «ТаграС-Холдинг»
Л. Л. Назипов

**Уважаемые сотрудники
Альметьевского управления автомобильных дорог,
дорогие ветераны дорожного строительства, коллеги!**

От имени Холдинга «ТАГРАС» сердечно поздравляю вас с 70-летием Альметьевского УАД — одного из старейших филиалов ООО «Татнефтор»!

Семь десятилетий назад, когда Татария стремительно набирала силу в статусе нового нефтедобывающего региона, создание Альметьевской ДСРК стало поистине судьбоносным решением. С тех пор каждая веха в биографии управления — это история преодоления, созидания и верности выбранному пути. Отрадно, что страницы этой юбилейной книги бережно сохраняют память о первопроходцах, чьими руками прокладывались первые километры дорог в нефтяном регионе, и о тех, кто сегодня пишет новейшую историю предприятия.

И сегодня, работая в периметре масштабных проектов Холдинга «ТАГРАС», вы остаетесь важным звеном многогранной системы производственного сервиса. Мы высоко ценим ваш профессионализм и ту особую атмосферу надежности, которой славится Альметьевское УАД. В управлении органично сочетаются мудрость ветеранов, крепость трудовых династий и драйв современного поколения дорожников. Вы успешно осваиваете инновационные технологии, прокладываете магистрали федерального значения и каждый день качественно решаете задачи транспортного сообщения в регионе.

Желаю всему коллективу крепкого здоровья, благополучия, безаварийных дорог и новых громких побед!



Глава Альметьевского
муниципального района,
города Альметьевска
Г. М. Хабутдинова

**Уважаемые ветераны и труженики
Альметьевского управления автомобильных дорог!**

От имени руководства и жителей нефтяной столицы Татарстана сердечно поздравляю вас с 70-летием предприятия!

Семь десятилетий вашей истории неразрывно вписаны в летопись муниципального района. Дороги, проложенные предшественниками, связали воедино разрозненные промыслы и поселки, дав мощный импульс развитию всего юго-востока республики. И сегодня, спустя годы, коллектив сохраняет традиции, обеспечивая качество транспортной сети.

Отрадно видеть, как в Альметьевском филиале ООО «Татнефтедор» из поколения в поколение передаются мастерство и активная гражданская позиция. Ветераны заложили крепкий фундамент ответственного отношения к делу, нынешний состав профессионалов достойно продолжает славную историю, оставаясь надежной опорой для социально-экономического развития нефтяного края.

Уважаемые дорожники! Пусть ваш созидательный труд и впредь служит залогом комфортной и безопасной жизни. Искренне желаю всему коллективу доброго здоровья, дальнейшего процветания, динамичного развития и новых производственных побед!



Директор
ООО «Татнефтедор»
Р. Г. Гарифуллин

**Уважаемые коллеги и коллектив
Альметьевского управления автомобильных дорог!
Дорогие ветераны!**

Примите самые искренние и сердечные поздравления со знаменательной датой — 70-летием со дня основания Альметьевского УАД!

Для меня этот юбилей — очень личная история. Альметьевское управление стало моей школой жизни, местом, где я прошел путь от асфальтобетонщика до руководителя. Именно здесь, на этой базе, в окружении наставников и профессионалов высочайшего класса я приобрел самые ценные навыки, которые по-прежнему со мной. До сих пор с огромной теплотой вспоминаю наши планерки, где мы учились не бояться «горящих» сроков, и ту особую, почти семейную атмосферу взаимовыручки, когда каждый знал: подвести товарища нельзя ни при каких обстоятельствах.

Сегодня Альметьевское управление — это один из сильнейших филиалов «Татнефтедора». Вы блестяще подтверждаете это делом, будь то реконструкция ключевых городских магистралей или грандиозный вызов федерального уровня, который вы с честью приняли и завершили строительством участка платной автодороги Алексеевское — Альметьевск.

Выражаю глубочайшую благодарность ветеранам управления за мудрость, переданную молодым поколениям, и за тот самый дорожный кодекс чести, который вы сберегли. Спасибо всему коллективу за преданность профессии, за то, что в век цифровых алгоритмов вы продолжаете доказывать: никакая нейросеть не заменит крепкое плечо товарища и человеческую совесть.

Желаю вам крепкого здоровья, новых трудовых побед и безопасных трасс! Пусть каждый ваш день будет наполнен гордостью за километры, которые служат людям. Оставайтесь всегда на пике технологий и верными славным традициям альметьевских дорожников!



Начальник Альметьевского УАД
ООО «Татнефтедор»
Ф. Р. Хаernasов

Уважаемые коллеги, ветераны, друзья!

Семьдесят лет — это не просто красивая дата, это та редкая глубина, на которой сразу видно истинную ценность всего, что создано вашими руками. Принять эстафету руководителя предприятия с такой историей — огромная честь и не меньшая ответственность. Придя в наш сплоченный коллектив, я с первых дней увидел здесь тот самый стержень, который не ломается ни кризисами, ни погодой: абсолютный профессионализм и семейную верность общему делу.

Мы живем в эпоху, когда дорожная отрасль меняется стремительно: тахеометры заменили нивелиры, а на планшете мастера виден цифровой двойник трассы. Но какими бы «умными» ни становились наши асфальтоукладчики и грейдеры, душу в дорогу по-прежнему вкладываете вы. И я благодарен вам за эту редкую сегодня способность совмещать в одной профессии точный инженерный расчет и горячее человеческое сердце.

Отдельный низкий поклон — ветеранам управления. Вы заложили основы, которые не найти ни в одном регламенте, но они передаются здесь от мастера к мастеру как главное правило жизни: не подведи товарища, сделай на совесть и обязательно красиво. Обещаю, что мы сохраним эту традицию и приумножим ее, настраивая все процессы так, чтобы каждый в коллективе чувствовал себя на своем месте и гордился результатом.

Дорогие друзья! Желаю нам с вами уверенно идти вперед, браться за самые сложные проекты и всегда, при любых обстоятельствах, оставаться единой командой. Пусть наше управление остается витриной качества и надежности, а в семьях каждого из вас царят тепло, здоровье и достаток. С юбилеем!



ПРЕДИСЛОВИЕ

Мы с вами привыкли к празднованию красивых дат: четверть века, золотой юбилей, 70-летие... И это в природе человеческой — стремление к округлости цифр, прогнозируемой стабильности, ровному отсчету эпох, а следовательно, идеальному течению времени. Но идеала, как мы знаем, не существует. Есть жизнь с ее сюрпризами, поворотами судьбы и каждодневным выбором.

Поэтому наше юбилейное издание выходит в двух частях, разделяющих округлость 70-летия на летопись Альметьевского управления автомобильных дорог и его новейшую историю в составе ООО «Татнефтор».

Как сказал на параде Победы 9 мая 2026 года Президент России Владимир Владимирович Путин, «судьбу страны вершат люди». Уверена, что герои следующих полутора сотен страниц — из числа тех, кто повлиял и продолжает влиять на достойный ход истории нашей Родины. Очень надеюсь, что вышедшая в Татарстане в Год воинской и трудовой доблести Книга станет своеобразной капсулой времени, которая бережно, правдиво и с глубоким уважением передаст в будущее свидетельства первопроходцев, хронику стремительно меняющейся эпохи и мечты современного поколения.

Издание можно будет найти в крупнейших библиотеках нашей страны — как говорят, от Москвы до самых до окраин. Это значит, что достоверная летопись о людях невидимого и видимого дорожного фронта, смело шагнувших в совершенно новое для стратегической отрасли направление, сохранится на века.

Лилия Алиш, автор Книги, издатель

Содержание

Предисловие	12
Часть I. ТАМ, ГДЕ НАЧИНАЛСЯ ПУТЬ (1956–1996 гг.)	15
Глава первая. От бездорожья до магистралей	16
Куда ведут все дороги?	17
Дороги, созданные руками и киркой	20
Первая смена	24
Начальники ДСРК/АУАД и годы их руководства	36
Глава вторая. Маршрут построен	38
Древо жизни: шелест новых ветвей	40
Три месяца и одна жизнь	48
ОКС и ПТО. Из первых уст	54
История одного дома	58
Часть II. ДОРОГА, КОТОРУЮ ВЫБРАЛИ МЫ (1997–2026 гг.)	73
Глава третья. 1997: на волне перемен	74
От выживания к лидерству	76
Первый — это навсегда	78
Без купюр	84
Дорога без фальши	88
Глава четвертая. Перезагрузка 2.011	94
Мудрость маршрута и драйв Холдинга	95
О дорожном кодексе, «умном» асфальте и 3D-грейdere	96
Мы построили «платку»!	104
От мастера до замдиректора	106
Глава пятая. Архитектура управления	112
Руководитель настоящего времени	114
Инженерный штаб: меньше слов, больше дела	120
Дорожный участок № 1: братство дорожных жилетов	124
Дорожный участок № 2: по законам качества и красоты	125
АТЦ — кровеносная система УАД	126
Высокая кухня АБЦ	129
Крепче асфальта, надежнее металла	132
Элита дорожной отрасли.	
Заслуженные работники Альметьевского УАД	135
Портреты на фоне эпохи	138





Часть I

**ТАМ, ГДЕ НАЧИНАЛСЯ
ПУТЬ**

1956–1996 гг.



ГЛАВА ПЕРВАЯ.

ОТ БЕЗДОРОЖЬЯ ДО МАГИСТРАЛЕЙ

Говорят, что самые простые вопросы — самые трудные. Когда работа над Книгой приближалась к концу, когда позади оставались десятки часов разговоров, гигабайты расшифрованных записей и гора архивных материалов, я подошла к вопросу, которым завершала практически каждое интервью:

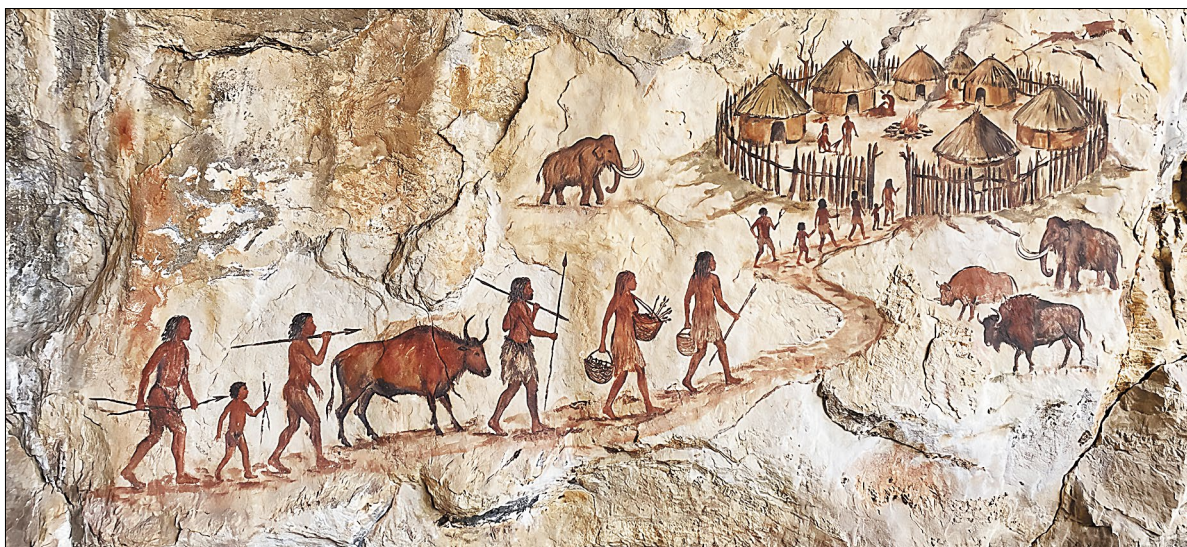
— *Что для вас дорога?*

И неизменно, почти с фотографической точностью повторялся ответ:

— *Дорога — это жизнь.*

В этих словах нет ни юбилейного пафоса, ни дежурного ремесленного лозунга. За ними стоит суровая и честная правда места, где все начиналось. Альметьевское управление автомобильных дорог рождалось не в тиши кабинетов, а под рев первых буровых, в эпоху великого нефтяного штурма Татарии. Семьдесят лет назад, когда республика утверждала себя в статусе «второго Баку», возникла острая, жизненная необходимость: связать разбросанные в непролазной грязи промыслы, дать ход большегрузам с черным золотом, проложить артерии там, где еще вчера были лишь овраги да густой лес.

Предприятие создавалось не только как инфраструктурная единица, а как кровеносная система нового индустриального организма. И с первых дней существования дорога для его работников перестала быть просто полосой асфальта или щебенки. Она стала судьбой, мерилom поступков, бесконечным горизонтом и надежным домом. Эта глава — о том, как на юго-востоке Татарстана из асфальтобетона, пота и невероятной воли начиналось становление строителей больших дорог.



Первые дороги человечества

Изображение сгенерировано искусственным интеллектом

Куда ведут все дороги?

Первое, что вспоминается при слове «дороги», — это утверждение, что все они ведут в Рим. Эту рекламную фразу еще до нашей эры придумали сами римляне, однако их дороги, в отличие от слогана, до наших дней не дожили.

В мировой истории дорожного строительства было много интересных вех и открытий, которые положили, как сказали бы дорожники, земляное полотно в основание этого важного сектора национальной экономики. И поскольку первые знания о дорогах мы получили еще в начальной школе, предлагаю освежить эрудицию коротким экскурсом в стартовую точку дорожной истории.

Материалы реальных и виртуальных библиотек направляют нас с вами в глубь времен, ведь прародители современных дорог ведут свой род из эпохи первобытно-общинного строя. Именно тогда древние предки начали сознательно оборудовать свои пешеходные тропы вокруг поселений, убирая с них камни и обламывая ветви. Здесь я вспоминаю добрым словом наших мам, пап, бабушек и дедушек, которые научили нас, советских детей, держать в кулачке фантик, пока не встретишь урну. И обязательно убрать упавшую на дорогу ветку, а камень аккуратно пнуть в сторону. Вижу, как этот ценный доисторический опыт эффекта бабочки постепенно проявляется и в наших детях.

— — — — —
Первые
дороги
построили
первобытные
люди
— — — — —

Вернемся к летописи. Следующим этапом стало появление искусственных покрытий, призванных облегчить путь по болотистой местности. В ряде источников указано, что такие жердевые настилы в России были найдены при раскопках в районе Нижнего Тагила. Причем древнейшие из них относятся к третьему тысячелетию до нашей эры. К тому времени у человечества уже появилось колесо, а с ним и повозки, что, безусловно, подстегнуло развитие дорожного строительства.

Стремление Римской империи к мировому господству подтолкнуло римлян к строительству нескольких сотен тысяч километров дорог, включая суперсовременные на тот момент магистрали с каменным покрытием. С распадом империи огромная транспортная сеть пришла в упадок, и человеческое общество на целое тысячелетие позабыло о дорожном строительстве.

Картина мира стала меняться в XVIII веке. И тут Россия пошла своим путем. Связан он был с недостатком каменных материалов, поэтому техника долгое время ограничивалась осушением дорожной полосы и укреплением труднопроходимых мест древесными материалами.

Официальным стартом дорожного дела в России считается строительство грунтовой дороги между Петербургом и Москвой, которое начал Петр I. И хотя при жизни последнего в истории страны царя всея Руси завершить проект не удалось, императрица Екатерина II продолжила развитие дорожной отрасли, отказавшись от бревенчатых настилов в пользу каменного покрытия, и впервые упомянула о необходимости проектирования дорог.

Карта дороги
из Петербурга
в Москву XVIII века



В XIX веке у нас появился первый асфальт, за ним — свой асфальтовый завод, а уже под занавес столетия — и первый российский автомобиль. Движение строительства дорог с твердым покрытием в XX веке, казалось, было уже не остановить. К началу 1940-х годов у нас была практически готова первая советская автомагистраль Москва — Минск протяженностью почти 700 км, которая позднее получила название трассы М-1.

Великая Отечественная война серьезно повлияла на планы СССР — многие стратегические дорожные артерии, включая Минское шоссе, были разрушены. Однако даже в самые сложные годы советские дорожники продолжали восстанавливать и строить заново столь необходимые стране километры. Создание нефтяниками Татарии своей дорожной ремонтно-строительной конторы пришлось на первое послевоенное десятилетие.

...В финале раздела остановлюсь на еще одной яркой теме. С начала работы над Книгой меня занимал вопрос, откуда родом столь сочный цвет спецодежды дорожников. Оказалось, что оранжевый предложил художник-авангардист Казимир Малевич — автор широко известного «Черного квадрата». Подробно изучивший психологию цвета и его влияние на состояние человека, Казимир Северинович доказал, что оранжевый цвет обладает наивысшей контрастностью и привлекает внимание даже при плохой видимости в условиях сумерек и тумана. Это открытие стало активно использоваться во всем мире. А оранжевый цвет появился не только на форме дорожников, но и работников ряда других профессий.

В этой связи стало интересно, какую обложку для Книги мог нарисовать Малевич, будь он художником-оформителем нашего издания. Такой вопрос я задала искусственному интеллекту. На что ИИ представил абсолютно черный экран, видимо, намекая на картину «Черный квадрат». Впрочем, после нескольких попыток кибернетический разум все-таки выдал обложку в стиле легендарного авангардиста. Получилось очень интеллектуально, но... несколько искусственно. И я в очередной раз убедилась, что реальная дорога жизни намного интереснее, чем ее виртуальный аналог. История ООО «Татнефть» и одного из старейших его филиалов — Альметьевского УАД — это доказывает.

— — — — —
**Минское шоссе —
 первая автомагистраль
 СССР**
 — — — — —



Такой могла быть обложка Книги в прочтении К. С. Малевича. Изображение сгенерировано искусственным интеллектом

Дороги, Созданные Руками и Киркой

В 1950 году у большой нефти Татарии обнаружилась одна маленькая, но крайне досадная проблема: нефть-то из земли пошла, а вот подъехать к скважинам было невозможно. В распутицу грузовики тонули по самые мосты, а буровые бригады вместо добычи черного золота осваивали смежную профессию — тракторных спасателей. Терпеть это бездорожье дальше было нельзя, и Министерство нефтяной промышленности Советского Союза решило дать нефтяникам собственное дорожное вооружение. Соответствующий Приказ № 158 Миннефтепрома СССР был подписан 5 мая 1950 года. Таким образом, в только что созданном объединении «Татнефть» появилась Дорожная строительно-ремонтная контора — ДСРК. Прописалась она в Бугульме, на несколько лет ставшей нефтяным центром республики.

Весь «боевой» арсенал на момент создания нового структурного подразделения нефтяников насчитывал всего 13 единиц техники и коллектив численностью 25 человек. Маловато для покорения бездорожья региона? Возможно. Но именно с этого скромного

батальона дорожников при масштабной поддержке военной дорожно-строительной части 2804 МВД СССР, а также мощных строительных предприятий отрасли (строительного управления № 1 треста «Нефтедорстрой», управления строительства № 3 «Главдорстрой») и началась история больших асфальтовых артерий, без которых нефтяное сердце страны просто бы не забилося.

Как писали мои коллеги в первых буклетах о дорожниках, сразу же, без раскачки, начался этап бурного строительства и расширения дорожной сети во вновь обустриваемых нефтяных районах республики. Необходимость в ней была острейшая, так как полное отсутствие дорог, удаленность объектов от внешних транспортных

коммуникаций сдерживали обустройство месторождений под промышленную эксплуатацию. Параллельно с дорожной сетью росла и ДСРК: увеличивался штат, появлялись техника и новые эксплуатационные участки. В первую пятилетку деятельности дорожные участки действовали уже во всех районах основной разработки месторождений: в городе Бугульме, в рабочих поселках Письмянка (с 1955 года город Лениногорск), Бавлы, в селах Миннибаево и Актюба. К 1956 году, когда «Татнефть» добыла 18 миллионов тонн нефти и вышла на первое место в Советском Союзе, ДСРК обслуживала уже 560 километров автодорог: появились магистральные линии, давшие выход к железной дороге, построены междугородние трассы, связавшие Бугульму с Альметьевском, Азнакаево, Октябрьским и Ромашкино, Альметьевск — с Азнакаево, Лениногорском и Заинском.

— — — — —
Приказ № 158
Министерства
нефтяной
промышленности СССР
подписан
5 мая 1950 года
— — — — —



**Первопроходцы дорожной службы нефтяников.
Закладка бетонных сигнальных столбиков**

Но для большого плавания флотилию дорожников было необходимо увеличивать. Поэтому в октябре 1956 года на базе дорожных участков в Нижней Мактаме и Миннибаеве появилась Альметьевская дорожная строительно-ремонтная контора, а ДСРК производственного объединения «Татнефть» вскоре переименовали в Бугульминскую.

В разговоре с юным поколением, растущим на идеальных картинках из Интернета, часто замечаю, что для современных мальчишек и девчонок история предприятия начинается с красивой таблички на проходной и кофе-машины в приемной. Лучшее лекарство от подобных иллюзий — это живая летопись Альметьевской ДСРК образца 1956 года: здание, обнесенное колючей проволокой, оставшейся от военных, кирки в натруженных руках первых дорожных рабочих и густой, непролазный чернозем, который в сезон дождей намертво приковывал технику к месту.

Дорожной строительно-ремонтной конторе в Альметьевске выделили 45 единиц техники и передали на баланс 156 километров нефтепромысловых дорог. Первые 174 человека штата ютились не в офисах, а в бараках по улице Тукая. Территория базы была обнесена ржавой колючкой — в наследство от расформированного военного полка досталась не только земля, но и суровый быт. В одном из каменных барakov разместили все и сразу: кузницу, где в горне калили кирки, цех вулканизации, где латали камеры, и даже аккумуляторную, автобокс и котельную.

— — — — —
**Альметьевская ДСРК
образована
6 октября 1956 года**
— — — — —



Первое административное здание Альметьевской ДСРК

174 человека

45 единиц техники

156 км дорог

Но главный офис находился не в бараке. Главный офис был там, где заканчивался последний метр щебенки и начиналась грязь по колено. В первые годы альметьевские дорожники занимались в основном содержанием и мелким ремонтом автодорог, а еще оказывали услуги по асфальтированию зернотоков в колхозах из привозного материала. В 1958 году уже разрабатывались собственные каменные и гравийные карьеры, шла добыча камня на реке Зай. Но асфальт доставлялся из Карабаша и из поселка Холмовка около Азнакаева.

Постепенно на месте колючей проволоки и барачков вырастали цеха, появился клуб «Дорожник», а в быт пришло понимание, что киркой много не намашешь. Но именно те несколько лет ручного труда, когда дорожники еще и сами страдали от бездорожья, заложили фундамент всего Альметьевского управления автомобильных дорог. Это была эпоха, где качество дороги измерялось не международным индексом ровности, а количеством сбитых в кровь ладоней.

И пока первый смеситель Д-597 на станции Акташ не задымил в 1968 году, главным двигателем дорожного строительства в регионе оставалось человеческое сердце. И немножко — кирка.



База Альметьев-
ской ДСРК.
Слева — здание
конторы-
диспетчерской.
Из ворот выезжает
вахтовая машина,
которая обслужи-
вала коллектив
первые десять лет.
1950-е годы



Первопроходцы
дорожной службы
нефтяников
на перерыве

Первая смена

Семьдесят лет для дорожного предприятия — это не просто цифра в юбилейной грамоте. Это миллионы тонн щебня, уложенного в тело трасс, и миллионы человеко-часов, в которых спрессованы характеры, судьбы и, что уж скрывать, настоящая магия управления. У Альметьевского УАД с этой магией, похоже, особые отношения. В эпоху, когда кадровая чехарда была делом привычным, здесь царила стабильность уровня гранитного основания автостреды. Это дорогого стоит.

И на самую первую, самую трудную вахту заступили люди, которых мы сегодня называем без пафоса, но с огромным уважением — Первая смена.

Представьте себе конец пятидесятых. Вместо привычных нам кабинетов с кондиционерами — вагончики, продуваемые всеми ветрами, и бескрайнее море грязи, которую нужно превратить в ровное полотно. Во главе этого стихийного бедствия встал Елизар Михайлович Иванов. По бумагам — первый начальник управления. По жизни — человек-огонь.



Е. М. Иванов (справа) в рабочем кабинете

Ветераны вспоминают, что Елизар Михайлович управлял не столько приказами, сколько личным примером и умением создавать тот самый «кураж». Он не просто поощрял молодежь учиться — он подталкивал ее в спину, понимая: без крепкого костяка профессионалов дорога в нефтяном краю так и останется направлением на карте. При нем собрания начинались... с концерта. Не с разноса или скучной политинформации, а с выступлений своей же художественной самодеятельности. И это не было блажью. Это была хитрая управленческая мудрость: коллектив, который умеет вместе петь, умеет вместе и работать так, что любо-дорого смотреть.

А еще он обладал чутьем на места силы. Увидел как-то живописный уголок и решил — здесь будет отдыхать его первая смена. Летом, в самый разгар дорожного сезона, при жесткой шестидневке, он умудрялся вывозить людей на природу. Сегодня это место известно далеко за пределами Татарстана — санаторий «Ромашкино». Сейчас там лечат нервы и суставы, а тогда просто сбрасывали смертельную усталость, чтобы завтра снова крутить баранку.

И техническая мысль при нем была ключом. Пока другие регионы воевали с метелями при помощи деревянных щитов, перетаскивая их вручную по пояс в снегу, в Альметьевской ДСРК в далеком 1958 году заменили эту каторгу на снежные траншеи.

Проехал бульдозер или трактор с угольником — и дорога защищена надежно. Просто? Гениально! Но чтобы до этого додуматься, нужна была та самая «искра», которую зажег Иванов. Рядом с ним на посту главного инженера стоял Виталий Гаврилович Троицкий — тот самый человек, который эту искру превращал в чертежи и реальные километры твердого покрытия.

Когда говорят о преемственности, судьба часто подкидывает сюжеты, достойные романа. В 1969 году эстафету принял человек, биография которого больше подходит для съемок военной драмы, нежели для должностной инструкции дорожника. Сергей Григорьевич Васильев.

Вдумайтесь только: кадровый офицер-танкист, прошедший сталинградское пекло, горевший в танке, награжденный двумя орденами Красной Звезды. После войны — легендарный начальник альметьевской милиции, человек, которого подчиненные за отчаянную храбрость и умение всегда быть впереди называли «Чапай». Именно он в далеком 1952 году, когда города еще не было, а был лишь рабочий поселок, наводил порядок в эпоху барачных драк стенка на стенку.

Первый из первых —
Е. М. Иванов



С. Г. Васильев
в годы руководства
альметьевской
милицией

И вот этот боевой командир, педагог по природе своей, получает назначение на должность главного инженера известного в регионе СУ-854, а вскоре встает во главе Альметьевской ДСРК. Казалось бы, что общего между уголовным розыском и асфальтоуклад-

чиком? Ответ прост: умение работать с людьми и системное мышление. Сергей Григорьевич не был дорожником по образованию, но он был гениальным управленцем по призванию. Его феноменальная память поражала современников: он знал поименно не только всех до единого работников разросшегося УАД, но и членов их семей, вплоть до самых младших в поколении.

— — — — —
С. Г. Васильев:
знать каждого
поименно
— — — — —

При нем предприятие получило мощнейшее структурное развитие. Именно в эпоху Васильева в составе управления появился уникальный отдел капитального строительства — единственный среди всех УАД, выполнявший функции дирекции заказчика для строящихся дорог «Татнефти». Война научила его стратегии, милиция — тактике, а жизнь — ценить профессионалов.



На партийном съезде с коллегами-дорожниками. С. Г. Васильев четвертый справа

Первым его помощником, «правой рукой», был главный инженер Марс Мунирович Насыбуллин — человек, который начинал здесь простым мастером на Мактаминском участке и вырос до руководителя высочайшего класса. Позже эту техническую эстафету подхватил Валерий Иванович Брижак. Его опыт и компетенции легли в основу дорожной службы ПО «Татнефть», которую Валерий Иванович возглавлял на протяжении целого ряда лет. Обращаясь к своим коллегам в честь 45-летия службы с газетных полос, заслуженный строитель Татарской АССР подчеркнет самое главное — вклад каждого, кто посвятил себя дорожному строительству.

Сменивший его на посту руководителя инженерного корпуса Альметьевского УАД Александр Павлович Репенко, прошедший большой профессиональный путь, впоследствии был назначен заместителем министра транспорта республики.

«Первая смена» не просто построила дороги. Она создала генотип предприятия. Иванов дал ему душу и кураж. Васильев дал системность и стратегическую глубину. А их соратники — Троицкий, Насыбуллин, Репенко, Брижак и сотни безымянных героев тыла и трассы — инженерную прочность.

Семьдесят лет спустя, глядя на ровные ленты асфальта, убегающие к горизонту мимо вышек и новых микрорайонов, стоит помнить: все это выросло из той самой траншеи, прорытой вместо деревянного щита, из песни, спетой перед началом планерки, и из железной воли человека, который когда-то вышел из горящего танка, чтобы в итоге провести дороги к сердцу татарской нефти.

Эта первая смена свою вахту сдала достойно. Колея не стерлась.



...Если в первое десятилетие существования службы техника и механизация работ были таковыми, что вся надежда оставалась на людские руки, то сегодня в составе дорожной службы современные машины, механизмы, оборудование, мощные производственные базы. Но по-прежнему машина ничего не значит без человека труда, выросшего на примере отцов и дедов.

В.И. БРИЖАК,
начальник дорожного отдела УТТ и СТ ОАО «Татнефть»
(из обращения в буклете к 45-летию
дорожной службы ОАО «Татнефть», 1995 год)





В ходе работы над Книгой мне посчастливилось взять интервью у вдовы Валерия Ивановича — Анны Васильевны Брижак. Оказалось, что их судьбоносная встреча в Казани стала предпосылкой для приезда этой легендарной четы дорожников в Альметьевск. А сама Анна Васильевна также вошла в первую смену, вставшую на путь строителей дорог.

...Судьба привела маленькую Аню в Альметьевск в суровом 1942 году. Мать, простая неграмотная женщина, привезла детей из уральского Асбеста поближе к родне, пока отец воевал на фронте. Жизнь с детства не баловала: семь классов школы и четкое понимание, что в многодетной семье (после войны детей стало семеро!) нужно не мечтать, а работать. И Анна пошла. В семнадцать лет — учеником штукатура.

Конечно, была мечта — хотела стать хирургом. Но жизнь, словно опытный прораб, внесла свои коррективы. В 1958 году Анна пришла в только что созданную ДСРК, которая располагалась на месте бывшей «зоны», где полуподвальные бараки смотрели окнами в землю. Ирония судьбы: будущий инженер-дорожник начала свой путь в этой организации... кочегаром.

— *Девушка — и в кочегары?* — не сдержавшись, прерываю рассказ Анны Васильевны.

— *А тогда все так работали,* — улыбается моя героиня. — *Зимой — у котла, а летом — лом, лопата и кирка: песчано-гравийную смесь на дорогу бросали.*

Но внутренний стержень требовал большего. Работая посменно у раскаленных мазутных котлов, она оканчивает вечернюю школу. Учительница немецкого, видя талант ученицы, уговаривала ее идти на факультет иностранных языков, но Анна Васильевна выбрала дорогу, ставшую судьбой. Она едет в Казань и поступает в инженерно-строительный институт.

Кстати, на учебу Анну Васильевну направил сам Елизар Михайлович Иванов. Талантливый руководитель Альметьевской ДСРК сразу разглядел в трудолюбивой и основательной девушке кадровый резерв. В итоге пять вступительных экзаменов сданы — характер, выкованный на строительных лесах и в котельной, дал о себе знать.

Именно в КИСИ, в сентябрьском колхозе во время студенческой «картошки», она встретила Валерия. Интересный, статный, только после армии. С первого курса и на всю жизнь — рука об руку. В 1965 году они поженились, а после окончания вуза вернулись в Альметьевск. Анна — в родной ДСРК, где вскоре была назначена начальником участка. Участок дали огромный и самый сложный — городские дороги и направления на Акташ и Ромашкино.



А. В. Брижак. 1960-е годы

— *Я же по дорогам, кроме кирки да лопаты, ничего не видела!* — признается она.

Но не жаловаться же было. Всю зиму ее учили бульдозеристы и грейдеристы: где подрезать, как снег убирать. В первое время подшучивали над «зеленой», хотя и дипломированной коллегой. Но быстро прониклись уважением к этой хрупкой, ответственной девушке.

— *Дорожными рабочими в большинстве своем работали женщины,* — вспоминает Анна Васильевна те героические времена. — *Песковалок нет, все вручную — прямо с едущей машины лопатами разбрасывали песок. Никто не думал, что может упасть через низкие борта самосвала. Шли и работали.*

— — — — —

Голубые ели
для парка
привезли
специально
из Казани

— — — — —

Позже Анна Васильевна перешла в ПТО, стала начальником производственно-технического отдела. За долгие годы работы — а их набралось тридцать с лишним — сменилось всего три начальника ДСРК: Иванов, Васильев и Гайнутдинов. Всех она помнит поименно и с большим уважением. При ней закладывали знаменитый парк с голубыми елями, привезенными из казанского питомника, строили клуб «Дорожник», расширяли базу, чтобы машины не ночевали на морозе под открытым небом.



Автодорога Заинск — Набережные Челны. Бетькинский участок. 1972 год



Вот так сегодня выглядит первое административное здание Альметьевской ДСРК. Здесь находятся Центр управления транспортом, актовый и тренажерный залы ООО «Татнефтедор». Реновация проведена в 2025 году

Супруг Анны Васильевны, Валерий Иванович, стал фигурой поистине легендарной. Пройдя путь от мастера СУ-854 до главного инженера ДСРК, возглавил дорожный отдел объединения «Татнефть». Именно он курировал строительство трассы на Нурлат, жил в палатках на трассе, поднимая дороги для новых нефтяных промыслов. А Анна Васильевна являлась надежным тылом, растила детей и при этом всегда оставалась в курсе всех производственных дел. Недаром же Валерий Иванович, даже когда она вышла на пенсию, каждое утро вывозил ее «на дорогу» — навестить, как там проложенные ею километры.

Дорожная династия Брижак продолжилась. Сыновья, Александр и Евгений, тоже посвятили себя этой профессии, водили машины, работали механиками. «Наверное, кровь тянет», — сказал один из них, когда решил пойти по стопам родителей.

Сегодня Анна Васильевна смотрит на карту дорог Альметьевского района и улыбается. Она не стала хирургом, о чем мечтала в юности, но ее трудовые мозоли и бессонные ночи стали частью огромной кровеносной системы региона — его дорог. За плечами — ведомственные награды, медали, почетные грамоты. Но главная награда для нее — это ровное полотно под колесами машин и память о том, как на пустом месте, своими руками, создавалась та инфраструктура, которой мы пользуемся сегодня.

БЛИЦ-ИНТЕРВЬЮ, или что осталось за кадром встречи с А. В. БРИЖАК

— А были в коллективе ДСРК женщины-руководители, или вожжи управления могли держать только мужские руки?

— Конечно были! В 1969–1970 годах три из четырех дорожных участков нашей конторы возглавляли женщины: Амина Шаихова, Лида Окишева и я. (Улыбается.) Жизнь научила держать вожжи.

— Анна Васильевна, Вы откликнулись на нашу встречу даже несмотря на сломанную ногу...

— А как иначе? Книга, она ведь для истории — о молодости, о мечтах, о тех, с кем вместе работали. Чтобы новые поколения знали, с чего начинались наши дороги.



В маленькой, но светлой квартире на улице с символичным названием «Дорожная» время течет по-особенному. Здесь, в окружении фотографий детей, внуков и одного очень серьезного правнука, живет Таскира Мазитовна Ашрапова. Ей есть что вспомнить: за плечами почти два десятилетия стажа в Альметьевском управлении автомобильных дорог и судьба, в которой, кажется, уместился весь XX век с его трагедиями и трудовыми подвигами.

Это было одно из самых необычных интервью, которые я когда-либо брала. Проходило оно под хлопоты Таскиры апы у плиты на уютной кухне, где к моему приходу она собственноручно готовила традиционное татарское угощение — кыстыбый. Придя немного раньше времени, я с удовольствием любовалась отточенными движениями хозяйки, наслаждалась шкварчащей песней плиты и ароматом подрумянивающихся на сковороде лепешек. И решила не отрывать ее от процесса, а поговорить по душам под незримую работу диктофона.

...Таскира Мазитовна родилась в год начала Великой Отечественной войны в татарской деревне Булгар-2. Папа, будучи председателем колхоза, стал жертвой политических репрессий. Его забрали за три месяца до рождения дочки. Так что маме пришлось одной поднимать оставшихся без отца пятерых детей, работая в колхозе животноводом. Но маленькая Таскира с детства знала — у нее «голова работает». Она обожала цифры и мечтала стоять у доски с мелом в руках:

— *Мечта была — учительницей математики стать*, — признается сегодня Таскира апа.

Но Аллах распорядился иначе. Сразу после школы, куда приходилось добираться пешком за семь километров в буран и проливной дождь, началась взрослая жизнь. Почти ребенком она уехала на заработки — сначала в Казань, потом в Казахстан на железную дорогу. В 18 лет судьба привела ее в Альметьевск — в дорожную строительно-ремонтную контору. И эта дорога стала главной в ее жизни.

Таскира Мазитовна застала ДСРК практически у истоков. В ее трудовой книжке целый список профессий: рабочая, заправщица, кладовщица, уборщица, дворник. Особая гордость — годы, проведенные в конторе за деревянными счетами:

— *Компьютеров тогда и в помине не было, арифмометры только появились, а я работала на одних счетах. Приход, расход, остаток — у меня все сходилось. Бухгалтеры удивлялись: как это у тебя так точно выходит?* — вспоминает она, и в глазах загорается тот самый математический огонек.



Т. М. Ашрапова в первые годы работы в Альметьевской ДСРК

Но судьба была наотмашь. В 37 лет Таскира Мазитовна в чем-то повторила судьбу своей мамы, оставшись вдовой с двумя детьми на руках. Сыну — 14, дочке — 16. С скромная зарплата и огромная ответственность. Она не сломалась. Устроилась в магазин продавцом, потому что детей не с кем было оставить, а садиков не было. Со временем дети подросли, вернулась в свой коллектив, в родную стихию дорог, асфальтобетона и смет. Получила квартиру на той самой улице Дорожная.

— *Я никогда помощи ни у кого не просила. Стеснялась,* — говорит Таскира апа сегодня. — *Даже когда сын спрашивает о здоровье, отвечаю, что все хорошо.*

Впрочем, в этом «не скажу» — не упрямство, а стальной стержень поколения, которое привыкло не ныть, а работать. Того самого поколения, что строило дороги, растило детей, пережило дефицит, талоны и невыплаты зарплат в девяностые, но сохранило ясный ум и доброе сердце.

Сегодня у Таскиры Мазитовны есть кому готовить кыстыбый. Частые гости в ее доме — семьи сына и дочери, внуки и правнук. А когда спрашиваешь, что бы она хотела пожелать молодым дорожникам, ветеран труда Таскира апа на секунду задумывается, а потом, как математик, выдает точную формулу:

— *Чтоб каждый человеком был. Чтоб работал честно. И чтобы Аллах здоровья дал — остальное приложится.*

Празднование
25-летия АУАД



Гаражи
Миннибаевского
дорожного участка



БЛИЦ-ИНТЕРВЬЮ, или что осталось за кадром встречи с Т. М. АШРАПОВОЙ

— Таскира апа, а Вы по счету которая в семье?

— Последняя, десятая. Правда, за время войны и трудные послевоенные годы нас всего пятеро у мамы осталось.

— Вижу на столе тетрадь с фамилиями дорожных рабочих и механизаторов...

— Это я к интервью готовилась — записала имена тех, с кем работала, чтобы и о них память в истории осталась: Валя Баязитова, Таслима Загирова, Талия Низамутдинова, Хуббатуллины Рахия и Минзагит, Альбина Юсупова, Гульфира Якупова, Фатима Даминова, Тереза Сахапова, Виктор Курамышин, Венер Камаев и многие другие, конечно.



Альметьевское УАД на демонстрации



Субботник. 1978 год

**Главные
инженеры
ДСРК / АУАД
и годы их работы:**

Троицкий
Виталий
Гаврилович
1958–1967 гг.

Насыбуллин
Марс
Мунирович
1967–1974 гг.

Брижак
Валерий
Иванович
1974–1976 гг.

Репенко
Александр
Павлович
1977–1983 гг.

Хакимуллин
Рашит
Абдуллович
1983–1986 гг.

Рязянов
Шамиль
Абдулаевич
1986–1996 гг.

Халиков
Минасих
Зуферович
1996–1997 гг.

Начальники ДСРК / АУАД



**Иванов
Елизар Михайлович**
1956–1969 гг.



**Васильев
Сергей Григорьевич**
1969–1983 гг.



**Абдуллин
Флорид Фаизович**
март 2006 г. — октябрь 2006 г.



**Гарифуллин
Рустем Габдулбариевич**
2006–2015 гг.

И ГОДЫ ИХ РУКОВОДСТВА:



Гайнутдинов
Раис Габдулхакович
1983–1998 гг.



Салихов
Мазит Хазипович
1998–2005 гг.



Галимов
Ильшат Габднурович
2015–2024 гг.



Хаернасов
Фидаиль Рурикович
2024 г. — по настоящее время

Салихов
Мазит
Хазипович
апрель–июль 1998 г.

Халиков
Минасих
Зуферович
1998–2001 гг.

Гумаров
Асгат
Нигматзянович
2004–2006 гг.

Гарифуллин
Рустем
Габдулбариевич
март–декабрь 2006 г.

Галимов
Ильшат
Габднурович
2007–2015 гг.

Брюханов
Вадим
Валерьевич
2016–2022 гг.

Крылов
Андрей
Михайлович
2022–2024 гг.

Анисимов
Виталий
Юрьевич
*2024 г. —
по настоящее время*

ГЛАВА ВТОРАЯ.

МАРШРУТ ПОСТРОЕН

Любая дорога — это не только бесконечная лента асфальта, уходящая за горизонт, но и точки неизбежных развилок. Период с начала 1980-х до конца 1990-х стал для Альметьевского УАД именно такой стратегической развязкой.

Время диктовало новые правила движения: менялась карта ответственности, привычные городские магистрали ушли под крыло нового предприятия, а сама служба, словно набравший скорость состав, сосредоточилась на главных артериях региона. Но даже прокладывая сложный маршрут сквозь экономическую турбулентность десятилетий, коллектив не забывал о том, что самая важная остановка на пути — это родной дом.

Эта глава о том, как управление перераспределило силы на дорогах и сумело решить жилищный вопрос, дав своим людям надежный тыл.



Древо жизни: шелест новых ветвей

Едва успев окрепнуть после рождения, Альметьевская ДСРК уже через три года приняла на свои плечи не только промысловые тракты, но и городские улицы. Это был первый звонкий ручеек, побежавший от основного ствола, — появился городской участок.

Нефтедобыча не могла ждать. Месторождения дышали в спину, скважины расплзались по карте, и асфальтовая лента должна была поспевать за буровыми. Тянуть все нити из одного центра стало невозможно — организм требовал разветвления, как дерево требует новых побегов, чтобы удержать крону под тяжестью плодов.

В 1961 году ствол дал мощную ветвь в сторону Камы. В поселке Бетьки зашелестел листовой новый Челнинский ДУ-4. А чуть раньше пробовал силы Акташский участок — словно почка, которая позже трансформировалась в нечто иное, но свою роль в росте сыграла.

Шестидесятые шумели мотором и временем больших перемен. В это время в Альметьевской ДСРК действовал Джалильский дорожный участок. Но в 1967-м от могучего

дерева дорожников отделился целый самостоятельный побег — Азнакаевское линейно-эксплуатационное управление автодорог. Это было уже не просто ответвление, а полноценная ветвь, уносящая с собой энергию трасс Актюбы и Джалиля, по-соседски переданных из рук бугульминских и альметьевских коллег.

Древо продолжало тянуться к солнцу. В 1975-м, когда нефтяной прилив докатился до Нурлата, там проклюнулся новый листок — дорожный участок НГДУ «Нурлатнефть». А к 1978 году все дорожные предприятия нефтяников обрели взрослую статью, сменив статус на солидное «Управление автомобильных дорог». Крона стала гуще, ствол — крепче.

Новые побеги появлялись там, где труднее всего дышалось дороге. В 1984-м на трассе Акташ — Заинск — Набережные Челны, вдалеке от основных баз, был зажжен фонарь Заинского участка.

В девяностые пришла пора не просто роста, а осознанного деления. В 1991 году заинская ветвь стала самостоятельной. Вслед за ней, в начале нового времени, расправили свои листья небольшие дорожные участки уже в составе нефтегазодобывающих управлений «Татнефти». Так менялась жизнь там, где это было нужно дороге и нефти.

— — — — —
Свой путь
от альметьевских
дорожников ведут
Азнакаевское УАД,
Нурлатское УАД,
Заинское УАД
— — — — —



Дорожные работы в Альметьевске



Уважаемые ветераны, друзья-дорожники!

Семьдесят лет — дата, которую мы, бугульминцы, ощущаем как свою собственную. Наши управления вышли из одной колыбели, и все эти десятилетия мы идем плечом к плечу. Вы для нас не просто коллеги, а настоящие братья по дорожной судьбе.

В год вашего 70-летия я с особым чувством вспоминаю мудрость наших аксакалов и силу семейных династий, которые одинаково крепки и в Бугульме, и в Альметьевске. Вы взяли лучшее из старой школы — тот самый «дорожный кодекс», где совесть и качество всегда важнее формальных отчетов, — и наполнили его энергией современных технологий. Глядя на ваши ровные, стойкие к нагрузкам магистрали, понимаешь: здесь трудится сплоченная команда, у которой душа лежит к своему делу.

Низкий поклон ветеранам за фундамент, заложенный на десятилетия вперед. Спасибо всему коллективу за то, что высоко держите наше общее знамя «Татнефтедора». Желаю вам крепкого здоровья, надежной техники и такого же крепкого тыла. Пусть каждая ваша дорога служит людям долго, а в семьях всегда царят достаток и счастье. С юбилеем, дорогие друзья!

Анатолий Васильевич РАДЮКОВ,

начальник Бугульминского УАД ООО «Татнефтедор»



Дорогие друзья, уважаемые коллеги и единомышленники!

От всего коллектива заинских дорожников поздравляю вас с 70-летием!

Заинское управление гордится вами и вашим опытом, беря пример как со старшего брата. Мы знаем, что школа Альметьевского УАД — это про честь мундира, про дело, сделанное на пять с плюсом, и про ту самую совесть, которая работает без выходных. Проезжая по вашим ровным магистралям и наблюдая за тем, как смело вы беретесь за самые сложные проекты, я вижу: здесь трудятся люди, у которых дорога — призвание.

Огромная благодарность ветеранам за бесценный опыт, переданный молодым поколениям. Спасибо всему коллективу за братское плечо и неизменную готовность прийти на помощь. Желаю вам крепкого здоровья, безотказной техники и новых больших побед. Пусть каждая ваша трасса служит долгие годы, а в семьях сохраняются мир, тепло и достаток. С юбилеем, наши старшие коллеги!

Дмитрий Николаевич ШАШИН,

начальник Заинского УАД ООО «Татнефтедор»



Дорогие юбиляры!

От всего сердца поздравляю вас с 70-летием! Для Азнакаевского управления эта дата также праздничная — мы выросли из вашего крепкого ствола и всегда помним, что характер, закалка и отношение к дороге у нас общие.

Глядя, как уверенно вы сегодня работаете с «умным» асфальтом, 3D-грейдерами и главным нашим капиталом — горячими сердцами, я вижу: традиции первой смены живы. Вы по прежнему задаете ритм, доказывая, что настоящая дорога — это не просто полотно, а призвание и судьба.

Глубокая благодарность ветеранам за мудрость и школу. Спасибо коллективу за возможность идти вперед плечом к плечу и братья за такие проекты, которые еще вчера казались фантастикой. Желаю всем крепкого здоровья, благополучия и показательно успешных объектов. Пусть каждый километр, уложенный вами, служит людям долго и безопасно, а в семьях царит счастье. С юбилеем, братья по дороге!

Равиль Галеевич ГИНАТУЛЛИН,

начальник Азнакаевского УАД ООО «Татнефтедор»



Уважаемые ветераны и работники дорожного хозяйства!

70 лет — это запас прочности, которым гордится вся дорожная семья «Татнефтедора». Для нас, нурлатцев, вы не просто коллеги, а товарищи, вместе с которыми мы прошли не одну тысячу километров. Были времена, когда наш участок только зарождался под вашим крылом, и с тех самых пор мы учились у вас главному: делать дорогу на совесть, не бояться извилистого рельефа и крепко держать слово.

Сегодня я с уважением смотрю, как Альметьевское управление решает задачи на сложнейших и ответственных участках нашего региона. Ваш подход к делу, где качество, взаимовыручка и уважение к человеку стоят выше любых инструкций, — это тот ориентир, по которому мы сверяем и свою работу.

Отдельные слова поздравления ветеранам, заложившим фундамент традиций. Спасибо всему коллективу за братское плечо и неизменную надежность. Желаю вам крепкого здоровья, неиссякаемой энергии и новых масштабных проектов. Пусть дороги под вашими колесами всегда будут ровными, техника — безотказной, а в семьях царят мир и достаток. С юбилеем, альметьевцы!

Марат Фаридович БАДУРТДИНОВ,

начальник Нурлатского УАД ООО «Татнефтедор»



Именно в это время больших структурных разветвлений в Альметьевское УАД пришел новый машинист автоскрепера Михаил Николаевич Мазанкин. Его судьба могла сложиться совсем иначе. Он мог остаться на сверхсрочную службу в армии, ходить в «загранку» на судах научно-исследовательского флота и искать косяки рыбы где-нибудь в Атлантике. Мог даже стать учителем физкультуры и труда — с водительскими правами в придачу. И сегодня, спустя 36 лет безаварийной работы в Альметьевском управлении автомобильных дорог, он ни о чем не жалеет.

...Михаил Николаевич — из поколения тех, кто помнит свои корни до последней тропинки. Он родился в лесной деревушке Соколка, которой уже полвека нет на карте — 21 дом, пасеки, зажиточное хозяйство. С детства привык к труду: пока отец на комбайне, а мама на свекольном поле, он управлялся с пчелами. Может, поэтому с техникой всегда был на «ты». Однако первый шаг в выборе профессии был все-таки иной. Впрочем, из Мензелинского педучилища деревенский паренек сбежал через две недели: тянуло к «железу», к технике, а не к школьной доске.

За год, да еще и с отличием, юный Миша окончил Русско-Акташское профессионально-техническое училище (в 2000-х оно было присоединено к Альметьевскому профессиональному колледжу). Дипломированного тракториста-машиниста широкого профиля собирались направить на дальнейшее обучение в Чистополь, но ответственный парень не хотел отставать от армейской службы.

После флота, где он служил электриком противолодочной обороны во Владивостоке, 21-летний парень вернулся в Альметьевск и просто шел по городу. Увидел, как работают песковалки, и загорелся: «Чья техника? Где такие машины водятся?» Пришел в гараж УАД, а там стоял он — огромный автоскрепер МАЗ, белорусский богатырь на 15 тонн груза.

— Ни разу такой «дурмашины» не видел, — смеется ветеран. — Главный механик Петр Александрович Булыгин, сам старый моряк, глянул на меня и говорит: «Справишься». Сел я в кабину без всякой стажировки, подергал рычаги, освоил подъем ковша, забор грунта. И поехал. Так и началась моя дорожная жизнь.

— — — — —
**"Ни разу такой
 "дурмашины"
 не видел!"**
 — — — — —

Его маршруты пролегли через всю историю предприятия. Строил дорогу на Нурлат до самого Черемшана, жил в тех самых палатках, о которых до конца жизни вспоминал Валерий Иванович Брижак. Частенько командировали за новой техникой и запчастями в Воронеж, Кострому, Ярославль. А еще Михаил Николаевич много учился, повышая свою квалификацию. Первая машина — ЗИЛ-131, потом самосвал ММЗ, затем 26 лет за рулем дежурного автобуса КАВЗ и ПАЗиков. Он помнит время, когда дорожники были для села главной опорой: каждую осень колонны уходили на уборку урожая, а после получали грамоты из колхозов.

Был в его биографии момент, когда молодой водитель задумался об увольнении. Пришло время создавать семью, обзаводиться своим жильем, чтобы было куда привести любимую Наташу. Зашел он тогда в кабинет к Сергею Григорьевичу Васильеву, легендарному руководителю УАД.

— Он меня то «улым», то «сын» называл. Говорит: «Иди работай, все тебе будет. И машина, и квартира». И ведь слово сдержал, — вспоминает Михаил Николаевич. — Дали сначала «однушку», потом двухкомнатную по соседству. Место в садике для детей выбили. Социальная поддержка что в те годы, что сейчас — не пустой звук, а норма жизни.



За десятилетия за рулем с ним случилось всякое, но одну историю он рассказывает как большой жизненный урок. Молодой, только севший на ЗИЛ-131, поехал он один в Азнакаевский район за отвалом для трактора. На обратном пути, под Актюбой, заглох мотор — кончился бензин. Ни канистры, ни шланга. Стоит на дороге, голосует. Остановился пожилой татарин на стареньком ЗИЛ-157.

— Бабай, выручай!
 — Бери, вон два бака, лей.



По пути на щебеночный карьер в Новошешминском районе

А у Михаила — пустые руки. С тех пор он усвоил железное правило: в машине всегда должны быть лопата, домкрат, трос и шланг. Этот принцип взаимовыручки и подготовки к любым неожиданностям он пронес через всю жизнь и привил сыновьям.

Сегодня Михаилу Николаевичу за 70. Позади сложнейшие операции, годы химиотерапии, два инсульта. Но, глядя на этого подтянутого человека, который каждый день проходит пешком свои десять тысяч шагов, а летом наматывает по 10–20 километров на велосипеде, не скажешь, что он борется с онкологией с 2010 года. Его главное лекарство — движение и любовь к жизни.

— Я на работу как на праздник шел, — признается он, листая альбом с фотографиями автопарка. — Нигде больше не работал, только в родном УАДе.

С фотографии на комодке мне улыбается красавица-внучка. Династия Мазанкиных продолжается, пусть и не за баранкой дорожной техники, но с тем же азартом в глазах, что был у их отца и деда, впервые севшего в кабину незнакомого автоскрепера и сказавшего себе: «Справлюсь».



М. Н. Мазанкин в рейсе

**БЛИЦ-ИНТЕРВЬЮ,
или что осталось за кадром встречи с М. Н. МАЗАНКИНЫМ**

— Сегодня снега выпало в Альметьевске с метр, а у вас ни миллиметра возле дома — как так?

— Я же дорожник, по-другому нельзя — и дома, и на работе путь всегда должен быть свободен. Лопата и привычные к труду руки до сих пор творят чудеса.

— Вы рекорсмен по продолжительности интервью — за полчаса обо всем рассказали...

— Наверное, потому, что все в моей жизни происходит быстро: и выражи судьбы, и печали, и радости. У каждого свой путь. Пусть он будет благополучным — у каждого!

ТРИ МЕСЯЦА И ОДНА ЖИЗНЬ

Среди руководителей, чьи имена золотыми буквами вписаны в летопись Альметьевского УАД, особое место занимает Раис Габдулхакович Гайнутдинов. Человек, прошедший путь от деревенского мальчишки, выросшего без отца в суровые военные годы, до второго секретаря горкома партии. Он возглавил дорожное хозяйство в непростое время и оставил о себе память как о созидателе и мудром наставнике.



ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Образование:

Казанское техническое училище, Татарский вечерний факультет Московского института нефтехимической и газовой промышленности имени И. М. Губкина

Профессиональный путь:

1968–1976 гг. — инженер, начальник отдела, заместитель начальника управления СУ-48 треста «Татспецстрой», секретарь парткома треста «Строймеханизация»

1976–1983 гг. — зав. промышленно-транспортным отделом, второй секретарь Альметьевского горкома КПСС

1983–1999 гг. — начальник Альметьевского УАД, зам. директора ООО «Татнефтедор»

Награды:

Заслуженный строитель ТАССР, награжден орденом «Знак Почета», медалью «Ветеран труда», отмечен многочисленными почетными грамотами и благодарностями, общественными наградами



Р. Г. Гайнутдинов
в рабочем
кабинете

Закалка длиной в детство

Судьба будущего руководителя ковалась в тяжелейших условиях. Родом из деревни Старые Турнали Арского района, он рано узнал цену труду и куску хлеба. Отец погиб на фронте в 1941-м, оставив мать одну с тремя мальчишками на руках.

— *Росли на картошке, на травах, на сныти. Самое вкусное блюдо — кусок хлеба, я готов был за него душу отдать,* — вспоминает Раис Габдулхакович.

Несмотря на голод и нужду, тяга к знаниям оказалась сильнее обстоятельств. Родившийся в один день с Габдуллой Тукаем, он с детства стремился достичь большего. Развитый не по годам, в шесть лет маленький Раис уже читал газеты. Окончив десять классов с одной четверкой по химии в аттестате, отправился покорять Казань. Без денег, без связей, в одних домотканых штанах и с тридцатью яйцами в узелке, выручка от продажи которых пошла на билет на поезд. Этот поступок — квинтэссенция его характера: идти вперед, невзирая на страх и отсутствие поддержки. Техническое училище, служба в армии на границе с Афганистаном, работа на Миннибаевском газоперерабатывающем заводе и в СУ-48 треста «Татспецстрой», вечерний институт, партийная школа — за всем этим стоит огромное трудолюбие и внутренний стержень.

Три этажа на месте одного

Неожиданно судьба привела Раиса Габдулхаковича в дорожное управление. Назначение виделось ему временным — всего на три месяца, пока не освободится место в другой структуре. Однако реальность оказалась иной.

В 1983 году в Альметьевском управлении автомобильных дорог ждали «очередного партийца». Коллектив из 580 человек, большинство из которых — женщины с мозолистыми руками, замер в тревожном ожидании. Новый руководитель Раис Гайнутдинов пришел без лишнего шума. И первое, что он сделал, — это не план «повышения эффективности», а обращение по имени-отчеству.

— *Готовность людей работать меня просто удивила, — признается ветеран. — Особенно женщины. Асфальт 120 градусов под ногами, сверху 30-градусная жара, они кладут его лопатами и фанерой трамбуют. Хоть бы одна пожаловалась.*

Главной его заботой стало создание достойных условий для людей. Работать в барачном помещении персоналу было невозможно, и Раис Габдулхакович, используя свой опыт проектировщика, лично чертил эскизы нового административного здания. Фундамент, заложенный до него под одноэтажную постройку, был усилен — в итоге за два года силами коллектива было построено трехэтажное здание. В настоящее время оно является головным офисом ООО «Татнефтедор». Были запущены столовая и медпункт, налажен быт.

**Руководитель лично чертил
эскизы нового здания**



Новое здание Альметьевского УАД. 1995 год



Сугробы нефтяной столицы



Обустройство базы. АТЦ



День нефтяника в АУАД. 1994 год

Стратег дорожного фронта

Надо было оперативно решить еще один острый вопрос — облегчить обслуживание дорог в набережночелнинском направлении до аэропорта Бегишево, откуда нефтяники Татарии летали в Западную Сибирь.

— В 1984 году были арендованы территория и помещение в Заинске, — рассказывает мой собеседник историю создания нового дорожного участка Альметьевского УАД, впоследствии превратившегося в Заинское УАД.



Награждение передовиков производства



Ул. Ленина в Альметьевске

Вспоминая итоги первого года работы, обладатель тончайшего чувства юмора (о чем свидетельствуют и несколько изданных им на заслуженном отдыхе книг) Раис Габдулхакович говорит:

— *Результаты были нормальные. Мы справились с планом и даже стали проводить смотр-конкурс техники, превратив подготовку к сезону в праздник, а не в аврал. Словом, «наверху» меня особо не ругали. Даже начали изредка хвалить.*

Понимая масштаб задач, Гайнутдинов принял стратегически верное решение, которое определило развитие городской инфраструктуры на десятилетия вперед. В то время на балансе УАД числилось 220 км городских дорог с тротуарами и городским парком с Вечным огнем, 860 км трасс общего пользования в пяти направлениях. Техники катастрофически не хватало.

Имея огромный авторитет после работы в горкоме партии, он вышел с предложением к руководству «Татнефти» и города: выделить для обслуживания Альметьевска отдельную структуру, оснастив ее новой техникой. Так был создан Комбинат благоустройства, которому на средства нефтяников закупили 23 единицы новой техники и передали функции по содержанию города. Это позволило УАД сконцентрировать усилия на главном — загородных магистралях. Впрочем, одного авторитета для решения задач было недостаточно. Чтобы закрыть жилищный вопрос, понадобились нестандартные подходы.

— *На тот момент список нуждающихся в получении какого-либо жилья, а также в расширении жилплощади превысил 100 человек. И я подумал — надо одним махом решить все проблемы. А для этого было необходимо построить многоквартирный дом в Альметьевске.*

Как это было, я расскажу в Книге чуть позже — в разделе «История одного дома». Здесь же упомяну только об одном. Комиссия по распределению квартир во главе с Раисом Габдулхаковичем и председателем профкома Минасихом Зуферовичем работала несколько дней. В итоге список очередников свели к нулю.

На своем месте

Три месяца растянулись на 15 лет плодотворной работы. Раис Габдулхакович прижился в коллективе, коллектив принял его.

Мои коллеги в многочисленных интервью часто спрашивают, не жалеет ли он, что свернул с партийной лестницы на пыльную дорогу. Раис Габдулхакович лишь улыбается и вспоминает, как при встрече его обнимают бывшие работницы — те самые женщины, что когда-то вручную клали асфальт:

— *Оценка моего труда как руководителя — это дороги, которые до сих пор служат, в том числе и моим детям, внукам, правнукам, а еще — память людей, для которых удалось создать условия труда в очень непростое время.*

Это тот самый случай, когда руководитель пришел «на три месяца», а остался в истории.

ТРИ ФАКТА О ТРЕТЬЕМ РУКОВОДИТЕЛЕ АУАД

Факт № 1. Школьная грамота

По какой причине Р. Г. Гайнутдинов научился читать в 6 лет?

1. Очень боялся мышей
2. Хотел стать космонавтом
3. Планировал стать дорожником

Факт № 2. Квадратные метры для работников

Что помимо административного здания построили для сотрудников при Р. Г. Гайнутдинове?

1. Ведомственный профилакторий на 50 мест
2. Ряд жилых домов
3. Типовые общежития гостиничного типа

Факт № 3. Чешские «Татры» с местным характером

Какую проблему в УАД решили без заводских поставок, сварив недостающее оборудование прямо в своем транспортном цехе?

1. Усилили рамы у всех самосвалов
2. Изготовили снегоочистительные отвалы для «Татр» из швеллеров
3. Собрали передвижные битумные котлы

Ф1. Раис Габдулхакович очень боялся мышей. Поэтому, чтобы не оставался дома одному, ходил с братом в школу, где и научился читать в шесть лет.
Верный ответ — 1.

Ф2. Зарбота о людях началась не с лозунгов, а с крыши над головой. Хозспособом был построен ряд жилых домов в Нижней Мактаме, Миннибаево, Русском Акташе, Урсале и Альметьевске. **Верный ответ — 2.**

Ф3. «Татры» были мощные, но без отвалов зимой простаивали. Народная смекалка компенсировала дефицит техники. **Верный ответ — 2.**

ОКС и ПТО. Из первых уст



Людмила Аркадьевна Матвеева — из тех людей, которые привыкли держать судьбу в своих руках. Поэтому практически сразу после интервью я приняла нетривиальное решение и предложила ей стать соавтором этого раздела Книги, написав о больших проектах отдела капитального строительства и производственно-технического отдела Альметьевского УАД через свою биографию. Думаю, наша совместная работа позволила сохранить много исторических деталей в летописи этих значимых отделов предприятия.

...В Татарию я попала шестимесячным ребенком в 1952 году, когда отец-фронтовик перевез нашу семью в Альметьевск из Тульской области. Окончив школу № 2, мечтала стать педагогом, но... судьба, словно опытный проектировщик, проложила другую трассу. Вместо школьной доски и указки в моих руках оказались чертежи, проекты дорог, линейки и рулетки.

В ДСРК, как тогда называлось управление, я была направлена по распределению после окончания автодорожного факультета КИСИ на должность мастера. Но... в жизни опять произошел поворот. Инженер по технике безопасности, фронтовичка Зоя Романовна Смагина пожалела, как она сказала, «молоденькую птичку», мамочку маленького ребенка. И предложила начальнику Сергею Григорьевичу Васильеву направить меня в проектно-сметное бюро.

Следующим поворотным шагом стала работа в новообразованном отделе капитального строительства, которому ПО «Татнефть» делегировало полномочия заказчика по строительству промышленных дорог на разрабатываемых нефтяных месторождениях. Работать предстояло с крупными строительными трестами: «Каздорстрой» (СУ-854), «Камдорстрой» (СУ-852). Руководил отделом Степан Иванович Макаревич. Работали под непосредственным руководством управления капитального строительства «Татнефти».

Были построены участки дороги Кузайкино — Нурлат, двухполосный участок Альметьевск — Заинск, расширена проезжая часть федеральной трассы Казань — Оренбург от Альметьевска до села Нагорное.

Приходилось еженедельно выезжать на объекты строительства, подписывать акты на скрытые работы, контролировать ход ведения земляных работ, строительства искусственных сооружений и устройства дорожной одежды. Постепенно накапливались опыт и умение общаться со многими специалистами других направлений.

**Построены участки дорог
 Кузайкино – Нурлат,
 Альметьевск – Заинск и др.**



Первомайская демонстрация. 1978 год



Момент заправки техники

Особые трудности возникали при прохождении трасс через существующие подземные коммуникации. Наиболее памятным оказался сложный переход объездной автодороги Альметьевска через коридор из двенадцати коммуникаций. Это кабели «ТатАИСнефти», правительственной связи, нефте- и газопроводы подразделений «Татнефти», две ветки продуктопроводов 270 мм, три трубопровода «Транснефти» 1200 мм, 800 мм и 720 мм. Задача не из легких.

Сложность заключалась в том, что каждая труба и каждый кабель были действующими и находились в охранной зоне. Проекты обустройства разрабатывались в проектных институтах Москвы и Казани. Весь отдел под руководством главного инженера Шамиля Абдулавица Рязяпова и начальника УАД Раиса Габдулхаковича Гайнутдинова трудился над подготовкой документации, взаимодействовал с эксплуатационниками этих коммуникаций.

— — — — —
**Врезка происходила
в обстановке
готовности
к любому ЧП**
— — — — —

Еженедельные планерки под руководством УКС «Татнефти», контроль за ходом работ, ежедневное решение возникающих проблем позволили завершить обустройство коридора. Укладка основных труб в кожухи и последующая врезка в действующие производственные линии происходили в обстановке готовности к чрезвычайным ситуациям в присутствии пожарных машин строго по графику, согласованному с профильными министерствами. Монтажники «Востокмонтажгаза» с ювелирной точностью выполняли сварочные швы на каждом стыке труб.

Администрация города с нетерпением ждала ввода участка объездной дороги, чтобы вывести транзитный транспорт с улиц Альметьевска.

Запомнился ввод дороги с коридором в эксплуатацию. На торжестве присутствовали первые лица профильного министерства, администрации города, «Татнефти», «хозяев» коммуникаций, проектировщики, строители. Наш отдел отметили почетными грамотами. До сих пор, когда проезжаю этот участок, вижу голую от деревьев просеку и таблички, указывающие на проходящие в земле трубопроводы.

Были и еще не менее значимые объекты, которые реализовывались с участием нашего отдела. Например, устройство подводящего газопровода к нашему асфальтобетонному заводу, осложненное пересечением железнодорожной линии. Или подготовка документации и надзор за ходом строительства жилых домов для наших работников в Русском Акташе, Урсале, Миннибаево, Нижней Мактаме. Особой гордостью было строительство жилого до-квартирного дома в Альметьевске.

После этих интереснейших проектов жизнь опять предложила мне поворот — переход в производственный отдел на смену ушедшему на заслуженный отдых старшему поколению. Это произошло в связи с передачей ведомственных дорог из «Татнефти» в ведение Республиканского управления «Главтатдортранс» и «Волго-Вятскуправтодор». Новый отдел, новые задачи. Теперь пришло время превращать «труд в деньги», т.е. выполненные силами наших дорожных участков объемы предъявлялись на оплату заказчикам. Сметы, форма-2, форма-3... Параллельно мы осваивали и появившиеся на вооружении компьютеры, без которых сейчас немислим ни один шаг в производственной цепочке работ.

Работы по ремонту и содержанию (зимнему и летнему) также предъявлялись в Государственную дорожную службу (г. Казань). Ежемесячно. В дорогу брали ноутбук, ф-2, принтер, бумагу и... старенькую «пятерку» (ВАЗ-2105).

Сейчас я с некоторой завистью смотрю на новенькие иномарки в сегодняшнем ПТО, а тогда наш «Жигуль» был самой ценной машиной в отделе. Но у каждого времени свои условия. Мы же с оптимизмом и желанием выполнять ответственную работу иногда в дождь, в пургу преодолевали трудности. Поэтому мне хочется, чтобы следующие поколения дорожников знали имена инженеров ПТО того времени: Татьяна Александровна Хазиева, Екатерина Марковна Кузьмина, Татьяна Александровна Степанова, Лилия Нагимулловна Вафина и многие другие. Всегда на помощь приходил к нам главный инженер, а впоследствии начальник АУАД Мазит Хазипович Салихов, а потом — выросший в коллективе главный инженер, ставший начальником управления и всего «Татнефтедора», Рустем Габдулбариевич Гарифуллин.

Оглядываясь на прошедшие годы, я очень благодарна судьбе, что получила достойную профессию дорожника, что попала в дружную семью «Татнефтедора», и Дорога стала делом всей моей трудовой жизни.



Л. А. Матвеева на рабочем месте. Начало 2000-х годов

В дорогу брали
ноутбук, принтер,
бумагу и старенькую
"пятерку"

История одного дома

В начале девяностых, когда привычный уклад трещал по швам, а предприятия учились выживать в новых экономических реалиях, в Альметьевском управлении автодорог случилась история, которую сегодня вспоминают как пример удивительной сплоченности и хозяйского подхода. Речь идет о знаменитом доме № 54 по улице Р. Фахретдина — первой масштабной жилищной стройке управления. В нем почти все квартиры были «трешками», а стены помнят энтузиазм людей, строивших свое счастье собственными руками.

В то время практика «хозспособа» — строительства жилья силами самого предприятия — всячески поощрялась. Это был едва ли не единственный реальный шанс для коллектива решить квартирный вопрос. Началось все с документа. Руководство УАД получило заветное постановление о выделении земельного участка под многоквартирный дом в центральной части города. Условие было хитрым: долевое строительство 50 на 50 с управлением здравоохранения. Однако, как это часто бывает в жизни, бумажные планы и реальность быстро разошлись. Получив главный козырь — землю — дорожники взялись за дело, хотя долевое партнерство со временем сошло на нет.



Тот самый дом по ул. Р. Фахретдина в Альметьевске



В доме по-прежнему живут ветераны АУАД

История проектирования этого дома — сплошная череда нестандартных решений. Типовой проект, взятый за основу, никак не хотел «садиться» на выделенный участок. Места было впритык. Специально для этой стройки на Заинском заводе железобетонных изделий заказали нестандартные панели длиной 5 метров 20 сантиметров. Из-за этого дом получил не совсем привычную планировку, которую впоследствии с легкой руки жильцов окрестили «клитушками», но в тех условиях это был не недостаток, а победа инженерной мысли.

Еще на этапе привязки проекта к местности всплыла серьезная проблема: прямо по пятну застройки проходил мощный подземный электрический кабель. Его перенос сулил колоссальные затраты. Чтобы не заморозить стройку, было принято волевое решение: сократить проект с шести подъездов до четырех. Зато двор развернули на 180 градусов, чтобы солнце попадало в окна кухонь, а родители могли видеть детей, играющих во дворе.

Строили дом, что называется, всем миром и в прямом смысле своими силами. Сваи для фундамента забивали профессионалы из «Гидромонтажа» — мостостроители, умевшие работать на сложных грунтах. А вот дальше началась настоящая эпопея с поиском каменщиков и отделочников. Стройка порой замирала на уровне двух этажей в ожидании новой бригады. Отопление и коммуникации доверяли тем, кто готов был внести лепту в общее дело — часто в обмен на будущую квартиру в четвертом подъезде, который изначально планировался для подрядчиков.

— — — — —
**Для проекта были
 изготовлены панели
 нестандартной
 длины — 5,2 метра**
 — — — — —

В эксплуатацию дом сдавали в конце 1994 года, а заселение пришлось на весну 1995-го. Торопились, потому что с 1 января 1995 года вступали в силу новые правила, и жилье нужно было уже выкупать за полную стоимость.

Квартиры сдавали в так называемой «черновой отделке» — голые бетонные стены, требующие полного цикла внутренних работ. Чтобы защитить завезенные стройматериалы от посягательств в лихие времена, жильцы организовали круглосуточное дежурство. В подъездах поставили массивные внутренние задвижки, которые служат до сих пор — как немой памятник той эпохе взаимовыручки.

В этом доме поселились водители, дорожные работники, специалисты — те, у кого была острая нужда в расширении жилплощади. Сегодня здесь по-прежнему живут семьи ветеранов Альметьевского УАД, их дети и внуки.

Дом был сдан в конце декабря 1994 года, чтобы жильё работникам досталось бесплатно



Жилой дом в Нижней Мактаме, построенный в 1957–1958 годах



В том легендарном доме получили квартиры многие из героев этого раздела. Одна из них ныне председатель совета ветеранов ООО «Татнефтедор» Любовь Федоровна Тютюгина. Пользуясь служебным положением, хочу душевно поблагодарить ее с печатной страницы за помощь в создании Книги.

...Любовь Федоровна Тютюгина — человек того поколения, для которого слово «надо» всегда стояло впереди «хочу». Родом из рабочего поселка Русский Акташ, она с детства впитала особый, «дорожный» дух. Отец — водитель в «Каздорстрое», мама — повар, кормившая строителей трасс, а затем перешедшая на работу в совхоз. Росла Люба в многодетной семье в девичьем царстве с четырьмя сестрами. Это было время, когда дрова носили охапками, а воду — 12-литровыми ведрами на коромысле, и именно там ковался характер.

В юности Люба мечтала стать медсестрой. После восьмого класса твердо решила поступать в медицинский. Но отец-дорожник рассудил по-своему и взял для дочери направление в Куйбышевский строительный техникум транспортного строительства. Слово папы было законом. И сегодня Любовь Федоровна признается, что не жалеет ни грамма. Строительный техникум, преподаватели-практики, сложные, но захватывающие предметы — изыскания, геодезия, искусственные сооружения — все это стало ее настоящей страстью.

В Альметьевское УАД она пришла в 1985 году. До этого была преддипломная практика и судьбоносное знакомство с будущим мужем Виктором. В первую же встречу на посиделках у костра с раками и картошкой он уверенно заявил: «Будешь моей женой».



Л. Ф. Тютюгина. 1978 год

После защиты диплома у Любы была отработка в Елабуге. Тогда ее, как говорили в наше советское время, и «пропили» — заслали сватов. Пришлось возвращаться в родные края и обустраивать семейную жизнь на родине.

Но начинала она не в теплых офисных кабинетах. Молодого специалиста СУ-854 треста «Каздорстрой», подрядчика АУАД, поставили мастером на строительство дороги Альметьевск — Набережные Челны. Это была работа «на земле»: руководить отсыпкой грунта земляного полотна, работать с нивелиром при разбивке трассы до проектных отметок и установке кольшков-вешек, подписывать накладные водителям в продуваемом всеми ветрами вагончике, пахнущем соляжкой. А параллельно — бесконечная гонка с маленьким ребенком: в шесть утра — вахта, детский сад на другом конце города. Сил хватило до 1985-го, а потом пришлось уйти — слишком тяжело давался разрыв между работой и материнством.

Но судьба в лице бывшего начальника участка Рашида Абдулловича Хакимуллина, приглашенного главным инженером в Альметьевское УАД, снова привела ее в систему — теперь уже инженером по охране труда на место уходящей на заслуженный отдых Зои Романовны Смагиной. На эту должность новую сотрудницу принимал сам Раис Габдулхакович Гайнутдинов. Любовь Федоровна вспоминает первую встречу в старой конторе в парке: она в сереньком пальтишке и шляпке, а он — подчеркнуто вежливый и спокойный.

— *Никогда его злым не видела, — говорит ветеран. — Это человек старой закалки, удивительной пунктуальности и доброты.*

Вскоре Любовь Федоровна нашла свое истинное призвание — отдел капитального строительства. Здесь занималась сметами, проектами, работала с легендарными личностями — заместителем генерального директора «Татнефти» Федором Лазаревичем Щёлковым, начальником дорожного отдела нефтяников Валерием Ивановичем Брижаком. Но именно цифры стали ее главной любовью. Когда в 1997 году ОКС ликвидировали в ходе реструктуризации, ее перевели в экономическую службу, где она проработала около двадцати лет.

Экономика в дорожном хозяйстве девяностых и нулевых — это особый мир. Сначала планы писали на бумажках, потом осваивали компьютеры, на которые поначалу ворчали. Любовь Федоровна с азартом вспоминает, как возили в Казань толстенные папки с калькуляциями, чтобы защитить стоимость тонны асфальтобетона перед строгими специалистами Республиканского инженерного центра. Каждую цифру нужно было обосновать: от рецепта смеси до трудозатрат.

— Я заболела этими цифрами. Калькуляция прямо завораживала. Приходилось каждую копейку доказывать. И ведь доказывали, хоть и тяжело давалось.

Позже появились инвестиционные программы. Именно через ее расчеты проходило обоснование для покупки новой германской установки «Аттапп», которая пришла на смену «гремучему и дремучему» оборудованию. Сроки окупаемости, производительность, экономия — она погружалась в это с головой. И хотя работа порой выматывала до предела, коллектив стал для нее второй семьей.

Судьба отмерила этой женщине столько испытаний, что хватило бы на несколько жизней. Потеря старшего сына Романа, трагически погибшего под колесами машины, когда она была беременна вторым ребенком. Гибель сына Никиты, утонувшего в озере. Работа в экономической службе с ее жесткими дедлайнами и бесконечными отчетами стала спасательным кругом.

— — — — —
Каждую цифру нужно
было доказывать
в РИЦ
— — — — —

— Сначала мир рухнул. Но коллектив меня вытащил, — с благодарностью вспоминает моя героиня. — Они мою боль как свою несли: ребята-коллеги, главные специалисты, начальники участков, руководители, словом, все.

Даже выйдя на заслуженный отдых, Любовь Федоровна не смогла усидеть без дела. Она возглавила совет ветеранов предприятия. Под ее началом были и спартакиады, и встречи, и просто человеческая поддержка для старшего поколения. Она с теплотой рассказывает, как сегодняшних пенсионеров возят на конкурсы профмастерства, как они восхищаются новой техникой и вспоминают, как работали «в те давние времена».



Поездка коллектива АУАД в Самару. 1980-е годы



«Гремучие и дремучие» установки асфальтобетонного завода на станции Акташ

Сама Любовь Федоровна помнит управление еще с деревянной конторой в парке. Она застала времена, когда красить криволинейные брусья выходили всем коллективом, а зимой помогали дорожным рабочим чистить снег лопатами. И, глядя на то, как преобразилось предприятие, с улыбкой говорит:

— Хотела быть медсестрой, а стала дорожницей. И знаете, это действительно мое.

БЛИЦ-ИНТЕРВЬЮ, или что осталось за кадром встречи с Л. Ф. ТЮТЮГИНОЙ

— **Любовь Федоровна, Вы сегодня руководите общественной организацией (советом ветеранов), которая больше самого УАД?**

— Конечно, я стараюсь быть больше не руководителем, а проводником чаяний наших ветеранов к руководству и профсоюзному комитету. А коллектив у нас действительно большой: в «Татнефтьедоре» более 620 неработающих пенсионеров, в АУАД — более 140.

— **Кто Ваша семейная опора?**

— Любимый муж, доченька Полина и мои сестры.



Альберт Анварович Каримов поправляет стопку наград на столе и улыбается, вспоминая мать. Именно с ее истории, в которой война, связь подо Ржевом и тихое «никуда не уезжай», и начинается его собственная судьба.

Он родился в начале 1951 года в Старом Альметьевске. Родители знали друг друга еще до войны. Мать, оставив преподавание в школе, ушла на фронт связисткой, тянула провод под пулями на Ржевском направлении. Отец прошел Советско-японскую войну, работал военным строителем, а в послевоенные годы поднимал разрушенный землетрясением туркменский Ашхабад и до конца жизни остался верным своей профессии. Поженились уже после Победы, в 1949-м. А мать, вернувшись, не стала сидеть сложа руки — окончила кооперативный техникум в Казани, стала бухгалтером. Именно она, будучи работницей Госбанка, в 1956 году открывала расчетный счет только что созданной Альметьевской ДСРК. И прямо на рабочем месте получила от первого начальника Елизара Михайловича Иванова приглашение на работу кассиром-бухгалтером — налаживать финансовую «кровеносную систему» будущего дорожного гиганта.

— — — — —
**Счет Альметьевской ДСРК
 в Госбанке открыла
 Хатима Габдрахмановна
 Каримова**
 — — — — —



Х. Г. Каримова с сыном

— Я же в этой конторе с пеленок, — смеется Альберт Анварович. — Меня тетка грудным ребенком кормить туда носила, когда мать работала. Так что я АУАД с первых дней видел.

Как и все мальчишки того времени, он мечтал о «баранке». Поступил в училище на сварщика, но судьба, а точнее военкомат, выучила его на водителя. Срочную служил в Забайкалье, в укрепрайоне на границе с Китаем. А вернувшись в 1972-м, исполнил главный наказ матери: «Никуда не уезжай — ни на Север, ни куда еще. Устраивайся в УАД. Все у тебя будет».

Мама как в воду глядела. Сорок два года стажа, и все — в родном управлении. Начинал с ГАЗ-51, потом пересел на рабочую лошадку ЗИЛ-130. В его ведении были нефтяные дороги, городские улицы, асфальтовый завод. Зимой — бесконечная борьба со снегом, летом — обслуживание промыслов.

— Помню, буран, дорогу не видно, — вспоминает Альберт Анварович. — Едем с начальством, меня спрашивают: «Дорогу видишь?» Отвечаю: «Вижу километровые столбы». Значит, все хорошо, с трассы не свернули.



Всегда
за рулем.
2004 год

Потом, уже в солидном возрасте, пересел на «уазик» и стал возить первых лиц. С особым теплом вспоминает легендарного Валерия Ивановича Брижака. Пунктуальный до секунды, он в шесть утра пешком шел на работу, а водителя вечером отпускал пораньше. Кстати, Альберт Анварович поехал вместе со мной на интервью к Анне Васильевне Брижак. Они не виделись много лет, и вот такой повод! Заглянул «на минуточку», но пробыл до конца встречи, с удовольствием вспоминая былые времена, друзей-товарищей, руководителей.

Сейчас Альберт Анварович живет памятью о жене-кондитере, радуется детям и внукам и смотрит на фотографии молодости. Он до сих пор уверен: мать была права. Вся его жизнь прошла в движении по дорогам, которые он сам же и обслуживал.



Шахматный турнир в парке дорожников.
Начало 2000-х годов

— *Что для меня дорога?* — переспрашивает он и, немного помолчав, отвечает просто: — *Жизнь, конечно. Что мы только на ней не пережили. Выжили. И всем водителям желаю: безаварийной работы, до пенсии дожить и дальше только радоваться.*

БЛИЦ-ИНТЕРВЬЮ, или что осталось за кадром встречи с А. А. КАРИМОВЫМ

— **Альберт Анварович, а правда, что Вас чаще называют Аликом?**

— (Смеется). *Да, имя Альберт как-то превратилось в дружеское Алик. И с тех пор, даже сейчас, все обращаются именно так. Мне нравится.*

— **Какой подарок за труд Вы считаете самым ценным?**

— *Было много и внимания, и наград. Но вот эта квартира стала особенным подарком — представляете, какое счастье многодетной семье получить трехкомнатную? Да еще с видом на стадион.*



Если спросить у ветеранов Альметьевского управления автомобильных дорог, кто в коллективе был настоящим мотором — и в работе, и в отдыхе, — имя Сании Шамиловны Юсуповой прозвучит одним из первых. За ее плечами сорок лет в дорожной отрасли, и это не просто строчка в трудовой, а целая жизнь, полная крутых поворотов, судьбоносных встреч и той самой «озорной» искры, которая не дает стареть душе.

География жизни Сании Шамиловны с первых дней была непростой. Родилась она в поселке Верх-Нейвинском Свердловской области, куда в годы Великой Отечественной войны был эвакуирован ряд предприятий цветной металлургии. Родители — из тех, кого послевоенная страна разбросала по великим стройкам. Мама Бибинур с двоюродной сестрой завербовалась на Урал, а папа работал машинистом, возил сырьевые эшелоны по железной дороге Казань — Свердловск. Там, в клубе за сотни километров от Татарстана, он услышал родную татарскую речь и встретил свою судьбу.

Но корни взяли свое. Когда дочке было девять месяцев, отец принял волевое решение: «Хватит мотаться, поедem к твоим родителям просить руки по-человечески». Так семья оказалась в Мензелинском районе, а в трехлетнем возрасте Сания с семьей переехала в районный центр Русский Акташ. Детство прошло под крылом любящего деда — бывшего начальника райфинотдела и искусного краснодеревщика Низама Салаховича Салахова. Именно он научил ее не бояться работы и ценить момент. Маленькая Сания помнит, как они ходили на берег Зая, мастерили «пароходик» из полена и соломы.

После восьмого класса беззаботное детство закончилось. Отец ушел из семьи, и мама сказала твердо: «Будешь работать». Попытка поступить в Лениногорский нефтяной техникум с треском провалилась — студентка сбежала домой, зачитавшись «Птичкой певчей» вместо подготовки к экзаменам. Тогда судьба сделала крутой вираж. Через знакомых в исполкоме ее, как «трудного подростка», направили в ДСРК.

— Мне было 16. Стала модной астрология. И тут я читаю свой гороскоп: Близнецам покровительствует Меркурий: они либо торгуют, либо строят дороги. Я попала в дороги. На сорок лет, — смеется Саня Шамиловна.

Начинала она с самых низов — ученицей вулканизатора. Невысокая ростом, колесо на себя надевала так, что из-под резиновой горы ее и видно не было. Потом перевели курьером, бухгалтером на подхвате. Но энергия была ключом: успевала и в вечерней школе учиться, и в клубе газеты подшивать, и плавруком в пионерлагере работать. А еще был волейбол — любовь на всю жизнь, которую привил отец. 158 см роста не мешали ей быть грозной распасовщицей, чей крученный пас никто не мог принять.

После Куйбышевского техникума, который Саня окончила с красным дипломом технолога по строительству шоссейных дорог поточным методом, она вернулась в родное предприятие уже мастером. Ей доверили так называемый «сплошной участок» — место, куда ссылали всех штрафников и пьяниц. 16 мужиков в подчинении у молодой девушки. Справилась. Методы были простые: опоздал — работаешь допоздна, не вышел — зарплату не получишь.



Коллектив
администрации
АУАД

— — — — —
О встрече
с альметьевскими
дорожниками
в мемуарах написал
А. Н. Косыгин
— — — — —

Именно на этом участке произошла легендарная история, которую Сания Шамиловна вспоминает с улыбкой. В ожидании правительственного кортежа председателя Совета Министров СССР Алексея Николаевича Косыгина все дорожные службы загнали на обочину. Асфальт в машинах остывал, работать запрещали. Потеряв терпение, мастер Юсупова махнула рукой: «Закрываем и начинаем класть!» Только разогнались, как мимо понесся эскорт. Начальник милиции из окна машины грозил кулаком,

а вот сам Косыгин, высунувшись, крикнул: «Молодцы! Хоть кто-то работает!» Этот случай потом вошел в мемуары высокого гостя.

Позже Сания Шамиловна перешла в отдел капитального строительства инженером и более двадцати лет отвечала за финансирование и согласование дорог на нефтяные месторождения. Своим наставником называет главного инженера АУАД Марса Мунировича Насыбуллина. Кроме того, работала вместе с умнейшими проектировщиками из Казани и Бугульмы. С титульными списками она ездила в Москву и Ульяновск, выбивала технику и материалы.

Была в ее карьере и должность инженера по технике безопасности — самая нервная работа, где каждую запятую в инструкции приходилось отстаивать перед комиссиями после несчастных случаев. Выжила и там, наведя идеальный порядок в документации. Эти инструкции до сих пор при встрече с ветераном вспоминает и начальник «Татнефтедора» Рустем Габдулбариевич Гарифуллин, который студентом на практике проходил инструктаж по безопасным приемам и методам труда у Сании Шамиловны.

Но сухие строчки должностных инструкций никогда не могли вместить характер нашей героини. Она была душой коллектива. Под руководством знаковых личностей в истории АУАД — Елизара Михайловича Иванова, Сергея Григорьевича Васильева, Раиса Габдулхаковича Гайнутдинова, Мазита Хазиповича Салихова — она принимала участие в создании той самой атмосферы, которую сейчас называют корпоративной культурой.

Выезды на природу, волейбольные матчи, концерты и спектакли, где острая на язык Соня (как ее звали в коллективе) блистала в главных ролях. Кстати, на самодеятельные художественные постановки иногда приезжал даже заместитель генерального директора «Татнефти» Акрам Гарифович Гарифуллин. Она и «От всей души» вела на сцене, и детей сотрудников на елках веселила, и в шляпке на демонстрациях красовалась так, что глаз не отвести.



С. Ш. Юсупова. 1990-е годы



Государственная комиссия по приемке Новошешминской дороги.

В центре — С. Ш. Юсупова. 1990-е годы

Выйдя на заслуженный отдых, Сания Шамиловна не усидела дома. Почти девять лет проработала в Альметьевском драмтеатре администратором зала. И там пригодились ее организаторский талант и умение находить общий язык с кем угодно — от рабочих до профессоров.

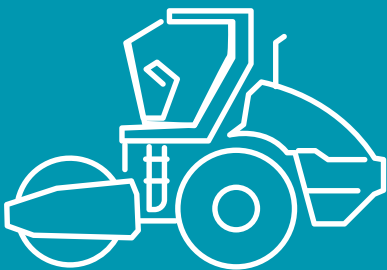
БЛИЦ-ИНТЕРВЬЮ, или что осталось за кадром встречи с С. Ш. ЮСУПОВОЙ

— Сания Шамиловна, когда в 1990-е начались задержки с зарплатой, Вы были инженером по соцвопросам. Случалось проводить какие-нибудь сложные «бартерные операции»?

— Это было время народной дипломатии и натурального обмена. Помню, как однажды машину гравия поменяли на кур Мактаминской птицефабрики. И по ведомости в счет зарплаты снабдили коллектив.

— А правда, что с мужем Вас познакомил сам Сергей Григорьевич Васильев?

— Было дело. Он предложил подвезти нас с Ильдусом на машине домой, автобусы-то редко ходили. Подъехали к дому, и начальник шутливо крикнул: «Бабай, открывая ворота, я тебе невесту привез!» Так и познакомились.





Часть II

**ДОРОГА,
КОТОРУЮ ВЫБРАЛИ МЫ**

1997–2026 гг.



ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

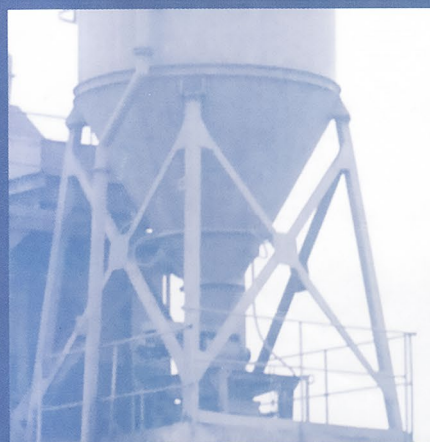
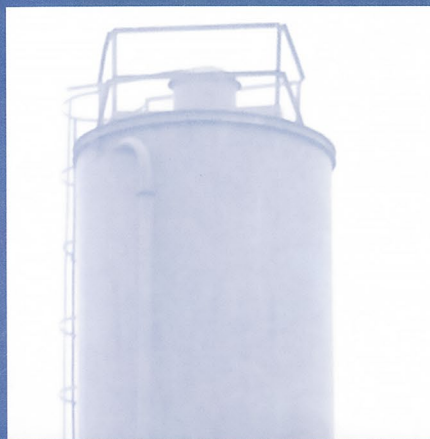
1997: НА ВОЛНЕ ПЕРЕМЕН

К середине девяностых эпоха плановых разнарядок окончательно ушла в небытие, и, чтобы удержать нефтяной край на плаву, нужно было уже не грести, а ловить волну.

1997-й стал для управлений автомобильных дорог годом, когда зыбь реформ превратилась в мощный поток, на гребне которого родилось ООО «Татнефтедор». Это был не просто юридический факт или смена вывески. Это был осознанный выбор: оседлать стихию рынка, превратив многолетний опыт дорожников в маневренный и крепкий корабль. Вместо того чтобы ждать у моря погоды, «Татнефтедор» выставил свой парус и задал новый курс, который на десятилетия вперед связал надежность тысяч километров трасс с ритмом целого ряда компаний.



ООО "ТАТНЕФТЕДОР"
АЛЬМЕТЬЕВСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ АВТОДОРОВ



От выживания к лидерству

Середина девяностых. Время, когда экономические связи рвались по живому, техника не обновлялась, а опытные коллективы оставались один на один с неопределенностью. Для дорожной службы «Татнефти» этот период мог стать точкой невозврата. Республиканский «Татавтодор» готовился принять на свой баланс дороги общего пользования, построенные нефтяниками. Но условие было жестким и, на первый взгляд, логичным: вместе с километрами асфальта забираем кадры и основные средства.

Для многих предприятий страны той эпохи это звучало как приговор. Но не для нефтяников Татарстана. Шафагат Фахразович Тахаутдинов, занимавший тогда пост главного инженера «Татнефти», и Федор Лазаревич Щёлков, курировавший общие вопросы, увидели за этим административным решением главную угрозу — потерю уникального человеческого капитала и мобильности целой отрасли. На кону стояла судьба почти трех с половиной тысяч высококлассных специалистов и трех тысяч километров внутрипромысловых дорог, без которых нефтяной комплекс республики просто остановился бы.

На кону
стояла судьба
тысяч людей
и 3000 км дорог

Бросить людей на произвол судьбы, отдать накопленный десятилетиями потенциал «на сторону» — это было не в правилах «Татнефти». Руководители лично знали многих работников, понимали, чем живут их семьи, и не имели морального права допустить развал службы, от которой зависела жизнь промыслов.



Ручная укладка асфальта



Асфальтобетонный завод на станции Акташ, оснащенный смесителями Тельтомат, ДС-158, ДС-1858

Решение, принятое тогда, сегодня кажется единственно верным, но в середине 1990-х оно требовало настоящей управленческой мудрости и колоссальных усилий. Дороги общего назначения передали в ведение «Татавтодора», но сами управления автомобильных дорог остались под крылом нефтяной компании. Это был не просто административный маневр, а стратегический шаг по сохранению костяка.

Следующим логичным этапом стало рождение новой структуры. 1 января 1997 года было создано ООО «Татнефтедор». В единый кулак собрались пять ключевых управлений — Бугульминское, Альметьевское, Азнакаевское, Заинское и Нурлатское. Позже к этой мощной команде присоединились коллеги из Елабуги и Черемшана. Дорожная служба перестала быть разрозненным хозяйством, превратившись в самостоятельную эффективную боевую единицу под руководством дочернего предприятия.

Именно тогда, когда по всей стране производства простаивали без запчастей и новых машин, «Татнефтедор» переживал технологический рывок. Пока экономика пыталась выжить в условиях отсутствия лимитов и фондов, были задействованы все мыслимые и немыслимые схемы бартера, натурального товарообмена и внутренних резервов. Результат оказался впечатляющим: в то время как другие дорожники республики мечтали о простом катке, на вооружении альметьевских, бугульминских и других управлений появилась передовая техника.

В те непростые годы был укреплен фундамент сегодняшнего лидерства. Пройдя путь от угрозы расформирования до создания собственного мощного дорожно-строительного комплекса, коллектив доказал: ставка на людей и передовые технологии даже в эпоху перемен дает результат на десятилетия вперед. История, начавшаяся с непростого компромисса в 1990-х, стала примером победы профессионализма над обстоятельствами.

1 января 1997 года
создано
ООО «Татнефтедор»

ПЕРВЫЙ — ЭТО НАВСЕГДА

Когда в 1997 году было создано ООО «Татнефтедор», именно Рифкат Завдатович Хазипов стал тем человеком, который превратил решение на бумаге в живую компанию. Первый директор — как первый камень в основании: его почерк, принципы и характер остаются в организации навсегда. С тех пор сменились поколения техники, выросли новые города и трассы, но его фраза «По Альметьевскому УАД судят обо всем „Татнефтедоре“» по-прежнему передается как пароль к качеству.



ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Образование:

Казанский инженерно-строительный институт

Профессиональный путь:

1977 г. — дорожный мастер, начальник ПТО Бугульминского УАД

1984–2001 гг. — начальник Бугульминского УАД

1997–2015 гг. — первый директор ООО «Татнефтедор»

Награды:

Заслуженный строитель РТ, Почетный нефтяник Министерства топлива и энергетики РФ, Почетный строитель Министерства промышленности и энергетики РФ, имеет медаль «В ознаменование добычи трехмиллиардной тонны нефти Татарстана», отмечен многочисленными почетными грамотами, а также благодарственными письмами Президента РТ и Кабинета Министров РТ



Начальник АУАД Р. Г. Гарифуллин и директор ООО «Татнефтедор» Р. З. Хазипов. 2006 год

Дело отца

Выбор жизненного пути для Рифката Завдатовича был предопределен с детства. Его отец, Завдат Залилович, начинал простым шофером в дорожно-строительной организации, но амбиции и тяга к знаниям быстро вывели его в руководители. В 1967 году он возглавил эксплуатационное линейное управление автомобильных дорог в Азнакаево, у руля которого впоследствии встал его старший сын Мират.

...Маленький Рифкат и его брат Мират зачастую проводили свой досуг на объектах строительства дорог. Именно там, среди гудрона и щебня, формировалось то самое «чувство дороги», которое невозможно получить за партой. Неудивительно, что в Казанский инженерно-строительный институт Хазипов поступал осознанно.

Дорогие ветераны и коллектив Альметьевского управления автомобильных дорог!

70 лет — прекрасный и почтенный возраст. За этими цифрами стоят поколения профессионалов, которые строили и содержали дороги в любую погоду, днем и ночью. Я хорошо знаю, какой это труд — отвечать за трассы, по которым ездят люди. На Альметьевское УАД всегда можно было положиться. И вы ни разу не подвели.

Пусть и дальше вам сопутствует удача, пусть в семьях будет мир, а на дорогах — безопасность и порядок. С юбилеем!

Р. З. Хазипов,
первый директор ООО «Татнефтедор»



Бугульминская закалка

В 1977 году дипломированный специалист приехал по распределению в Бугульминское управление автомобильных дорог. Начинал с должности дорожного мастера — связующего звена между рабочими и специалистами. Первое, на что обратил внимание молодой дорожник, — это коллектив.

— До сих пор благодарен первым учителям — начальнику управления Владимиру Александровичу Нестерову и начальнику участка Кашфилю Имамовичу Шайхиеву. Даже простые рабочие давали дельные советы, нужно было только уметь слушать, — вспоминает Рифкат Завдатович.

Романтики в профессии тогда было куда меньше, чем сурового быта. Сразу после трудоустройства молодого инженера отправили на строительство трассы Шалты — Бавлы (сейчас это участок Казань — Оренбург). В период раз-

работки Нурлатского месторождения началось строительство важнейшей артерии Альметьевск — Нурлат. Труднее всего приходилось зимой: частые бураны, нехватка техники и постоянные нарекания на состояние дорог.

«Пятьсот весёлый»

Рифкат Завдатович с улыбкой вспоминает институтские лекции, где студентам рассказывали про «пятьсот весёлый» (от созвучного индекса модели ЗИЛ-ММЗ-585). Однако в 1970-х дорожная техника у нефтяников была уже намного современнее.

— Дороги мы чистили уже «захарами» — ЗИЛ-157. А буквально через несколько лет появились мощные К-700. Один такой трактор заменял четыре «захара».

В дороге зачастую важно уметь смотреть дальше ближнего света фар, чтобы увидеть, что там — за поворотом. В 1984 году очередной поворот судьбы Рифката Завдатовича привел его к руководству



Аппарат управления ООО «Татнефтедор». 2014 год

Бугульминским УАД, в котором начались масштабные стратегические перемены по всем фронтам.

Очередной рывок вперед случился в 1992 году после судьбоносной поездки делегации «Татнефти» в Германию. Ей предшествовала большая работа по расширению дороги Бугульма — Альметьевск на участке до Карабаша. Проезжавшая там правительственная делегация из республики была впечатлена качеством работы коллектива под руководством Рифката Завдатовича: «У вас такие широкие дороги, что самолеты можно сажать». Этот комплимент стал не только наградой за труд, но и поводом направить Хазипова для изучения зарубежного опыта дорожного строительства. Вернувшись из-за границы, начальник БУАД составил докладную записку с предложениями о приобретении новой

техники. Так в хозяйстве появились первые «унимоги» — маневренные снегоочистители — и компактные фрезы, которые за минуты убирали дефекты асфальта без ручного труда.

— На сегодняшний день и наша отечественная техника практически ничем не уступает импортным аналогам, — с гордостью за страну говорит первый руководитель.

Рождение исполина

Самый сложный экзамен на прочность ждал в середине 1990-х. Безденежье, отсутствие заказов, хаос в экономике. Чтобы сохранить опытные кадры и технику, Рифкат Хазипов одним из немногих

поддержал предложение руководства «Татнефти» объединить разрозненные дорожные управления в единый кулак:

— На комиссии многие сомневались, выступали за самостоятельность. Но позже все признали, что это было правильное решение. Одиночек бы сегодня «раздолбали», а нас узнали и стали уважать как мощную дорожную организацию, способную выигрывать тендеры и браться за любые проекты.

В те голодные на заказы годы первый руководитель «Татнефтедора», до 2001 года продолжавший возглавлять и БУАД, вместе с главным инженером Николаем Геннадьевичем Горбачевым лично летал в Москву, Новосибирск и даже в Казахстан в поисках хоть каких-то объемов. Приходилось выживать, чтобы не растерять людей.

Параллельно строили жилье: сначала 50-квартирный дом, затем — дом на 90 квартир.



Уборка придорожной полосы универсальным Unimog

— *Работать у нас было престижно, на проходной стояла очередь, — констатирует первый руководитель.*

Спустя годы, напутствуя молодого руководителя Альметьевского УАД Рустама Габдулбариевича Гарифуллина, он сформулирует кредо, ставшее стандартом: «Имей в виду: по Альметьевскому управлению судят обо всем „Татнефтедоре“».

...Спустя годы после выхода на заслуженный отдых Рифкат Завдатович по-прежнему не может ехать по трассе просто как пассажир:

— *Когда хорошие дороги — радуюсь. А если что-то не доработано — душа болит, пусть даже это и не наш участок, — признается он.*

На вопрос, чем отличаются управления внутри «Татнефтедора», мэтр отвечает дипломатично: делить их не стоит, потому что казна и ответственность — общие. А дорога для него — дело всей жизни, и это чувство он пронес через десятилетия.

ТРИ ФАКТА О ПЕРВОМ ДИРЕКТОРЕ ООО «ТАТНЕФТЕДОР»

Факт № 1. Первая импортная машина

Что первым приобрели по совету Р. З. Хазипова после поездки в Германию в 1992 году?

1. Асфальтоукладчик Vögele
2. Каток Hamm
3. Снегоочиститель Unimog

Факт № 2. Охота за заказами

Чем лично занимался Р. З. Хазипов, чтобы спасти коллектив в безденежные 1990-е?

1. Временно переориентировал организацию на выпуск другой продукции
2. Летал в Москву и даже Казахстан в поисках объемов
3. Искал партнеров среди смежных отраслей для совместных проектов

Факт № 3. Дорожная династия

Кем стал брат Р. З. Хазипова — Мират Завдатович?

1. Врачом в районной больнице
2. Руководителем Азнакаевского УАД
3. Преподавателем в КИСИ

Ф1. Компактный Unimog стал настоящей диригой, и с него началось масштабное обновление парка «Татнефтедора» импортной техникой. **Верный ответ — 3.**

Ф2. Сегодня дорожники работают с миллиардными объемами, а в 1990-е первый директор лично обивал пороги по всей стране и близкому зарубежью, чтобы найти крохи заказов и не дать коллективу развалиться. **Верный ответ — 2.**

Ф3. Мират Завдатович, как и Рифкат Завдатович, пошел по стопам отца. Он возглавил то самое управление, которое когда-то создавал отец Завдат Залилович. Редкий случай, когда преданность дороге передается через поколения. **Верный ответ — 2.**

Без купюр

Вместе со всей страной Альметьевское УАД переживало тяжелые периоды: тотальный дефицит, переход в новые экономические реалии и, как одно из следствий, период задержек заработной платы. Это было время без купюр — во всех смыслах этого выражения.

Денег было мало и в кассе предприятия, и в кошельках рабочих. Зарплату задерживали месяцами, выдавали талонами на продуктовые наборы, а иногда рассчитывались тем, что имелось в наличии: щебнем, который можно было продать или обменять, соляркой, материалами. Но даже в этой крошечной финансовой пустоте никто не бросил работу. Техника, пусть и изношенная до предела, продолжала выходить на линию. Дороги оставались проезжими. В этом и заключалась главная суть работы без купюр: без прикрас, без приписок, часто без спецодежды, но с пониманием того, что остановка означает смерть — трассы, транспортного сообщения, самого предприятия.

Парадокс, но именно в эти годы коллектив сплотился в монолит, который невозможно было разбить никакими реформами. Мастера помнили всех своих людей по именам. Механики знали каждый болт вверенной им техники «на слух». Если у кого-то случалась беда, помогали всем цехом, всем миром, не дожидаясь приказов сверху. Нечем платить зарплату? Переживем. Нет запчастей? Снимем с консервации, восстановим, придумаем замену. В этих условиях рождалась особая дорожная смекалка, которой альметьевские уадовцы славятся до сих пор.



Отсыпка обочины



Когда в середине девяностых Гульсина Азгаровна Султанова переступила порог Альметьевского управления автомобильных дорог, за плечами у нее уже был солидный багаж: звание «Заслуженный экономист Республики Татарстан», опыт главного бухгалтера на сельхозпредприятии, диплом Казанского института сельского хозяйства и твердый характер старшей дочери многодетной семьи, рано оставшейся без отца.

Гульсина Азгаровна пришла в УАД не новичком, а, как сказали бы сейчас, кризис-менеджером, хорошо известным в городе и районе. Ей предстояло держать финансовую оборону в эпоху тотальных неплатежей и «куриного бартера».

В первое время было очень трудно. Девяносто шестой. Зарплаты нет, техника старая, а впереди 40-летие УАД — хотелось порадовать ветеранов продуктовыми наборами, устроить праздник коллективу. Именно в этой точке проявился характер и самой Гульсины Азгаровны, и ее первого руководителя Раиса Габдулхаковича Гайнутдинова. Наставником в новой для себя отрасли она называет и Мазита Хазиповича Салихова, который возглавил АУАД в 1998 году.

— Мы тогда прошли самый трудный период, — вспоминает моя собеседница. — Вместе с Мазитом Хазиповичем, моим непосредственным руководителем, и, конечно, Рифкатом Завдатовичем, возглавившим тогда «Татнефтьдор».



И. А. Серов, М. З. Халиков, И. Г. Галимов, Р. Г. Гарифуллин. Середина 1990-х годов

Время диктовало свои суровые законы: денег не было, заказчики не платили. Вместо зарплаты — куры и свинина. И Султанова вместе с руководством искала любые лазейки. Тандем с Салиховым работал без пауз: бесконечные поездки в «Татнефть», сложнейшие бартерные цепочки (дороги в обмен на технику, технику в обмен на материалы), многочасовая работа в кабинетах Министерства финансов республики.

Но настоящая школа человеческого управления, по признанию Гульсины Азгаровны, началась с приходом Рустема Габдулбариевича Гарифуллина. Вместе с Рафисом Раисовичем Нуришановым, Игорем Алексеевичем Серовым, Ильшатом Габднуровичем Галимовым он был одним из молодых «орлов», как называет начальников участков моя героиня. Появляющиеся у предприятия средства бухгалтерия распределяла на всех рабочих по 30–40–50% от зарплаты. В те годы Гарифуллин тихо подходил к главному бухгалтеру и просил за своих рабочих выдать им заработок в полном объеме, зная, у кого в семье особая нужда.

— Я тогда настолько была удивлена, — говорит Гульсина Азгаровна. — Такой молодой, а такой человечный. Он знал, чем дышит каждый его работник.

Этот человеческий капитал молодой «орел» не растерял, когда стал сначала главным инженером, а затем и начальником АУАД.

А еще Гульсина Азгаровна с улыбкой вспоминает свои слова, брошенные в сердцах горячему начальнику одного из отделов, когда тот пытался продавить единоличное решение:

— Если будем каждый сам по себе, как лебедь, рак и щука, работа встанет! Давайте договариваться, вместе находить варианты решения, а потом идти единым фронтом.

И эта тактика оказалась эффективной. В Альметьевском УАД сложилась уникальная атмосфера командной работы, где ценили не громкие лозунги, а конкретные дела.

К середине двухтысячных дышать стало немного легче. Пошли республиканские программы, казна стала наполняться, и дорожники впервые за долгое время почувствовали себя не просто «рабочей силой», а созидателями. Но уроки безденежного десятилетия не прошли даром. Скупой на слова, привыкший доверять только своему опыту и рукам, коллектив УАД вынес из того периода главное правило: качество работы не зависит от количества нулей в расчетном листе. «Мы выстояли без купюр, — говорили в управлении, — выстоим и дальше», уже с новыми асфальтоукладчиками и гордо поднятой головой. Потому что дорога для настоящего дорожника — это не просто полотно из битума и щебня, это дело всей жизни. А жизнь, как известно, на купюры не меняется.

В команде главных бухгалтеров филиалов «Татнефтедора» Гульсина Азгаровна проработала вплоть до 2016 года. Это было время, когда на смену хаосу 1990-х пришли системная работа и требовательность нового уровня. Ее особая гордость — результат комплексной ревизии в 2014–2015 годах. Среди всех подразделений компании Альметьевское УАД получило наивысшую оценку. Детальная отчетность, отсутствие каких бы то ни было финансовых хвостов, тщательно контролируемые сделки с заказчиками и подрядчиками. И это лучшая характеристика как для самой Гульсины Азгаровны, так и для руководителей, под управлением которых она работала.

БЛИЦ-ИНТЕРВЬЮ, или что осталось за кадром встречи с Г. А. СУЛТАНОВОЙ

— Гульсина Азгаровна, а как так получилось, что дипломированный экономист по бухгалтеру пошла работать учителем математики в сельскую школу?

— Это был вынужденный жизненный выбор. На нашем с мужем попечении осталась престарелая мама — моя свекровь. Поэтому мы приняли решение временно обосноваться с ней рядом, в Каширово. Через три года стало вакантным место бухгалтера Кашировского отделения «Сельхозтехники», и я с удовольствием перешла работать по специальности, которой больше не изменяла.

— Сейчас большая редкость, когда взрослые дети со своими семьями живут вместе с родителями...

— Мама мужа прожила с нами 27 лет до самого ухода. Это важно, когда мы бережны и заботливы к своим родителям. И тогда наши дети будут чтить добрые традиции. Но об этом в Книгу, мне кажется, не надо писать.

— Почему? Книга как раз о самом главном: о ценностях, традициях и людях — таких, как Вы.

ДОРОГА БЕЗ ФАЛЬШИ

Заместитель министра строительства, архитектуры и ЖКХ РТ, прошедший путь от дорожного мастера до главы района и директора Госэкспертизы, своей первой школой управленца называет Альметьевское УАД. Мазит Хазипович Салихов возглавил предприятие на излете 1990-х. Там, в эпоху бартера и тотальных невыплат, он доказал: внимание к простому рабочему и привычка выполнять обещанное могут превратить кризисное предприятие в флагман «Татнефтедора». Это история о том, как строятся дороги, а вместе с ними — преданность делу, где слово руководителя стоит дороже любых бюджетов.

Судьбоносное 1 апреля

В Альметьевское УАД Мазит Хазипович пришел 1 апреля 1998 года, но эта дата не стала шуткой. За плечами опытного специалиста уже были Казанский инженерно-строительный институт и семь лет работы в Азна-каевском управлении авто-дорог, где он прошел путь от мастера до начальника участка. В нефтяную столицу Татарстана на должность главного инженера АУАД его пригласил директор ООО «Татнефтедор» Рифкат Завдатович Хазипов, сыгравший значимую роль в становлении молодого перспективного руководителя.



Сегодня замминистра также называет имена тех, с кем начинал выстраивать инженерный корпус Альметьевского филиала:

— Это легендарные личности: руководитель управления Раис Габдулхакович Гайнутдинов, начальник ПТО Минасих Зуферович Халиков, впоследствии назначенный главным инженером, главный бухгалтер Гульсина Азгаровна Султанова, руководители дорожных участков Рустем Габдулбариевич Гарифуллин, Ильшат Габднурович Галимов, Игорь Алексеевич Серов и многие другие сильные специалисты-дорожники.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Образование:

Казанский инженерно-строительный институт, Альметьевский государственный нефтяной институт. Кандидат экономических наук

Профессиональный путь:

1990–1998 гг. — от мастера до начальника участка Азнакаевского УАД

1998–2005 гг. — главный инженер, затем начальник Альметьевского УАД

2005–2015 гг. — первый замглавы, руководитель исполкома, глава Альметьевского района и города Альметьевска

2015–2022 гг. — директор Управления госэкспертизы и ценообразования РТ

с августа 2022 г. — заместитель министра строительства, архитектуры и ЖКХ РТ

Награды:

Заслуженный строитель РТ, награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, орденом «Звезда Отечества», медалями «100 лет образования ТАССР», «В память 1000-летия Казани», отмечен многочисленными государственными, ведомственными и общественными наградами



Расширение обочины дороги

Менее чем через три месяца, в июне того же года, Мазит Хазипович становится начальником управления. По меркам того времени он оказался самым молодым руководителем в системе «Татнефтедора».

Однако молодость в тот период была не преимуществом, а вызовом. Конец девяностых — это время, когда люди не видели зарплату месяцами, а техника ветшала без обновления. Но именно в этой турбулентности проявился характер нового начальника.

Времена были настолько суровыми, что ради выживания коллектива приходилось идти на уникальные антикризисные меры. Управление создало бригаду для асфальтирования сельхозпредприятий, а когда и у колхозов не было денег, в ход шел натуральный обмен: мясо и крупы.

— Мы реализовывали полученные продукты и через кассу выдавали своим работникам заработную плату, — описывает Мазит Хазипович тот сложный менеджмент.

Усилия дали плоды: уже к концу 1998 года АУАД удалось выйти на стабильные выплаты месяц в месяц, что для того времени было сродни чуду.

Технологический прорыв

Период руководства Мазита Хазиповича запомнился колоссальным технологическим рывком АУАД. Символом той эпохи стали легендарные импортные «унимоги» круглогодичного использования. Спрос на работу за рулем этих машин был ажиотажным: водители буквально стояли в очереди, чтобы сесть за руль «иномарки», которая по производительности и комфорту была на голову выше всего, что имелось на дорогах Татарстана.

Не отставало и обновление основного парка. За короткий срок удалось обновить до 50% техники, а уникальный экземпляр отечественной машины с задним отвалом Мазит Хазипович лично испытывал на заводе в Челябинске, чтобы затем привезти его в республику.

Особой гордостью стало то, что команда Салихова прошла проверку на прочность, избежав банкротства. В тот период по республике работала специальная комиссия, и из целого ряда предприятий, приглашенных в Казань, почти все ушли под внешнее управление. Грамотные переговоры, подкрепленные реальными объемами работ, позволили АУАД выстоять и позже стать одним из самых крепких звеньев «Татнефтедора».

Школа лидерства

В своих воспоминаниях Мазит Хазипович почти не говорит о технике и асфальте. Он говорит о людях. Тактику абстрактного руководства он категорически не принимает.

— Если аппарат управления отдален от коллектива — это уже не дело. Без тракториста, без асфальтоукладчика мы, здесь сидящие, — ничто, — убежден замминистра.



Укладка по уровню — работа на уровне

Эта философия воплощалась в конкретных делах. Именно при нем в управлении на месте тесной столовой появился банкетный зал — не роскошь, а инструмент командообразования, где чествовали юбиляров и проводили «маленькие сабантуи» с шашлыками и подведением итогов. Для рабочего человека внимание руководителя к его дню рождения или семейным трудностям значило больше, чем приказы.

Отношение к человеку как личности вне зависимости от статуса и регалий четвертый по счету начальник АУАД и нынешний замминистра сохранил по сей день. Я убедилась в этом лично, приехав на встречу в Казань значительно раньше запланированного. Выйдя от министра и узнав, что в приемной его ждет человек, Мазит Хазипович принял меня досрочно, найдя место в своем плотном рабочем графике. Таким же внимательным его вспоминают и в сфере общественной работы АУАД — по депутатским делам, вкладу в развитие территориального общественного совета местного управления и многим другим проектам.



Коллектив Альметьевского УАД под руководством М. Х. Салихова. 2000-е годы





Празднование 45-летия АУАД



Подготовка площадки

Режим замминистра

Привычка работать на износ не исчезла с годами. Уже много лет работая в Казани, Мазит Хазипович сохраняет режим дорожника: подъем без будильника в половине пятого утра, постоянная готовность к решению задач.

Проезжая по трассам, бывший руководитель АУАД, как и все мэтры дорожного хозяйства, невольно смотрит на дороги: как уложен асфальт, в каком состоянии обочины и дорожные знаки. «Это уже в крови», — улыбается он.

В преддверии 70-летия Альметьевского управления автомобильных дорог Мазит Хазипович желает коллективу крепкого здоровья, оставаться на пике технологий и всегда иметь объемы, обеспеченные финансами. Но главный рецепт успеха, который он оставил предприятию, заключается в умении строить дороги без фальши: когда слово руководителя и качество асфальта одинаково тверды.

ТРИ ФАКТА О ЧЕТВЕРТОМ РУКОВОДИТЕЛЕ АУАД

Факт № 1. Возраст руководителя

Сколько лет было М. Х. Салихову, когда он возглавил Альметьевское УАД?

1. 25 лет
2. 32 года
3. 46 лет

Факт № 2. Первая должность

С чего началась дорожная карьера М. Х. Салихова в студенческие годы?

1. С должности мастера-дублера
2. С диспетчерской службы
3. С работы дорожным рабочим

Факт № 3. Устоять перед банкротством

Из скольких предприятий, вызванных на комиссию по банкротству в Казань, устояло только Альметьевское УАД?

1. Из пяти
2. Из десяти
3. Из семнадцати

Ф1. «Я был самым молодым руководителем в системе „Татнефедора“, — вспоминает он. **Верный ответ — 2.**

Ф2. Приехав на практику после третьего курса, он начал именно с этой позиции: «Сначала взяли дорожным рабочим, потом мастером-дублером», — рассказывал Мазит Хазипович. **Верный ответ — 3.**

Ф3. «Мы были единственной организацией, которая отстояла, что на банкротство не пойдем», — сдержанно, но с достоинством вспоминает Мазит Хазипович тот момент истины. **Верный ответ — 3.**

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

ПЕРЕЗАГРУЗКА 2.011

Перезагрузка 2011 года, когда «Татнефтедор» вошел в периметр Холдинга «ТАГРАС», стала вторым трансформационным периодом в новейшей истории всех филиалов дорожно-строительной Компании.

Чтобы понять логику 2011 года, стоит оглянуться чуть дальше. История «ТАГРАС» началась в 2006 году как смелый эксперимент «Татнефти» по выводу сервисных служб в самостоятельное рыночное плавание. Хотя юридически Холдингу исполняется 20 лет, его корни уходят в глубь эпохи «Ромашкинского чуда», когда в 1950-х годах в Татарии закладывались основы всего отечественного нефтесервиса.

Сегодня «ТАГРАС» — это уже не просто подрядчик, а полноценная экосистема для нефтяной промышленности. Восемь дивизионов, более полусотни предприятий и пул из полутора тысяч клиентов по всей стране и за рубежом. Здесь умеют делать, кажется, все: от сложнейшего наклонно-направленного бурения и геонавигации до цифрового моделирования пластов, нефтепромыслового сервиса, ремонта скважин и, конечно, высококачественной дорожной одежды.

Мудрость маршрута и драйв Холдинга

Иногда цифры на календаре складываются в красивую и очень логичную картину. В 2026 году мы наблюдаем именно такое совпадение: 20 лет назад был создан нефтесервисный Холдинг «ТАГРАС», а ровно 70 лет назад началась история Альметьевского управления автомобильных дорог.

...Первое десятилетие нового миллениума. Рынок нефтесервиса в России активно консолидируется, конкуренция растет, и ключевым требованием для крупного Холдинга становится комплексность услуг. В этом контексте присоединение «Татнефтедора» выглядело абсолютно логичным. Ведь нефть начинается не со скважины, а с дороги к кустовой площадке.

20 апреля 2011 года дорожники официально вошли в орбиту «ТаграС-Холдинга». Это стало стратегическим решением по созданию замкнутого цикла обустройства месторождений. «Татнефтедор», который к тому моменту уже полвека прокладывал трассы среди полей и перелесков Татарстана, получил мощный импульс для модернизации, а Холдинг — участие в «первой миле» любого нефтяного проекта.

Что дала эта интеграция в сухом остатке? Во-первых, оперативность. В структуре, где есть собственные дорожники, время реагирования на вызовы заказчика сокращается в разы — все решается внутри периметра Холдинга, без долгих тендерных процедур.

Во-вторых, это качество и стандарты. «Татнефтедор» научился строить не просто дороги по ГОСТу, а дороги с пониманием будущей нагрузки — тяжелые тралы, негабаритная техника, интенсивный круглосуточный трафик. Сегодня парк Компании насчитывает почти 600 единиц техники, а на обслуживании находятся около 3500 км полотна — от федеральных и региональных трасс до технологических проездов на самых отдаленных объектах заказчиков.

«ТАГРАС» находится в возрасте зрелости и взрывного роста, когда уже накоплен серьезный опыт, но еще хватает дерзости на новые вызовы. Опираясь на свою большую историю, «Татнефтедор» дает глубинную экспертизу, знание каждого поворота и каждой особенности местного ландшафта. Соединившись в 2011 году, они создали уникальный сплав: скорость и гибкость современного Холдинга плюс фундаментальная надежность и проверенная временем инженерная школа.



Асфальтирование дороги

О ДОРОЖНОМ КОДЕКСЕ, «УМНОМ» АСФАЛЬТЕ И 3D-ГРЕЙДЕРЕ

— Только, пожалуйста,
без дифирамбов, — предварил нашу
встречу Рустем Габдулбариевич.

— Вам дифирамбы и не нужны,
обо всем скажут факты.

Застать Рустема Габдулбариевича Гарифуллина в кабинете сложно. Директор «Татнефтедора» привык держать руку на пульсе там, где шумят асфальтоукладчики. Мы поймали его в перерыве между планерками, чтобы поговорить не столько о кубометрах асфальтобетона, сколько о людях, которые в середине прошлого века прокладывали свой путь лопатой, а в новом тысячелетии за одну ночь строят вертолетные площадки. О том, почему дорожника не заменит нейросеть, как за два с половиной месяца построить улицу и зачем заставлять сына работать руками — в нашем материале.



ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Образование:

Альметьевский
строительный техникум,
Казанский инженерно-
строительный институт,
Казанский национальный
исследовательский
технологический университет,
Высшая школа бизнеса
Казанского (Приволжского)
федерального университета
по стандарту МВА

Профессиональный путь:

1990 г. — водитель автомобиля
УРС ПО «Татнефть»

1993–2015 гг. —
асфальтобетонщик, дорожный
рабочий, мастер, начальник
участка, главный инженер,
начальник Альметьевского УАД

с мая 2015 г. — директор
ООО «Татнефтедор»

Награды:

Заслуженный строитель РТ,
отмечен Благодарностью
министра транспорта РФ,
почетными грамотами
Министерства транспорта
и дорожного хозяйства РТ,
Министерства строительства,
архитектуры и ЖКХ РТ,
благодарностями Кабинета
Министров РТ, министра
транспорта и дорожного
хозяйства РТ и другими
многочисленными
ведомственными,
корпоративными
и общественными наградами

— **Рустем Габдулбариевич, давайте начнем с истоков. Говорят, Вы из тех руководителей, кто начинал с самых низов.**

— Так и есть. Мое детство — это ремзона и запах солярки. Отец — механик, начальник колонны. Я все каникулы у него на работе пропадал. Но в дорожники меня заманила романтика. Сестра училась в КИСИ на автодорожном, я к ней в общагу заезжал — гитара, студенческая тусовка, разговоры про трассы. Глаза загорелись. В 1993-м пришел в Альметьевское УАД асфальтобетонщиком на летнюю практику. А в 1995-м пригласили как дипломированного специалиста. Тогда, в 1990-е, никто выпускников-теоретиков с распростертыми объятиями не ждал, но меня запомнили. Сказали: «О, этот рукастый, давай к нам мастером».

— **В компании Вас называют «хранителем семейственности». Ветераны до сих пор вспоминают, как Вы, будучи начальником участка, ходили к бухгалтеру «выбивать» зарплату для конкретного рабочего в тяжелой ситуации.**

— *(Улыбается).* Ну, это не подвиг, это норма. У нас школа такая была. Наставник Минасих Зуферович Халиков — мы его между собой «папой» звали — учил жестко: если в феврале снежный вал на дороге вырос, ты не работал, ты проспал зиму. А Гульсина Азгаровна Султанова — «мама» наша — вдалбливала: «Ты не имеешь права подвести руководителя». И это не про страх наказания, это про совесть, которая работает лучше любых KPI.

«Наш KPI —
это дорожный кодекс»

Этот кодекс тут у всех в подкорке. Мы не имеем права подвести заказчика, не имеем права бросить коллегу. Поэтому, когда в Нурлате руководитель сказал: «Народу нет, 30 дыр в штате», я ему ответил: «Сделай из базы конфетку, и люди сами придут». Так и вышло. Отремонтировали все своими руками, провели конкурс профмастерства — и теперь у Марата Фаридовича две вакансии на весь филиал, а текучка минимальная — практически как в советские времена. Безусловно, на производственном процессе сказывается и грамотное руководство начальника филиала.

— У Вас каждый филиал — отдельный характер. Как говорится, у кого яблоневый сад, а у кого транзитный центр.

— Точно. Азнакаево — там эстетика. Равиль Галеевич, для которого нет мелких вопросов, сад восстановил, ветеранов там с самоваром собирает, кольцевую развязку на территории сделал — любо-дорого смотреть.

Заинск — город транзитный, поэтому

остро стоит вопрос с кадрами. Но костяк — заинцы — терпеливые, все выдержат и работу сделают на пять с плюсом. Сегодня там новый перспективный молодой руководитель Дмитрий Николаевич.

Бугульма — наши аксакалы: 75 лет филиалу, 900 км дорог, самое крупное из управлений. Много династий. Анатолий Васильевич с сыновьями — не исключение.

И, конечно, наши юбиляры. Альметьевск — это витрина. Так что Фидаилу Руриковичу, как и мне, будучи руководителем Альметьевского филиала в 2006–2015 годах, каждый день приходится сдавать имиджевый экзамен за весь «Татнефтедор».

— Про экзамен. Реконструкция улицы Шевченко в 2011-м, где АУАД выступало генеральным подрядчиком. Это же был чистый адреналин? Два с половиной месяца вместо запланированных трех с половиной.

— Адреналин — не то слово. Нам говорят: «График — 2,5 месяца». Я смотрю на этот клубок коммуникаций — более полутора десятка видов сетей перенести! Сели с коллегами, сформировали график работ





Ул. Шевченко в Альметьевске

от установленной даты сдачи. Получается, каждую неделю мы должны открывать по новому перекрестку, иначе город встанет в глухую пробку. Работали на износ. Причем с точным соблюдением всех технологий, что регулярно проверяли соответствующие надзорные органы.

Спасибо административному ресурсу мэрии и нефтяников — они помогли избежать многомесячной бюрократии согласований. Объект был сдан комиссии Государственного строительного надзора уже под Новый год. Не верил никто. До сих пор езжу по этой улице и вижу — мы все сделали правильно. С тех пор меняли только верхний слой — как и положено по ГОСТу для такой загруженной трассы. Значит, не зря старались.

«Шевченко-2011: каждую неделю открывали новый перекресток»

— А история с вертолетной площадкой за одну ночь — это миф или реальность?

— Это свершившийся факт. Но он всего лишь малый штрих к нашей каждодневной работе. Думаю, будет справедливо, если подробнее о нем расскажет возглавлявший тогда АУАД Ильшат Габднурович (*Этот эпизод вошел в материал «От мастера до замдиректора». — Прим. автора.*)



Собрание трудового коллектива АУАД по итогам 2025 года. В целом по ООО «Татнефтор» отремонтировано 257 км автодорог и улиц, на содержании — 3460 км дорог федерального и территориального значения

— Не могу не спросить о завершённом в 2024-м «челлендже»-марафоне строительства платной дороги. Три года в режиме 24/7. Чему научились?

— Работать без права на ошибку. Каждую субботу — совещание в Казани. Попал в «красную зону» — стыдно так, что хоть сквозь землю провалились. В 2022-м мы еще грязь месили, а финансисты уже спрашивают: «Где освоение средств?» А деньги только в уложенном асфальте. Но мы справились. Заодно обновили парк на полтора миллиарда. Причем не покупали лишнего. Все, что приобрели под «платку», сегодня работает в филиалах. Но главное — мы перестали бояться больших строек.

Безусловно, всемерную поддержку нам оказывает Холдинг «ТАГРАС», в состав которого «Татнефтор» вошел в 2011 году. Это касается и стратегического развития, и технической политики, и тактических задач, которые мы адаптируем под стремительно меняющийся мир.

— Кстати, об адаптивности. С чего она началась?

— С предвидения. В 2016-м, работая уже в периметре Холдинга, мы понимали: скоро ГОСТы уйдут от старых рецептов к системе объемно-функционального проектирования. Это когда не просто смешивают битум со щебнем, а подбирают рецепты под конкретные нагрузки.

В 2025 году
асфальтобетонные цеха
филиалов «Татнефтедора»,
расположенные
на девяти площадках
юго-востока РТ, выпустили
рекордные 398 тыс. тонн
асфальтобетонной смеси

Поняли — и при поддержке руководства Холдинга создали принципиально новую лабораторию. Решение было принято совместно с Р. М. Хазиповым — на тот момент главным инженером ООО «Татнефтедор». Сегодня лаборатория — это наш мозговой центр: новейшее оборудование, подбор смесей, контроль на всех этапах. А в филиалах — пункты лабораторного контроля при выпуске асфальтобетонных смесей и контроля качества инертных материалов.

— Что это дает водителю?

— Дороги, которые не плывут в жару и не трескаются в мороз. В 2023-м мы пошли дальше — внедрили марки SP-11, SP-19, SMA-11. Ими уже укатаны участки федеральной трассы Р-239 «Казань — Оренбург — Акбулак — граница с Республикой Казахстан» и республиканских трасс. Эти покрытия держат удар интенсивного потока в разы дольше. Раньше каждые четыре года приходилось менять верхний слой — теперь межремонтные сроки растягиваются.

«Наши дороги
не плывут в жару
и не трескаются в мороз»

— А знаменитая система 3D-ГЛОНАСС на автогрейдерах — это про скорость или про качество?

— Это почти идеальная ровность покрытия. Система GPS/ГЛОНАСС позволяет выводить земляное полотно и основание с точностью 2–3 сантиметра. Грейдеристу не надо следить за колышками — он видит 3D-модель дороги на планшете в кабине и просто ведет машину. Брак исключен, переделки сведены к нулю. На строительстве платного участка Шали — Бавлы это сэкономило нам сотни часов.



— Вопрос о будущем поколении дорожников. Ваши дети в профессии?

— Старший — механик, с железом на «ты». Я ему сказал: сначала научись руками работать, почувствуй машину. Младший летом внес свой вклад в строительство «платки», работая дорожным рабочим, теперь в КГАСУ (Казанский государственный архитектурно-строительный университет. — Прим. автора.) поступает. Племянник, в воспитании которого мы с супругой принимаем участие, — студент третьего курса, параллельно работает в проектной организации. Я только рад. Дорога — она преданных любит.

«Мы — не алгоритмы, мы — дорожники. Это призвание».

— И последнее. Дорога для Вас — это...

— Призвание. Без души здесь делать нечего. Нейросети, может, когда-нибудь и научатся укладывать асфальт ровнее, но они никогда не вытащат водителя из снежного плена в минус 30, как это часто делал дядя Андрей Пиянзин. Потому что мы — не алгоритмы, мы — дорожники. Это призвание.

...По окончании интервью Рустем Габдулбариевич откликнулся на мою просьбу провести экскурсию по территории, где компактно располагаются и штаб-квартира «Татнефтедора», и производственная база Альметьевского УАД. Теплые стоянки, ремонтно-механические мастерские, складские помещения, современные раздевалки с душевыми кабинами, стильный актовый и даже тренажерный залы. Как и обещала в начале встречи, никаких дифирамбов не будет. Потому что фактов предостаточно.



Центральная лаборатория контроля качества и новых технологий



**Внутрифирменное обучение с аттестацией линейного персонала ООО «Татнефтедор»
в рамках проекта «Школа эффективного руководителя»**



**Нейросеть никогда
не вытащит
из снежного плена,
а дорожники — всегда**

Мы построили «платку»!

В Альметьевском УАД не говорят «третий этап автомагистрали Алексеевское — Альметьевск». Здесь говорят коротко: «платка». И в этом — вся суть отношения к делу. Крупные, знаковые для управления проекты получают свои собственные, почти родные позывные. «Вертолетка», «платка» — за каждым таким словом сразу встают километры пройденного пути, силуэты работающей на горизонте техники и тот самый, особый профессиональный азарт. Это не просто удобный жаргон. Это пароль для своих, моментально включающий чувство сопричастности: короткое имя дается объекту, который превратился в личный вызов и часть общей судьбы.

«Платка», о которой идет речь, — это 18,1 километра скоростной дороги первой категории. В июне 2022 года Альметьевский филиал «Татнефтедора» зашел на площадку, чтобы выполнить колоссальный для себя объем работ. Мало кто за пределами профессионального цеха представляет, что такое 18 километров дорожной одежды, собранной из двух слоев тощего бетона и трех слоев асфальтобетона. А коллектив не просто представлял — он превратил проект в цифры, которые сегодня звучат как рубеж: 585 тысяч тонн готовой продукции уложено в тело трассы. Почти шестьсот тысяч тонн. Это не просто кубометры бетона и асфальта — это годы упорного, ритмичного труда.

«Платка» —
это более 18 км
скоростной дороги

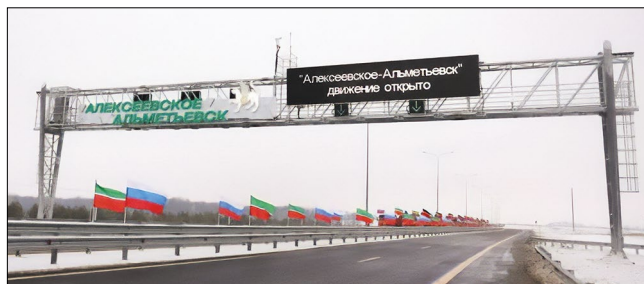
Первый сезон, 2022-й: филиал только входит в темп, осваивает фронт работ, укладывает 38 тысяч тонн тощего бетона и 21 тысячу тонн асфальтобетона. Идет пристрелка, отлаживается логистика, люди привыкают к характеру объекта.

2023-й становится годом главного рывка: 248 тысяч тонн тощего бетона, 139 тысяч тонн АБС. Техника гудит круглосуточно, смены сменяют друг друга без пауз, а «платка» начинает обретать тот самый стремительный профиль, который виден с каждого придорожного холма.

2024-й — финишное ускорение: еще 21,5 тысячи тонн тощего бетона и 118 тысяч тонн асфальтобетона. Дорожная одежда играет гляncем под низким зимним солнцем — трасса готова принять поток.

Общий контракт составил почти восемь миллиардов рублей с НДС. Сумма по-настоящему большая, но главной валютой для тех, кто вел объект, были даже не деньги, а доверие и тот самый короткий вопрос, то и дело звучавший в диспетчерской: «Как там наша „платка“?»

Торжественное открытие дороги состоялось 26 декабря 2024 года. В церемонии приняли участие заместитель Председателя Правительства РФ Марат Шакирзянович Хуснуллин и Раис РТ Рустам Нургалиевич Минниханов. Республика получила современное платное плечо — логичное звено трассы Шали (М-7) — Бавлы (М-5), которое стягивает регион в единый скоростной каркас. А коллектив Альметьевского УАД получил еще одну главу в свою семидесятилетнюю историю под названием «Мы построили „платку“!» И любой, кто был в теме, поймет это с полуслова. Потому что имена, рожденные в деле, — для своих. Для тех, кто пришел, увидел, уложил 585 тысяч тонн и поехал дальше — к новым вызовам.



«Платка»: как это было

Использованы фотографии с сайтов Правительства России и Раиса РТ,
а также из архивов ООО «Татнефтьдор»

ОТ МАСТЕРА ДО ЗАМДИРЕКТОРА



Сегодня Ильшат Габднурович Галимов — заместитель директора «Татнефтедора» по имуществу и сервису. В зоне его ответственности — все, что составляет материальный фундамент и рабочий быт огромного предприятия: техника, инфраструктура, сервисное обеспечение. Кажется, что это кабинетная должность, далекая от грохота катков и дорожной пыли. Но когда он перебирает старые фотографии, где запечатлен еще мастером дорожного участка, становится ясно: этот человек знает цену каждому метру асфальта, каждому винтику в грейдере и каждой паре рабочих рук. Это история парня, когда-то пришедшего простым мастером, ставшего седьмым руководителем легендарного Альметьевского УАД и продолжающего служить дороге на ключевом посту.



Дорожное строительство. 2020 год

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Образование:

Альметьевский строительный техникум,
Самарский архитектурно-строительный
институт

Профессиональный путь:

1987–1988 гг. — слесарь-монтажник
РСУ «Татнефтеремстрой»

1989–2024 гг. — мастер, начальник
участка, главный инженер, начальник
Альметьевского УАД

с июля 2024 г. — заместитель
директора по имуществу и сервису
ООО «Татнефтедор»

Награды:

Почетная грамота Министерства
транспорта и дорожного хозяйства РТ,
Благодарность Кабинета Министров РТ,
отмечен многочисленными
муниципальными, корпоративными
и общественными наградами

По совету отца

Иногда судьбу человека решает простой совет отца. В 1989 году молодой парень, только что вернувшийся из армии, не стал долго раздумывать.

— Отец сказал, и пошло-поехало, — улыбается Ильшат Габднурович сегодня, сидя в кресле заместителя директора.

Он пришел в профессию не из-за детской мечты, а из-за возможности работать. Сначала год в РСУ слесарем-монтажником, а потом — судьбоносный шаг в дорожное хозяйство. За его плечами были Альметьевский строительный техникум, специальность ПГС — одна из сложнейших, но дающая понимание самого скелета любого сооружения. Однако теория — это одно, а реальность — совсем другое.

На предприятие устроился зимой. В те годы ручной труд преобладал, а техники не хватало: один-два грейдера, обслуживающие огромные территории — и город, и периферию. Молодой мастер, принятый на первый участок, окунулся в круговорот, где звонки о нечищенных остановках раздавались с утра до вечера.

Плечо товарища

Маршрутная карта его карьеры впечатляет: он последовательно прошел все ступени, досконально зная труд дорожного рабочего, уровень ответственности мастера и начальника участка. И везде, где требовалась мужская хватка, был на своем месте.

В 2007 году, получив предложение стать главным инженером Альметьевского УАД, Ильшат Габднурович не испытывал

колебаний — нужно было поддержать нового руководителя и давнего товарища Рустема Габдулбариевича, с которым они прошли огонь и воду, будучи начальниками участков. За годы работы они научились стоять «спина к спине», самоотверженно бросая на решение задач все свои силы, тем самым вытаскивая общий фронт работ.

Теми же принципами Галимов руководствовался, соглашаясь в 2015 году на ответственный пост начальника АУАД.



Построенные вертолетные площадки



Уже в полдень площадки приняли борт министра науки и высшего образования РФ В. Н. Фалькова и Президента РТ Р. Н. Минниханова. 2022 год

«Вертолетка»

Есть в его биографии эпизод, который лично для меня тянет на маленькую легенду. За 12 часов построить с нуля не одну, а три вертолетные площадки на болотистой почве — звучит как производственный миф, но для команды Альметьевского УАД это была рядовая мобилизация. Звонок от руководства, известие о прилете высоких гостей из Москвы — и работа закипела.

— Сначала сказали — одна площадка. Потом — две. Потом — три, — вспоминает он.

Это была ночь, когда никто, включая начальника АУАД и директора «Татнефтедора», не спал. На болоте играло основание, приходилось буквально «выкапывать и заново укладывать», но высокоплотный асфальтобетон с собственного завода ложился ровно. Две бригады мужиков, знающих, что такое честь мундира, работали до победного. В семь утра, когда над стройкой поднимался туман, рабочие уже наносили разметку на готовое покрытие. Три площадки были сданы. Эти «вертолетки» служат до сих пор, являясь немой памятником бешеной работоспособности коллектива.



От своего парка дорожники не отказались даже в самые сложные годы экономических потрясений

Десять лет у руля

Галимов управлял предприятием почти десять лет. Он не любит выделять какие-то громкие личные проекты, считая, что главное — это текущая, отлаженная деятельность: «чтобы объемы были, чтобы людей накормить, чтобы зарплата была вовремя». Этот подход позволил без потрясений пройти и смутные двухтысячные, и пандемию.

— У нас непрерывное производство. Нельзя, чтобы на дороге никого не было, — в этом вся философия настоящего дорожника.

...Сегодня Ильшат Габднурович с теплотой говорит о коллективе, который создавался десятилетиями, подчеркивая, что сюда хочется приходить на работу. Сейчас в кабинете заместителя директора «Татнефтедора» по имуществу и сервису Галимов решает вопросы куда более масштабные, но смотрит на них все теми же глазами практика. Пожалуй, это и есть лучшая характеристика для человека, когда-то пришедшего мастером на зимний участок.

ТРИ ФАКТА О СЕДЬМОМ РУКОВОДИТЕЛЕ АУАД

Факт № 1. Первая запись в трудовой

Где работал И. Г. Галимов сразу после армии, прежде чем прийти в дорожную отрасль?

1. На автобусном заводе
2. В РСУ слесарем-монтажником
3. Водителем в таксопарке

Факт № 2. Семейные обстоятельства

Сколько детей было в семье Галимовых?

1. Четверо
2. Двое
3. Один

Факт № 3. Признание в республике

Какое место заняло Альметьевское УАД в 2022 году среди территориальных общественных советов местного самоуправления Татарстана?

1. Вошло в топ-5
2. Вошло в топ-10
3. Вошло в топ-100

Ф1. Целый год после возвращения из армии он трудился слесарем-монтажником в РСУ на улице Советской, занимаясь гражданским строительством, и только потом по приглашению отца перешагнул порог Альметьевского УАД. **Верный ответ — 2.**

Ф2. Ильшат Габднурович был единственным ребенком. Мама рано ушла из жизни, отец работал водителем. Привычка рассчитывать только на себя и ценить дело, которое кормит, сформировалась у него с детства. **Верный ответ — 3.**

Ф3. Благодаря многолетней заботе о поселковом парке — новый асфальт, бордюры, освещение и скамейки, — предприятие стало одним из лидеров республиканского смотра (4 место) и не раз получало гранты на дальнейшее благоустройство. **Верный ответ — 1.**

ГЛАВА ПЯТАЯ.

АРХИТЕКТУРА УПРАВЛЕНИЯ

За семьдесят лет существования Альметьевского УАД главной несущей конструкцией всегда оставалась не техника и не асфальтобетонное производство, а выверенная система менеджмента. Название этой главы — «Архитектура управления» — не метафора, а прямое указание на двойной смысл: управление как административная единица и управление как непрерывный технологический цикл.

Структурные подразделения здесь спроектированы с той же точностью, что и продольный профиль автомагистрали. Линейные участки, производственные базы и инженерные службы образуют замкнутый контур, где каждый элемент знает свой маневр и зону ответственности. Это живой механизм, в котором должностные регламенты работают как чертежи, а вертикаль принятия решений обеспечивает устойчивость при любых нагрузках. Далее — подробный разбор того, как устроена эта инженерная конструкция из людей и процессов.



Административное здание Альметьевского УАД



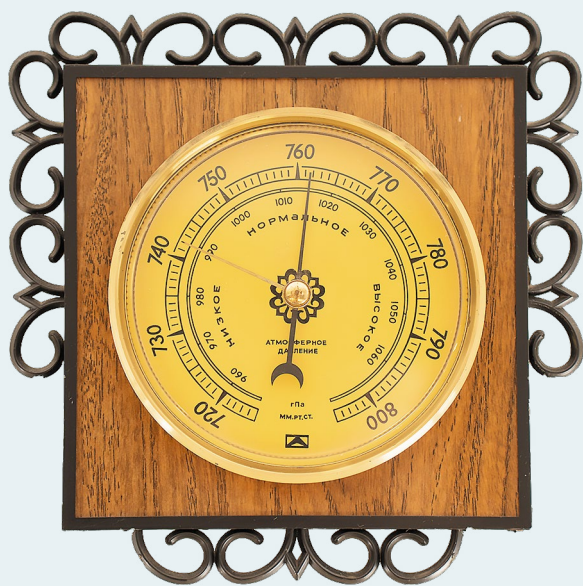
Автодорога
Казань — Оренбург

РУКОВОДИТЕЛЬ НАСТОЯЩЕГО ВРЕМЕНИ



В кабинете начальника Альметьевского УАД Фидайля Руриковича Хаернасова нет ничего лишнего. Только компьютер, ежедневник, книга по технологиям разумного производства и барометр. «Я давно научился доверять фактам, а не прогнозам, — говорит он, бросая взгляд на шкалу атмосферного давления. — Так и с коллективом: главное — видеть реальное положение дел и каждого человека на своем месте». Это спокойное пространство — отражение его подхода к управлению. Здесь не принято давить авторитетом. Здесь принято думать, обсуждать и вместе идти вперед.

Такой стиль Фидайль Рурикович принес с собой сначала в Заинское, а потом и в Альметьевское управление автомобильных дорог. За короткий срок ему удалось не просто сохранить наработанное предшественниками, но и наполнить существующую систему новым смыслом, где главная ценность — Человек.



Барометр в кабинете начальника АУАД иногда спорит с прогнозом погоды и всегда выигрывает

Жизненный путь Фидая Руриковича напоминает не прямую автостраду, а скорее извилистую дорогу с подъемами, которая в итоге вывела к делу, ставшему настоящим призванием. За плечами — служба в правоохранительных органах, предпринимательство, годы надзора за соблюдением трудовых прав в должности главного государственного инспектора труда. Именно тогда он впервые близко столкнулся с дорожной отраслью: проверял Заинское УАД, замечал недочеты, но еще больше — видел скрытый потенциал.

— Я повидал очень много производств, — вспоминает он. — И где-то там, между проверками, понял: хочу не просто фиксировать нарушения, а строить систему, в которой человеку комфортно и безопасно трудиться.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Образование:

Казанский социально-юридический институт, Московский политехнический университет, Высшая школа бизнеса Казанского (Приволжского) федерального университета по стандарту MBA

Профессиональный путь:

1993–2000 гг. — служба в системе МВД по РТ

2000–2004 гг. — старший судебный пристав районного отдела службы судебных приставов главного управления Министерства юстиции РФ по РТ

2004–2014 гг. — предпринимательская деятельность

2014–2022 гг. — начальник отдела в г. Альметьевске — главный государственный инспектор труда Государственной инспекции труда в РТ

2022–2024 гг. — начальник Заинского УАД ООО «Татнефтор»

с июля 2024 г. — начальник Альметьевского УАД ООО «Татнефтор»

с сентября 2025 года — депутат Совета Альметьевского муниципального района, состоит в постоянной комиссии по бюджетно-финансовым вопросам, налогам и сборам

Награды:

Почетная грамота Министерства транспорта и дорожного хозяйства РТ, нагрудный знак Федерации профсоюзов РТ «За социальное партнерство», победитель конкурса Заинского муниципального района «Руководитель года», отмечен многочисленными ведомственными, муниципальными, корпоративными и общественными наградами

**Производительность
труда — одно
из основных
приложений сил
руководства**



Внимательный взгляд и вовлеченность Хаернасова не остались незамеченными. Руководитель «Татнефтедора» Рустем Габдулбариевич Гарифуллин, понаблюдав за тем, как государственный инспектор труда решает вопросы, через некоторое время сделал неожиданное предложение — возглавить Заинское УАД. Для Фидайля Руриковича это стало серьезным поворотом в профессии и вызовом самому себе. К тому моменту он не был дорожником в классическом понимании, но решил принять предложение, посчитав его шансом на деле доказать, что управление производством, в основе которого лежит забота о людях, способно давать высокие результаты.

— *Это предложение было абсолютно неожиданным для меня. Но я шел с уверенностью, что смогу найти подход к коллективу, расправить плечи каждому сотруднику,* — рас-

сказывает он. — *Что мы вместе поднимем производительность труда и докажем свою конкурентоспособность на рынке.*

И это у нового начальника Заинского филиала получилось. В 2024 году Фидайль Рурикович получил очередное профессиональное предложение — возглавить Альметьевское управление автодорог. Исторически и географически АУАД — витрина работы всего «Татнефтедора», и спрос здесь особый. Приход Хаернасова совпал с завершением активной фазы строительства платной автодороги Алексеевское — Альметьевск. Ответственность — колоссальная, но коллектив альметьевских дорожников вместе с новым руководителем с ней справился.

Любопытно, что в судьбе Фидайля Руриковича можно увидеть символическую параллель с другим ярким руководителем — Сергеем Григорьевичем Васильевым, который тоже пришел

в дорожную сферу из системы правоохранительных органов, с должности начальника милиции. Словно подтверждая негласное правило: тот, кто когда-то отвечал за безопасность и порядок, по особому ценит надежность дорог и спокойствие тех, кто по ним едет.

Работа в управлении сегодня выстроена на глубоко уважении к человеку и на точных данных. В коллективе всерьез занимаются психологией труда: с привлечением специалистов кадровой службы составляются личностные карты сотрудников, чтобы каждый оказался именно на своем месте. Это не прихоть, а часть философии управления.

— Если человек не имеет квалификации и не мотивирован — некому будет работать, — объясняет начальник Альметьевского филиала. — Я и сам пошел учиться по программе МВА, чтобы привести в управление современные инструменты: как грамотно выстроить процессы, спланировать финансы, повысить производительность труда. Все это нужно здесь и сейчас.

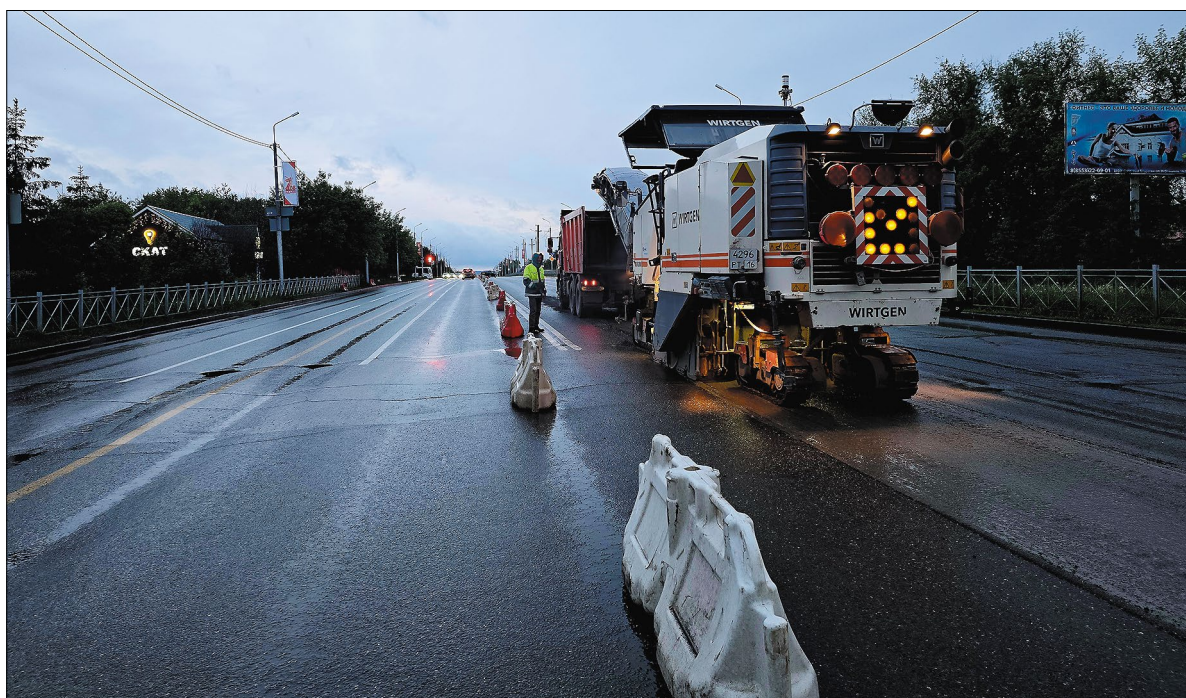
Новый подход мягко, но последовательно меняет климат в коллективе. Фидаиль Рурикович



не стал перекраивать сложившиеся устои, а бережно усилил их тем, что считает главным: безопасностью на рабочем месте, стабильно растущим доходом людей и постоянной учебой. Он часто повторяет, что задача на ближайшие годы — не погоня за сиюминутной выгодой, а создание системы, которая будет конкурентоспособна десятилетиями.



Быть в нужном месте в нужное время — в любую погоду и время суток



Ул. Шевченко как символ преемственности

— Моя цель — чтобы Альметьевский филиал был готов к новым большим проектам. А для этого каждый должен чувствовать себя уверенно и видеть перспективу. И я рядом, учусь вместе со всеми.

Отдельная гордость Фидаила Руриковича — традиции, которые скрепляют поколения дорожников. Есть среди них и написанные самой судьбой. Например, «посвящение в начальники». Так совпало, что все три руководителя в новейшей истории АУАД стабильно проходят «ритуал» — реновацию улицы Шевченко в Альметьевске. В 2011 году ее реконструкцию вел Рустем Гарифуллин, в 2016-м — Ильшат Галимов, а в 2025 году эта почетная миссия досталась Фидалию Хаернасову. Так, без громких слов, от руководителя к руководителю передается живая эстафета заботы о главных артериях города.

Начальник Альметьевского УАД дорожит и традициями, и отношениями. Поддерживает ветеранов, с теплотой говорит о трудовых династиях и делает серьезный упор на молодежь, ведь именно ей предстоит вести отрасль дальше. Хаернасов убежден: учиться никогда не поздно, и лично доказывает это примером. Этим летом он защищает диплом MBA, а в планах — продолжить обучение в Казанском государственном архитектурно-строительном университете по направлению проектирования, строительства и эксплуатации дорог.

— Мне за пятьдесят, но я снова сажусь за парту, — с улыбкой замечает он. — Хочу досконально разбираться в дорожном деле и показать молодым коллегам: развитие не имеет возрастных границ. Только так мы сохраним дух первопроходцев и останемся востребованными.

Свою миссию начальник АУАД видит не просто в отчетах и процентах рентабельности. Он мечтает, чтобы все дороги, которые обслуживает управление, — и федеральные, и региональные — стали безупречно надежными и безопасными. Чтобы каждый работник с гордостью мог сказать: «Мы — это наши дороги», созвучно названию Книги, появившейся на свет благодаря инициативе Фидаяля Руриковича. Вместе с коллективом альметьевских дорожников он идет к цели в тесном сотрудничестве с руководством «Татнефтедора», администрацией города и района, с заказчиками, опираясь на мощную материально-техническую базу, созданную при поддержке Холдинга «ТАГРАС».

— Я часто вспоминаю, как в детстве мечтал стать руководителем. Наверное, потому что всегда хотелось вести за собой людей и отвечать за каждого — за тех, кто только родился, за тех, кто работает, и за тех, кто находится на заслуженном отдыхе. Мое призвание — работать с людьми. И самая главная трасса, которую я прокладываю, — это путь к человеческой душе.

Слагаемые успеха Альметьевского УАД. Приоритеты Ф.Р. Хаернасова:

- Безопасность труда как норма жизни
- Повышение производительности труда
- Достойная и растущая зарплата
- Непрерывное обучение и наставничество
- Командный дух и преемственность поколений



Ул. Ленина — важнейшая артерия Альметьевска

Инженерный штаб: меньше слов, больше дела

Есть расхожая фраза: «Дорожники — это те, кто в оранжевых жилетах и с лопатой». Но за каждой тонной уложенного асфальта, за каждым километром ровной трассы, уходящей к горизонту, стоит титаническая работа тех, кого водители обычно не видят. Это люди, которые превращают хаос задач в стройную симфонию производства. Аппарат управления Альметьевского УАД — это не просто кабинеты и должностные инструкции. Это сплав молодой дерзости, инженерной мысли и абсолютной ответственности за результат.



Тактика каждого дня

— Глаза боятся, а руки делают, и нет ничего недостижимого, — философски замечает **главный инженер Виталий Юрьевич Анисимов**. В свои 30 с небольшим он прошел путь от мастера до второго человека в филиале, успев поработать на М-12. Теперь он — дирижер огромного хозяйства, где каждый день приходится жонглировать десятками вводных: техника не вышла на линию, погода подводит, а где-то под землей спрятался сюрприз-коммуникация.

Виталий Юрьевич признается, что его день никогда не бывает «среднестатистическим». Утренний объезд дорог часто начинается со звонка дежурному мастеру:

— Кто больше заплетается в словах, у того, значит, ситуация хуже — еду туда.

Это управление по принципу приоритета наихудшей ситуации.

Он не просто главный инженер, а связующее звено, которое собирает пазл из возможностей транспортного цеха, мощностей завода и жестких сроков дорожных работ.

Энергия автономии

Если главный инженер отвечает за тактику всего производства, то **главный энергетик Рустам Рамилович Сафиуллин** — за его жизненную силу, за бесперебойную работу всех энергосистем, инженерных сетей, оборудования и автоматики предприятия.

— У меня большая часть деятельности — это электричество и газ, — объясняет он. — В зону моей ответственности входят газопроводы, котельные, асфальтовые установки, системы водоснабжения и пожарной безопасности. Каждая из этих систем требует постоянного контроля и своевременного технического обслуживания, чтобы исключить любые риски перебоев в работе.



Именно он обеспечивает тот самый «технологический суверенитет», о котором сейчас так много говорят. Ключевым элементом энергонезависимости предприятия стал дизель-генератор. Раньше при отключении электричества персоналу приходилось оперативно реагировать: бежать к резервному оборудованию, заводить технику в мороз. Это не только отнимало драгоценное время, но и создавало риск потери критически важных данных с серверов. Сегодня такая ситуация осталась в прошлом — переход на резервное питание происходит без участия человека.

— Я сижу за компьютером и по секундам считаю: раз, два, три... шестьдесят — свет включается автоматически, — с гордостью рассказывает главный энергетик. — Система работала четко, без задержек, как и должно быть.

Кстати, котельные на предприятии тоже автономные — управляются буквально с телефона. Человеческий фактор сведен к минимуму, а энергоэффективность — к максимуму.



Во главе бездвижной мощи

При строительстве и содержании современных автомагистралей не обойтись без техники, которая редко мелькает на передовой, но без которой процесс просто встанет. Малая механизация, сосуды, работающие под давлением, подъемные сооружения, навесное и прицепное оборудование — ответственность за этот сложный арсенал несет **главный механик**.

Марат Викторович Массаути пришел в профессию с уникальным сплавом опыта. За его плечами — геологоразведка, закалившая характер, и работа в нефтепроводной компании, где он занимался мониторингом телематики на транспорте. Но детская мечта строить дороги оказалась сильнее, вернув его к истокам.

Сегодня Марат Викторович — «многостаночник» в прямом смысле слова. Всего за шесть лет он успел внести заметный вклад, приняв участие в ряде проектов, включая монтаж грунтосмесительной и асфальтобетонной установок на участке трассы Алексеевское — Альметьевск.

Впрочем, главный механик отвечает не только за железо, но и за боевой дух коллектива. Он — молодежный лидер и чемпион по гиревому спорту. Благодаря таким людям в коллективе живы не только трудовые рекорды, но и настоящая мужская дружба — будь то вечерние тренировки в новом зале или выезды на пейнтбол, которые всегда проходят с аншлагом.

Профессионализм Марата Массаути отмечен и на республиканском уровне: он занял первое место в номинации «Транспортное и дорожное хозяйство» конкурса «Молодой рационализатор и изобретатель Республики Татарстан — 2020».

Цифровой модельер

И, наконец, самая молодая часть «штаба» — **геодезист Никита Игоревич Галкин**. В 25 лет он уже понимает простую истину: «Без нас дороги были бы кривыми и косьми». Никита — представитель нового поколения, которое пришло на смену классическим геодезистам с нивелирами. В его руках — суперсовременные тахеометр и GPS-приемник, улавливающий сигнал до миллиметра.

Летом его день может начинаться в пять утра и заканчиваться далеко за полночь, потому что на весь филиал он здесь один и нужно успеть «отснять» километры будущих трасс и проверить объемную гору материала. Он один из тех, кто, глядя на отца-дальнобойщика, влюбился в дорогу. Именно Никита и его коллеги рисуют те самые цифровые модели трасс, по которым мы с вами прокладываем свой жизненный путь.



...Эти четверо представителей аппарата управления — лишь часть сложнейшего механизма. Экономисты, сотрудники ПТО, снабженцы, лаборанты и мастера — все они, по меткому выражению главного инженера, выполняют операции, которые «нельзя исключить из технологического процесса». Здесь нет лишних людей. И в этом, пожалуй, и кроется главный секрет долголетия Альметьевского УАД, где умеют сочетать новейшие технологии и старую школу, доверять специалистам и постоянно учиться, оставаясь единой, сплоченной командой.

Производственно-технический отдел под руководством Д. В. Заитдинова: А. С. Сафиуллина, Е. В. Малых, И. М. Архипова, С. А. Сарычева, Р. А. Клипова





Диспетчерская служба. На переднем плане — инженер по транспорту Е. Н. Кириллова. Слева направо: Г. Ф. Ледяева, Т. Г. Апрелева, В. А. Лубашева, А. Р. Бухарина, А. А. Зайнуллина, Э. Р. Бурганова



Инженер по комплектации оборудования К. И. Тимофеев и ведущий экономист Р. Р. Исламова



Специалист по охране труда А. В. Андреева проводит инструктаж



Секретарь приемной Г. Н. Кашапова



Оператор ЭВМ АТЦ Э. Н. Гатауллина

Дорожный участок № 1: братство дорожных жилетов



Если искать живой срез современного Альметьевского УАД, стоит заглянуть на дорожный участок № 1. Здесь нет случайных людей: костяк составляют те, кто когда-то пришел «на сезон попробовать» и остался надолго. **Начальник участка Ильшат Рустамович Гиззатуллин** — из их числа. В 2018 году поступил дорожным рабочим, быстро освоил мини-погрузчик, экскаватор, вырос до мастера, а сегодня в 28 лет руководит полноценной дорожной бригадой. За плечами — строительство вертолетной площадки, работа на «платке» и первое место в конкурсе профмастерства на мини-погрузчике. Ильшат Рустамович признается:

— Раньше было больше лопат. Сейчас в нашем строю современная техника. Но без специалистов даже с ней дорогу не проложишь.

Технику на участке ценят и чувствуют. Один из тех, кто задает тон асфальтобетонным работам, — **Ильдар Илгизарович Ризатдинов, асфальтобетонщик, помощник машиниста укладчика**. В УАД он впервые пришел в 19 лет, потом пробовал себя в других организациях, но возвращался.

— Понял, что это мое, — говорит Ильдар. — Здесь один за всех и все за одного. Случись что, я знаю, что всегда помогут и поддержат.

Именно эта сплоченность и делает участок № 1 тем местом, где новички быстро становятся своими, а технологии — от холодного ямочного ремонта зимой до укладки смесей по новым маркам — впитываются не через приказы, а через плечо старших товарищей.



Численность
коллектива:
29 человек

Протяженность
обслуживаемых дорог:
более 300 км



Дорога Русский Акташ — Кузайкино

Дорожный участок № 2: по законам качества и красоты

Основу любого крупного дорожного хозяйства составляют не только техника и асфальт, но и жесткая структура управления территорией. **Дорожный участок № 2 под руководством Сагадата Хасановича Назипова** — тот самый случай, когда многолетний опыт встречается с молодой энергией, а ответственность за 320 километров дорог делится на весь коллектив поровну.

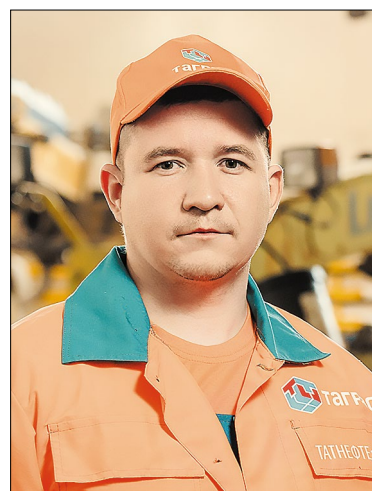
Сагадат Хасанович — из династии потомственных строителей (его отец всю жизнь был мельником, что тоже созвучно с дорожным ремеслом — молотить зерно или «молотить» километры), но свою судьбу он связал с грунтом и бетоном. Окончив техникум по специальности «Промышленное и гражданское строительство», прошел путь от мастера до начальника участка, успев поработать на федеральных проектах, включая легендарную для УАД стройку платной трассы, где впервые применялись тощий бетон и сложная стабилизация грунтов.

Назипов не любит кабинетной пыли. Максимальный дневной пробег начальника участка на служебном авто может достигать 400 км. Он знает каждый опасный поворот и лично контролирует расстановку техники в буран.

— *Один в поле не воин, а у нас тут каждый — золото. Самое главное богатство участка — сплоченный коллектив. Народ подобрался трудолюбивый, добросовестный. Если человек ответственный, он и технику до винтика изучит, и дорогу до зеркала доведет. Я за своих людей горю, потому что вижу — работают на совесть и с душой,* — такова профессиональная философия Сагадата Хасановича.

В ноябре прошлого года на участок пришел **Максим Александрович Семаев**, 29-летний **помощник мастера**. Он попал в профессию не случайно, а по зову генной памяти: его бабушка работала асфальтобетонщицей, а сам он окончил политех по специальности «Строительство автомобильных дорог и аэродромов». Несмотря на небольшой срок работы в УАД, Максим уже успел пройти боевое крещение зимними метелями.

Он — из нового поколения дорожников, которые не просто выполняют план, а копают на глубину. Семаев честно признается: раньше ездил по трассам и не замечал деталей, а теперь глаз автоматически цепляется за грязные остановки или покосившийся знак. Этакая «профессиональная деформация».



Численность
коллектива:
19 человек

Протяженность
обслуживаемых дорог:
320 км

Дорога
Альметьевск —
Чупаево



На участке царит жесткая, но справедливая дисциплина. Как и для коллег с первого участка, сезон делит коллектив на два фронта: зимой все держат оборону от снега, а с первым теплом начинается четкое разделение — бригады содержания закрывают ямочные «раны» зимы и чистят знаки, в то время как основные силы уходят на строительство и капитальные объекты. Здесь не принято подводить друг друга: если техника ломается — ее чинят сообща, если нужно задержаться на объекте дотемна — остаются без лишних слов. Здесь работают по законам качества и красоты.



АТЦ — кровеносная система УАД

Автотранспортный цех — это кровеносная система любого дорожного предприятия. Без ежедневного гула моторов, без водителей, готовых выйти в рейс ни свет ни заря, и без специалистов, способных вдохнуть жизнь в «уставшее» железо, не ляжет под колеса ни один километр асфальта. О том, чем живет эта сложная структура сегодня, мы поговорили с **начальником цеха Виталием Геннадьевичем Комаровым**, а также с мастером своего дела, медником ремонтно-механических мастерских Рамилем Ильгизаровичем Шариповым.

Судьба начальника АТЦ Виталия Комарова была predetermined с детства. Еще в 8 лет он колесил по всей России с отцом-дальнобойщиком, смотрел, как ремонтируют машины, и впитывал дорожную романтику. Однако, когда друзья отца прочили парня в преемники за «баранкой», 14-летний Виталий выдал фразу, ставшую пророческой: «Я водителем не буду, я буду вами руководить».

Сказано — сделано. За плечами остались техникум и автодорожный институт, а в 2006 году он переступил порог Альметьевского УАД, начав с должности контролера при выпуске транспортных средств. Сегодня он руководит коллективом, который давно считает своей второй семьей, и, несмотря на высокую должность, не растерял ни любви к технике, ни простого человеческого подхода к делу.

— Я здесь больше времени провожу, чем дома. Ко всем нужен свой подход, — признается Виталий Геннадьевич.

Пока начальник АТЦ держит руку на пульсе всего производства, **Рамиль Ильгизарович Шарипов** колдует над «сердцем» техники — радиаторами. Его профессия — медник — сегодня почти музейная редкость. В эпоху одноразовых алюминиевых деталей он остается тем уникальным мастером, чьи руки спасают дорогостоящие агрегаты от списания.

Путь Рамиля Шарипова в цех тоже начался с отцовского наставления. Как и Комаров, он с детства был неразлучен с родителем-водителем. «Даже врагу делай на совесть, чтобы о тебе люди узнали и в лицо не плюнули», — этот завет своего наставника он пронес через всю жизнь. В 2011 году, когда Рамиль пришел в АТЦ, его рабочее место напоминало декорации к постапокалипсису: земляные полы, заколоченные фанерой окна и протекающая ванна для пайки. За 14 лет он превратил свою мастерскую в образцовый уголок, но главное — остался верен принципу: любой труд, даже для чужой машины, делать как для себя.



Самосвалы
КамАЗ-6522-
5026011-53

За сухими цифрами скрывается постоянное движение вперед. Еще недавно водители катков работали под открытым небом, а фрезы переключались механическими рычагами. Теперь это техника с климат-контролем, джойстиком и системой 3D-нивелирования, где электроника сама управляет гидравликой, а машинисту остается только рулить. Именно здесь, в стенах АТЦ, благодаря инженерной мысли Виталия Комарова родился проект уникального комбинированного гудронатора — машины, которая одновременно подметает дорожное полотно, проливает его битумной эмульсией и выполняет подгрунтовку. Этот проект сделал технологический процесс асфальтоукладки быстрее и экономичнее, а сам Комаров получил за него звание «Инженер года».

Численность
коллектива:
АТЦ – 89 человек
РММ – 31 человек

Техника:
123 единицы,
в том числе:

**50 грузовых
и специальных
автомобилей:** са-
мосвалы, комбини-
рованные дорожные
машины, автокраны,
гудронаторы, се-
дельные тягачи

**53 трактора
и дорожно-
строительные
машины:** бульдозе-
ры, автогрейдеры,
погрузчики, катки,
асфальтоукладчики,
фрезы, экскаваторы

**20 легковых
автомобилей**



Фронтальный погрузчик LiuGong CLG856



Колесный экскаватор Hyundai HW210

Высокая кухня АБЦ

Чтобы понять масштаб произошедших в новейшей истории перемен, достаточно зайти в операторскую асфальтобетонного цеха, который в УАД заслуженно именуют заводом. Тишина, мониторы, климат-контроль. Один человек за пультом управляет процессами, которые еще сорок лет назад требовали нечеловеческой выносливости и десятков рук. Это не просто цех, это отдельное государство со своей железной дорогой, сложнейшей логистикой и своей династической историей. В год 70-летия Альметьевского УАД мы говорим о людях, которые превратили производство асфальта из тяжелого физического труда в высокотехнологичное искусство.

Руководитель цеха — Минасих Зуферович Халиков. Его имя, занимаемые должности и реализованные вместе с коллективом АУАД проекты прозвучали практически во всех интервью. Выпускник легендарного Сибирского автодорожного института (одного из шести профильных в СССР) пришел в управление в 1981 году мастером. Наставник-«папа», как по сей день к нему уважительно обращаются в коллективе, руководил участком, ПТО, инженерной службой, а с начала 2000-х возглавляет высокую кухню асфальтобетонного цеха, где готовятся продукты качества мировых стандартов.

— *Суп варят три человека, но по-человечески покушать можно только у одного. И асфальт такой же,* — доходчиво объясняет мне разницу подхода к работе в АБЦ Минасих Зуферович. — *Рецептура здесь не терпит приблизительности. Если раньше выпускали 2–3 вида смеси, то сегодня счет идет на десятки — от литого асфальта для мостов до цветного покрытия тротуаров и инновационных составов для федеральных трасс.*

2001 год. Бесконечная борьба с изношенными коммуникациями, открытые хранилища битума, работа большого коллектива на износ. Минасих Зуферович начал с того, что убрал первопричину проблем — использование пара в энергетике, перевел нагрев на электричество, ликвидировал гигантские резервуары, заменив их мобильными котлами. Результат этой тихой технической революции — 13 человек сегодня делают объемы, в разы превышающие возможности советского завода.

Переход от эпохи СССР к цифровому веку на заводе виден наглядно. **Расим Нафисович Гарифулин** застал то время, когда асфальтосмесительная установка управлялась почти вручную. А еще раньше, до него, операторы и вовсе стояли в пыли и открывали заслонки механическими ручками, ориентируясь на гиравесы.





Установки Ammann Global-160, NFLG OPTIMA-3000

Сегодня волшебство происходит иначе:

— *Представляете, вот этой «мышью» сейчас мы руководим всей установкой,* — говорит Расим Нафисович, кивая на компьютерный манипулятор.

В АБЦ он с марта 1984 года. Пришел сразу после армии, имея за плечами диплом токаря и мечту стать водителем. Но судьбу определил звонок тогдашнего начальника участка. С тех пор Расим Нафисович ежегодно проходит путь от слесаря-ремонтника зимой до варщика асфальтобетонной смеси летом.

Про асфальтобетонный цех говорят: «сердце управления». Это не фигура речи. Если завод встанет, 150 человек на укладке и перевозке останутся без дела. Ответственность колоссальная, но Минасих Зуферович держит ее играючи, во многом благодаря своему авторитету и доброте.

Чем же легендарен этот энергичный, подтянутый и открытый человек? Его профессиональный путь отмечен стратегическим мышлением и искренней заботой о людях. Возглавляя основной участок Альметьевского УАД, он проявил инициативу, выходящую далеко за пределы должностных инструкций: арендовав помещение в Заинске, принял участие в создании дорожного участка, что позволило в разы ускорить обслуживание Челнинской трассы до важного транспортного узла — аэропорта Бегишево, заложив фундамент для будущего Заинского филиала «Татнефтедора».

Численность
коллектива:

15 человек

Асфальто-
смесительные
установки:

**Ammann Global-160,
NFLG OPTIMA-3000**

Хозяйский подход Минасиха Зуферовича отразился и в инициативах по организации лесопосадок вдоль дорог, которые до сих пор украшают трассы района. Не ограничиваясь производством, организовывал субботники, в ходе которых в Альметьевске были построены тротуары на улице Шоссейной.

Особым этапом стало многолетнее руководство профкомом управления, где Халиков, совмещая общественную нагрузку с основной работой, проявил себя как кризис-менеджер в социальной сфере: в сложные годы задержек зарплаты он наладил «бартерные схемы», обменивая транспортные услуги и асфальтирование токов на жизненно необходимые гречку, сахар, мясо и другие ресурсы, которые распределялись среди работников, параллельно иницируя выделение земель под сады-огороды и строительство гаражей.

На этом заводе удивительным образом сплелись эпохи. Расим Гарифулин, начинавший токарем, признается, что, проезжая по городу, гордится каждым метром «своего» асфальта. Минасих Халиков, взявший на себя ответственность за безопасность и модернизацию, смотрит в будущее и сожалеет лишь об одном: что молодежь сегодня все реже приходит в профессию, предпочитая «легкие» деньги. Но пока такие «варщики» и инженеры у руля, качество дорог остается не просто технологическим показателем, а делом чести.



Ручной труд на АБЦ сведен к минимуму



Процесс загрузки инертных материалов в дозаторы асфальтосмесительной установки

Крепче асфальта, надежнее металла

70 лет для Альметьевского управления автомобильных дорог — это не просто километры трасс, уложенных под палящим солнцем и проливным дождем. Это люди, чьи судьбы сплелись с ревом моторов и запахом горячего битума. И в этой живой истории особое место занимают трудовые династии — семьи, где верность профессии передается как самое дорогое наследство. Их общий подтвержденный стаж в несколько раз превышает юбилейную цифру, и каждая семья достойна отдельной главы.

Семья Губайдуллиных. Глава династии Ринат Хафизович 40 лет вел автомобиль по маршрутам Альметьевского УАД. Рядом с ним, согревая производство теплом, трудилась его супруга Флюра Гилямовна — оператор котельной с 18-летним стажем, светлая память о которой навсегда осталась в коллективе. Сегодня знамя семьи уверенно несет их сын Рустам. Уже 26 лет он машинист катка и своим трудом доказывает: яблоко от яблони катится только вперед, укатывая дорогу с идеальным покрытием.

Борисенковы — Субботины доказывают, что династия — это еще и крепкий семейный тыл. Основатель Геннадий Павлович Борисенков 38 лет колдовал над смесителем асфальтобетона. Его дело подхватила дочь Татьяна Субботина, которая вот уже 32 года работает весовщиком. Зять Андрей Юрьевич Субботин стал слесарем-ремонтником и посвятил УАД 29 лет своей трудовой биографии.

Садрутдиновы — отцы и дети в чистом виде. 39 лет провел за рулем Ильдус Хамитович. Глядя на отца, его сын Ильдар не раздумывал о выборе профессии. Теперь уже 33 года он ведет свой автомобиль по тем же дорогам, что когда-то обкатывал отец. Просто, надежно и по-мужски.

Феномен династии Халиковых. Здесь все по-крупному. Глава династии Минасих Зуферович — живая легенда, начальник асфальтобетонного цеха с невероятным 43-летним стажем работы в управлении, который и сегодня в строю. Рядом с ним десятилетиями работали его братья: Минахтям Зуферович (помощник механика, 26 лет) и Минасхат Зуферович (слесарь-ремонтник). Династия не остановилась на одном поколении родных братьев: племянники Альберт Фатихов (механик, 22 года) и Рифат Халиков (механик, 11 лет) приняли эстафету напрямую из рук старших. Целая бригада родных людей создавала дорожное покрытие, на котором держится весь регион.



Династия Халиковых

Женская династия Гибадуллиных — Клиповых ломают стереотипы о суровых дорожных буднях. Фагима Рашитовна и ее сестра Флера Рашитовна стояли у истоков цифрового учета и охраны. Сегодня их династию двигают вперед дочь Гульназ Ледеяева — оператор ЭВМ с 17-летним стажем — и племянница Римма Клипова — грамотный инженер ПТО. Точность, интеллект и женская мудрость правят здесь бал.

Истории материнской преданности: Халилова Симбика Гимаевна, работник с 40-летним стажем, ушла из жизни, оставив о себе память, которую хранит коллектив. Ее дочь Эльвира Гатауллина уже 35 лет трудится оператором ЭВМ, с честью неся факел семейного профессионализма.

А Камалиева Альфия Талиповна, распределитель работ (стаж на предприятии 31 год!), передала свою невероятную работоспособность дочери Эльмире Валиевой, которая 33 года добросовестно трудится подсобным рабочим.

История семьи Кошмановых — прекрасный пример преданности общему делу, который начал основатель династии Николай Васильевич, посвятивший предприятию 39 лет. Рядом с ним все эти годы плечом к плечу трудилась его верная спутница и жена Надежда Николаевна, чей личный вклад — 32 года добросовестной работы. Их общий трудовой путь длиной более семи десятилетий стал прочным фундаментом профессиональной чести и гордости Альметьевского УАД.

Династия Бородиных — одна из самых многочисленных и ярких в летописи предприятия, объединившая шесть представителей разных поколений. У истоков стояла основательница Чигес Вазингиповна (10 лет стажа), а эстафету подхватили сын Сергей Петрович Ванюшкин (44 года), сноха Татьяна Александровна (31 год), зять Владимир Викторович (30 лет), племянник Виктор Иванович (более 27 лет) и внучка Юлия Владимировна (более 18 лет). Суммарный опыт семьи превышает полтора века, и в этом уникальном родственно-трудовом союзе гармонично переплелись мудрость старших и энергия молодости.

Трудовая летопись семьи Потаповых символично отражает юбилей предприятия: 35 лет отдал работе в управлении основатель династии Николай Федорович, и ровно столько же — его дочь Елена Николаевна Сергеева. Их общий семидесятилетний трудовой путь — это история о преемственности профессии, глубокой семейной ценности, где верность однажды выбранному делу передается от отца к дочери с одной и той же мерой ответственности и любви к родному АУАД.

Династия Усмановых — это союз двух сердец, объединенных не только семейным очагом, но и дорогами Альметьевского УАД. Основатель Ашур Шарипович пронес трудовую вахту длиной в 38 лет, а его жена и надежный тыл Татьяна Михайловна — 39 лет. Их 77-летняя совместная история в стенах предприятия — свидетельство того, что настоящая крепость семьи выковывается и в ежедневном добросовестном труде на благо общего дела.

Династия Багаутдиновых, основанная Марсом Гильясовичем и Дулхизой Сабировной, получила достойное продолжение в лице их детей, для которых работа на предприятии стала делом чести. Сын Мансур Марсович и дочь Роза Марсовна Гайнулли-на — каждый с 36-летним стажем, приумножили семейные трудовые традиции, привнеся в коллектив свой профессионализм и верность корням. Эта семья является живым олицетворением того, как искренняя увлеченность профессией передается из поколения в поколение, сохраняя преемственность мастерства.

В этих династиях — душа Альметьевского УАД. Поколения сменяются, но семейный код, замешанный на асфальтобетоне и безграничной любви к своему делу, остается неизменным.

ЭЛИТА ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Заслуженные работники Альметьевского УАД

Орден Красной Звезды

ВАСИЛЬЕВ Сергей Григорьевич

Орден Трудового Красного Знамени

БОРИСЕНКОВ Геннадий Павлович
ИЛАЛЕТДИНОВ Мухтасар Сальманович
ЧЕКАШОВ Михаил Ксенафонтович
ШАИХОВА Амина Занабовна

Орден «Знак Почета»

ГАЙНУТДИНОВ Раис Габдулхакович
ГАЛИШИН Каусар Маннанович
ШАРИПОВА Ильгиза Фатыховна
ШИЛОВА Тамара Кузьминична

Орден Трудовой Славы III степени

БАДРЕТДИНОВ Мирзаян Габдулхакович
ФАЙРУШИН Ахат Абузарович

Медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»

ГАБДРАХМАНОВ Зуфар Хасанович
ЕФРЕМОВ Иван Захарович

Медаль «За трудовую доблесть»

АХМЕТХАНОВ Рафиз Амирзянович
ГАБДРАХМАНОВ Зуфар Хасанович
СЛОБОДИНА Анастасия Алексеевна

Медаль «За трудовое отличие»

ЗИГАНШИН Амир Давлетбаевич
ИЛЬЯСОВА Миниса Хазиевна
МАЗИЛЬНИКОВА Александра Семеновна
ШАРАФЕЕВ Рашид Габдуллович

Медаль «Ветеран труда»

АШРАПОВА Таскира Мазитовна
БРИЖАК Анна Васильевна
БРИЖАК Валерий Иванович
ГАЛИШИН Каусар Маннанович
ГАЙНУТДИНОВ Раис Габдулхакович
ЗИГАНШИН Амир Давлетбаевич
ИЛАЛЕТДИНОВ Мухтасар Сальманович
МАЗИЛЬНИКОВА Александра Семеновна
ПИЯНЗИН Владимир Васильевич
САХАПОВ Миннеразый Давлиевич
СЛОБОДИНА Анастасия Алексеевна
ШАИХОВА Амина Занабовна
ШАРИПОВА Ильгиза Фатыховна
ШИЛОВА Тамара Кузьминична

Медаль «За доблестный труд. В ознаменова- ние 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»

БРИЖАК Анна Васильевна
ГОРДИОНОВ Владимир Васильевич
ЕФРЕМОВ Иван Захарович
ПЕТРУНИН Николай Иванович
ШАИХОВА Амина Занабовна

Медаль «90 лет образования ТАССР»

ТЮТЮГИНА Любовь Федоровна

Медаль «В ознаменование добычи трехмиллиардной тонны нефти Татарстана»

БОРИСЕНКОВ Геннадий Павлович
ДАВЛЕТШИН Шамиль Абдрахманович
ИСМАГИЛОВ Габдулхай Гарафутдинович
МУРТАЗИНА Мунира Мухаметзяновна
НАБИУЛЛИНА Флюра Салиховна
НУРИШАНОВ Рафис Раисович
ФАДЕЕВ Михаил Васильевич
ХУББАТУЛЛИН Ансар Набиевич
ЧЕКАШОВ Михаил Ксенафонтович

Медаль «В память 1000-летия Казани»

БРИЖАК Валерий Иванович
ИЛЮХИН Алексей Васильевич
КАНЗАФАРОВ Миннохтам Халяфетдинович
КОШМАНОВ Николай Васильевич

**Звание «Заслуженный строитель
Российской Федерации»**

БАДРЕТДИНОВ Мирзаян Габдулхакович

**Звание «Заслуженный строитель
Республики Татарстан (Татарской АССР)»**

БРИЖАК Валерий Иванович
ВАСИЛЬЕВ Сергей Григорьевич
ГАЙНУТДИНОВ Раис Габдулхакович
СИТРИВАНОВ Сергей Иванович
ХАЛИКОВ Минасих Зуферович
ШИШКИНА Ольга Антоновна

**Звание «Заслуженный работник транспорта
Республики Татарстан»**

ФАЙРУШИН Ахат Абузарович

**Звание «Заслуженный экономист
Республики Татарстан»**

СУЛТАНОВА Гульсина Азгаровна

**Звание «Почетный нефтяник» Министерства
топлива и энергетики Российской Федерации**

САХАПОВ Котдус Хасанович

**Звание «Почетный нефтяник»
ПАО (ПО/ОАО) «Татнефть»**

БРИЖАК Валерий Иванович
ГУБАЙДУЛЛИН Ринат Хафизович
ЗИГАНШИН Амир Давлетбаевич
ИСМАГИЛОВ Габдулхай Гарафутдинович
НАГОРНОВ Владимир Григорьевич
ПИЯНЗИН Владимир Васильевич
САХАПОВ Миннеразый Давлиевич
ХАЙБРАХМАНОВ Рафик Наширванович
ХАЛИКОВ Минасих Зуферович

Общесоюзная Почетная грамота

ВАНЮШКИН Сергей Петрович

**Почетная грамота Министерства энергетики
(Министерства топлива и энергетики /
Министерства промышленности
и энергетики) Российской Федерации**

БРИЖАК Анна Васильевна
ВАНЮШКИН Сергей Петрович
ГАЙНУЛЛИНА Роза Марсовна
ГАРИФУЛИН Расим Нафисович
ДАВЛЕТШИНА Гольнур Хаматгатиновна
ДАМИНОВ Ринат Рафгатович
КОШМАНОВ Николай Васильевич
МУХЛИСОВ Гарифулла Шарифуллович
САДРУТДИНОВ Ильдар Ильдусович
ТЮТЮГИНА Любовь Федоровна
ФАРУКШИНА Кадрия Минзакировна
ХАЗИЕВА Татьяна Александровна
ХАЛИКОВ Минасих Зуферович
ШАРИПОВА Ильгиза Фатыховна

**Благодарность министра транспорта
Российской Федерации**

ГАРИФУЛИН Расим Нафисович
ГОРБУНОВ Владимир Михайлович
МОСЕНКОВА Елена Станиславовна
СИТРИВАНОВ Сергей Иванович
ШЕРЕМЕТЬЕВ Владимир Николаевич

**Благодарность Министерства транспорта
Российской Федерации**

АЙДУЛИНА Разима Рашитовна
СЕРОВА Татьяна Павловна

**Благодарность Министерства промышленно-
сти и энергетики Российской Федерации**

БОРИСЕНКОВ Геннадий Павлович

Благодарность Президента / Раиса Республики Татарстан

ГОРБУНОВ Владимир Михайлович
ГУБАЙДУЛЛИН Рустам Ринатович
ХАЛИКОВ Минасих Зуферович

Благодарность Кабинета Министров Республики Татарстан

ГАЛИМОВ Ильшат Габднурович
ГАРИФУЛИН Расим Нафисович
ГОРБУНОВ Владимир Михайлович
ФАТИХОВ Альберт Шафгатович
КАМАЕВ Венер Акмалович
ХАСАНОВ Рашит Батрханович

Почетная грамота Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан

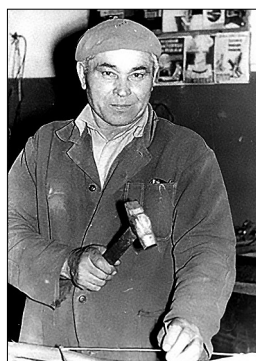
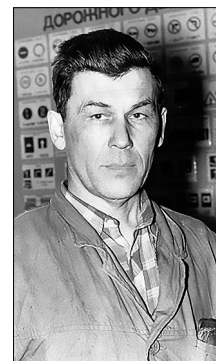
АБДУЛЛИНА Гульфия Рафисовна
АБУНАГИМОВА Рамзия Хатыфовна
БИКТАШОВ Радик Рамилович
БОРЗЕНКО Виталий Викторович
ГАЛИМОВ Ильшат Габднурович
ГУБАЙДУЛЛИН Рустам Ринатович
ДЖАББАРОВ Ильназ Маратович
ИСЛАМОВ Сирин Эдуардович
КАЛИКОВ Константин Алексеевич
КАМАЕВ Венер Акмалович
КОМАРОВ Виталий Геннадьевич
КУДРЯШОВ Эдуард Викторович
КУЛАГИН Анатолий Васильевич
ЛЕСНИКОВ Аркадий Дмитриевич
МАННАНОВ Ленар Ринатович
МЕДВЕЖОНКОВ Александр Владимирович
МОСЕНКОВА Елена Станиславовна
НАБИУЛЛИНА Флюра Салиховна
НАЗИПОВ Сагадат Хасанович
НАСИБУЛЛИН Халил Хамзинович
СЕРГЕЕВ Виталий Викторович
СЕРОВА Татьяна Павловна
СИТРИВАНОВ Сергей Иванович
СУББОТИНА Татьяна Геннадиевна

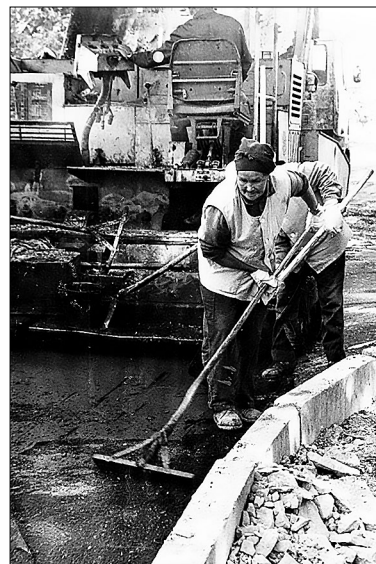
ТЕРЕНТЬЕВ Николай Васильевич
УСМАНОВ Ашур Шарипович
УСМАНОВА Татьяна Михайловна
ФАДИН Александр Николаевич
ФАТИХОВ Альберт Шафгатович
ХАЕРНАСОВ Фидаиль Рурикович
ХАЛИКОВ Минасих Зуферович
ХАЛИКОВ Минахтям Зуферович
ХАЛИКОВ Рифат Минаксанович
ХАСАНОВ Рашит Батрханович
ХАСАНШИН Реналь Ленарович
ХУББАТУЛЛИН Минзагит Шамилович
ЧЕРНОВ Олег Викторович
ШЕРЕМЕТЬЕВ Владимир Николаевич

Благодарность министра транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан

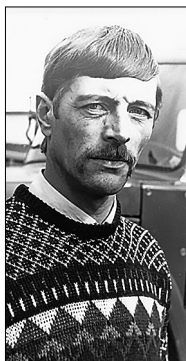
АХМАДУЛЛИН Ринат Магсонович
БИКТАШОВ Радик Рамилович
ВАНЮШКИНА Татьяна Александровна
ГАРИФУЛИН Расим Нафисович
ГУМИРОВ Марс Шамсунович
ИНОЗЕМЦЕВА Татьяна Александровна
КУДРЯШОВ Эдуард Викторович
КУЛАГИН Анатолий Васильевич
МАЗАНКИН Михаил Николаевич
НАЗИПОВ Сагадат Хасанович
ПОДОПРЕЛОВ Андрей Евгеньевич
САДРУТДИНОВ Ильдар Ильдусович
СИТРИВАНОВ Сергей Иванович
СУББОТИН Андрей Юрьевич
ФАДИН Александр Николаевич
ХАЛИКОВ Рифат Минаксанович
ЧЕРНОВ Олег Викторович
ШИГАБУТДИНОВ Азат Адельшаевич

ПОРТРЕТЫ НА ФОНЕ ЭПОХИ

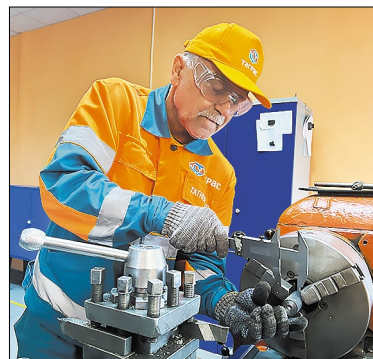


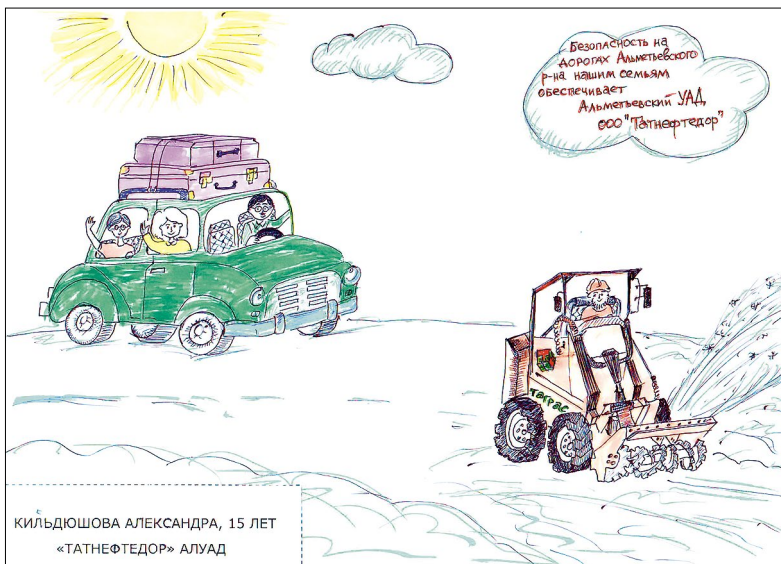
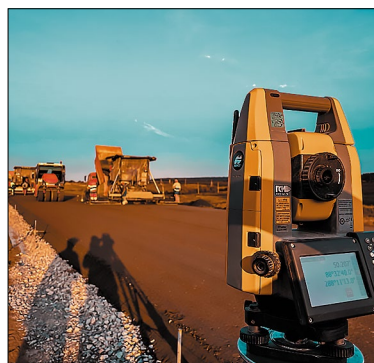


КОНЕЧНО,
ПУТЬ У ВСЕХ
БЫВАЕТ
РАЗНЫЙ



КОМУ-ТО УЗОК, А КОМУ — ШИРОК

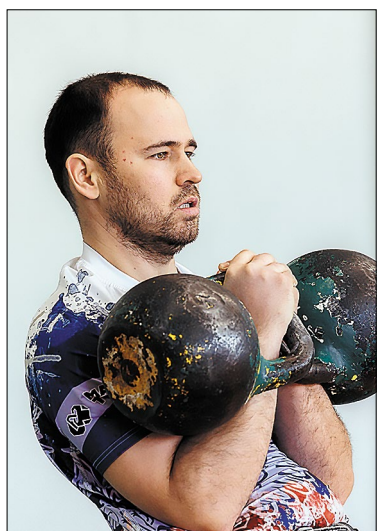




НО ЗА ЛЮБЫМ
ИЗ НИХ,
И ЭТО
ВАЖНО,



ОГРОМНЫЙ ПУТЬ СТРОИТЕЛЕЙ ДОРОГ





Корпоративная история

Лилия АЛИШ

МЫ — ЭТО НАШИ ДОРОГИ

К 70-летию Альметьевского УАД

Над книгой работали:

Редакционная коллегия —

Руستم Габдулбариевич Гарифуллин, директор ООО «Татнефтедор»

Фидаиль Рурикович Хаернасов, начальник Альметьевского УАД

Айгуль Масгутовна Хасбиева, специалист по коммуникационной деятельности ООО «Татнефтедор»

Спичрайтер — Лилия Николаевна Алишева

Дизайн обложки и верстка — Тимур Илдарович Биктимеров

Корректор — Эльвира Салаватовна Вильданова

Использованы фотографии из архива ООО «Татнефтедор»,
личных архивов ветеранов Альметьевского УАД,
а также фотографии Артёма Зайцева и Айгуль Хасбиевой

ООО «Издательский дом Лилии Алиш»

423455, Россия, Республика Татарстан, г. Альметьевск

Тел. 8 (917) 283 6999



Знак информационной продукции согласно
Федеральному закону № 436-ФЗ 29.12.2010

Подписано в печать 01.06.2026

Формат издания 84х108 1/16. Печать офсетная.

Усл. печ. л. 30,24. Гарнитура «KievitPro»

Тираж 200 экз.

Заказ № О-080

Отпечатано в типографии «Мастер-Студия»

ИП Облезин Дмитрий Николаевич

432071, Россия, Ульяновская обл., г. Ульяновск, ул. Урицкого, д. 94





