



ОАО «Трест Камдорстрой»

# АВТОБАЗА

# 448

● дорога  
● ДЛИННОЮ  
● В ПОЛВЕКА



Набережные Челны, 2006

**К 55** Н. А. Шишкина. Автобаза-48: дорога длиною в полвека.  
Набережные Челны, 2006. — 80 с.

*В книге использованы фотографии Н. Шишкиной, А. Чернецова, Р. Габдрахманова,  
К. Ситдикова, Н. Туганова, а также фото из архивов Автобазы-48.*



**Р**азвитие экономики любого государства во многом зависит от состояния и развитости ее транспортной сети, поскольку именно она обеспечивает свободу передвижения людей, товаров и услуг. В настоящее время руководство Российской Федерации поставило задачу формирования современной транспортной инфраструктуры страны, которая позволит ее экономике обрести второе дыхание. В связи с этим предприятиям дорожно-строительной отрасли предстоит большая, ответственная работа. Что касается нас — Открытого акционерного общества «Камский трест по строительству автомобильных дорог и аэродромов» — то мы к ней готовы.

ОАО «Трест Камдорстрой» гордится своей историей, поистине выдающимися достижениями 70-х лет прошлого столетия, а также своим нынешним вкладом в развитие экономики Прикамского региона Татарстана и республики в целом. Построенные нами городские магистрали украсили и облик 1000-летней Казани, а сегодня камдорстроевцы создают современную транспортную систему свободной экономической зоны «Алабуга». Вместе с тем, продолжая эстафету предыдущих поколений, мы успешно расширяем географию деятельности: подмосковная Кубинка, Красноярск, Новосибирск, Курган, — вот неполный перечень адресов, где имя «Камдорстрой» ассоциируется сегодня с прогрес-

сом, умелой организацией и безупречным качеством работ.

Важным слагаемым общего успеха подразделений Камдорстроя является работа коллектива Автобазы-48, перешагнувшей ныне полувековой рубеж своей трудовой биографии. Мы с удовлетворением отмечаем, что, будучи сегодня одним из лучших автотранспортных предприятий Республики Татарстан, Автобаза-48 по оснащенности и производственному потенциалу относится к числу наиболее мощных и среди 4 тысяч предприятий России, занятых пассажирскими и грузовыми перевозками. Определяющим фактором в этом отношении являются ее люди.

Слаженное функционирование дорожно-строительного комплекса нашего предприятия было бы просто невозможным без профессионализма водителей и специалистов-автотранспортников, без их преданности делу, понимания ими задач и целей строительных управлений, самой специфики дорожного строительства. Словом, Камдорстрой и Автобаза-48 — понятия неразделимые, как неразделимы наши истоки и наше будущее. Поэтому 50-летний юбилей автотранспортного подразделения — общий праздник всего многотысячного коллектива ОАО «Трест Камдорстрой».

С праздником вас, дорогие коллеги!

**Е. А. Шишканов,**  
генеральный директор ОАО «Трест Камдорстрой»





## Так начиналось...

**История всякого крупного предприятия несет на себе печать времени, полна знаковых событий, в которых, как в зеркале, отражаются дух эпохи, черты ее главных героев — простых людей. Так было и, очевидно, так будет всегда. Трудовая биография Автомобильной базы № 48 ОАО «Трест Камдорстрой» служит верным подтверждением сказанного.**

**С**амый исток Автобазы-48, первые страницы летописи этого коллектива закрыты от нас дымом сражений Великой Отечественной войны. В 1956 году в ходе реформ Советской армии были ликвидированы дорожно-строительные войска. Именно тогда прекратила свое существование 9-я дивизия особого дорожно-строительного корпуса Министерства обороны, располагавшаяся в Новгороде (Великом) и занимавшаяся реконструкцией дороги Москва — Ленинград. На базе упраздненного военного подразделения приказом Главного управления по строительству автомобильных дорог при Совете Министров СССР (Главдорстрой СССР) за № 02 от 23 июля 1956 года было организовано Управление строительства № 11 (УС-11). В его состав вошли три дорожно-строительных района (ДСР), три автоколонны и центральные ремонтные мастерские. Автоколонна под № 3, появившаяся в структуре УС-11 согласно упомянутому документу, и есть не что иное, как сегодняшняя Автобаза-48. Первичную основу руководства УС-11 и его подразделений составили офицеры, вышедшие в отставку в момент формирования новой гражданской организации.

До 1958 года УС-11 заканчивало работы на дороге Москва — Ленинград, начатые им в ранге армейского подразделения. Его дорожно-строительные районы и автоколонны базировались в поселках и деревнях Новгородской области. Летом 1956 года контора автоколонны № 3 находилась в селе Бронница Мстинского района Новгородской области. В начале зимы была осуществлена передислокация на следующий по магистрали Москва — Ле-



**ГАЗ-67**

их своевременный выпуск на линию. Это были автомобили ЗИЛ-150, ЗИС-150, ЗИС-355, ЗИЛ-585, ГАЗ-51 и венгерские «Дизель-думперы ДР-50 С».

В начале 1957 года коллектив автоколонны в значительной степени обновился. На должность старшего бухгалтера была принята А. Н. Федорова, техником-нормировщиком стал С. Я. Яковлев, инспектором по кадрам — А. А. Макарова. Первыми диспетчерами были Л. П. Гаврилова и Н. Д. Иванов. 22 февраля 1957 года на должность диспетчера с двухнедельным испытательным сроком была принята Назия Юсуповна Сакаева.

## Из Новгорода в Татарию

Летний сезон 1957 года автоколонна была занята работами близ деревни Витка и районного центра Чудово. В июле в Чудово переместилась и ее контора, хотя техническая база оставалась в Витке. Тогда же начальником автоколонны был назначен Тимофей Степанович Турков. П. А. Малярчук перешел на должность начальника по эксплуатации. По мере приближения зимы стало ясно, что дорожным строителям УС-11 предстоит переезд в Татарию, для большинства работников слишком далекую и незнакомую. Сложившийся было кадровый состав вновь начал рассыпаться. Подготовку автоколонны к передислокации еще начинал Т. С. Турков, а собственно переезд шел уже под руководством Николая Алексеевича Каракузова. Сменился и старший бухгалтер, теперь им стал Сергей Васильевич Костюхин.

Целью перевода в республику одного из самых сильных дорожно-строительных отрядов страны было ускорение добычи нефти на крупнейшем в Европе Ромашкинском месторождении. «Нефть Татарии начиналась с дорог», — справедливо отмечал впоследствии бывший министр нефтяной промышленности В. Д. Шашин. Управление строительства № 11, переименованное в 1963 году в трест «Каздорстрой», достойно выполнило возложенную на него историческую миссию, обеспечив большую нефть Татарстана надежными дорогами и одновременно заложив основы современной дорожно-строительной отрасли Татарстана. Непосредственным образом это относится и к входившим в состав УС-11 Дорожно-строительному району № 1 (ДСР-1) и автоколонне № 3. Однако им судьба отвела особую роль — стать



**ЗИЛ-150**



**ЗИС-355**



**ЗИЛ-585**



**ГАЗ-51**

нинград участок работ, в деревню Витка. Всю зиму автомобили колонны были заняты на вывозе щебня из карьера у деревни Котовицы на станцию Подберезье. Одновременно с этим продолжалась процедура приема техники от упраздненных воинских подразделений. О ее состоянии можно судить по одной из записей в книге приказов: «На линию выходят ежедневно 10–12 автомобилей, а реально из-за постоянных поломок работают всего 5–6». В другой записи пригодность принимаемой техники к работе оценивалась примерно в 10%.

Штатное расписание автоколонны еще пестрило названиями должностей, характерных для воинского подразделения: технорук, комендант и прочее. (Кстати сказать, технический руководитель автохозяйства именовался техноруком вплоть до 1968 года, только тогда вместо этого в штатах предприятия появилась должность главного инженера). Коллектив водителей состоял из демобилизованных солдат и пополнялся в основном жителями сел и деревень близлежащих районов Новгородчины. (Для их обучения в УС-11 действовали курсы по подготовке водителей-механизаторов, начальником которых являлся некто Горбацкий). Текущая кадров была чрезвычайно высокой, это относилось и к смене первых руководителей автоколонны. Как следствие, оставляла желать лучшего общая дисциплина.

В декабре 1956 года из-за срыва ноябрьских и декабрьских планов вывоза щебня руководивший колонной Николай Сергеевич Небосько был отстранен от занимаемой должности. Бразды правления автохозяйством принял Петр Алексеевич Мальярчук, бывший до этого техником-механиком автоколонны № 1. Он вместе со старшими механиками А. С. Степановым и Александровым, начальником по эксплуатации И. А. Кремневым занялся восстановлением техники, упорядочением учета запчастей, автошин, горючего.

Мало-помалу шло формирование гражданской структуры автоколонны. Рабочие-ремонтники были разделены на два звена, которыми руководили механики М. А. Соколинский (9 чел.) и В. Н. Курицын (12 чел.). Старшему механику Александрову подчинялись подсобные цеха: аккумуляторный, электросварочный, вулканизаторный и кузнечный. Правда, название «цех» звучит в данном случае слишком громко, в каждом было всего 1–2 человека. А. С. Степанов отвечал за готовность автомашин к работе и



прародителями сегодняшнего Открытого акционерного общества «Трест Камдорстрой».

Распоряжение о передислокации УС-11 из Новгорода в Казань поступило в конце 1957 года, а в начале следующего начался переезд. Местом размещения ДСР-1 и автоколонны № 3 на территории Татарии первоначально был определён Мамадыш. Неподдалёку от него предполагалось строительство мостового перехода через Каму, от которого дорога через Альметьевск должна была взять направление на Среднюю Азию. Это была часть неосуществленного тогда плана по сооружению трассы Москва — Пекин, к которому жизнь, кажется, снова нас сегодня возвращает.

Воскресенье 25 декабря 1957 года было объявлено в автоколонне № 3 рабочим днем. На станции Чудово началась погрузка техники на железнодорожные платформы. Руководил работами Малярчук. В январе автопарк прибыл на станцию Кукмор. Далее в Мамадыш машины шли своим ходом. Их было около 60-ти. Поскольку ремонтная база автоколонны была невелика и состояла по сути дела из старенького токарного станка да оборудования для электросварки, по этой части везти в Мамадыш было практически нечего.

Один из переселенцев Владимир Николаевич Петряшов вспоминал:

– Разместили нас в Заошье — так называется старая часть Мамадыша, за речкой Ош. В поле огородили мы площадку автоколонны проволокой, и по ночам сами сторожили машины. Надо сказать, что по дороге к новому месту их основательно разграбили. А на дворе март месяц, скоро начало сезона, и надо готовить технику к работе. Но поступили и новые машины, двадцать ЗИЛов. Это было для нас целое богатство.

Однако 24 мая поступил приказ руководства УС-11 за № 61, в котором окончательным «местом прописки» ДСР-1 и автоколонны № 3 были назначены Набережные Челны. Цель переезда — строительство автодороги Набережные Челны — Заинск — Альметьевск. Согласно приказу, с очередной сменой места жительства дорожникам нужно было уложиться в двухнедельный срок.



**Памятник нефтяникам Татарстана**



**В 1959–1965 годах в Татарстане было построено 3721 км дорог с твёрдым покрытием.**

П Р И К А З

по Автоколонне №-3, Управления Строительства №-11  
Главдорстрой СССР

от 2 июня 1958 г.

№-30

г. Мамадыш.

СОДЕРЖАНИЕ: О передислокации Автоколонны №-3, Управления  
Строительства №-11 от 24 мая 1958 г. гор.  
Набережные Челны.

В соответствии с приказом начальника Управления  
Строительства №-11 от 24 мая 1958 г. №-61 Автоколонна №-3  
передислоцируется из г. Мамадыш в г. Набережные Челны.

В целях обеспечения сохранности автомобилей,  
оборудования и материальных ценностей и окончания пере-  
дислокации к 10 июня 1958 г.

П Р И К А З ы в а ю :

1. Ответственным за отгрузку автомобилей и гаражного  
оборудования назначить ст. механика тов. ПЕТРАШОВА В.Н.  
которому:

Составить сопроводительные документы на  
отгружаемые автомобили и оборудование и сдать тех-  
нику сопровождающим под роспись с вручением одного э  
экземпляра сопроводительной описи.

Сопровождающих назначить из числа работников  
Автоколонны №-3 из явивших переехать в г. Набережные  
Челны.

Годные от разборки списанных автомобилей,  
агрегатов, узлы и детали перевести в г. Набережные  
Челны, металлом сдать в торчермет на месте.

2. Начальнику эксплуатации тов. САКАЕВОЙ Н.Ю. обеспечить  
перевозку ДСР-1 и Автоколонны к причалам г.  
Мамадыш и вывозку поступившего имущества к месту  
набережные Челны.

Упаковать техническое имущество для отправки на новое  
место передислокации. *№-119*  
Копии отгрузочных документов-опись сдать бухгалтерии.  
Имущество сопроводать лично самому.

4. Ст. бухгалтеру т. КОСТОКИНУ до 10-го июня 1958 г.  
произвести все расчеты с организациями и предприя-  
тиями г. Мамадыш.

Произвести расчет с рабочими и служащими,  
уволенными при передислокации согласно существующему  
законодательству.

После произведенных расчетов с организациями,  
рабочими и служащими закрыть текущий счет в госбанке  
Мамадышского района.

5. Ответственность за прием прибывающей техники и иму-  
щества и за охрану их на новом месте передислокации  
в Набережных Челнах и определение места стоянки  
возложить на т. САКАЕВУ Н.Ю. и НОВИКОВУ В.И.

НАЧАЛЬНИК  
УС-11 АК-3

*Александров* / КАРАКУЗОВ

Приказ о передислокации автоколонны № 3  
в Набережные Челны. 2 июня 1958 г.



За перевозку грузов автоколонны и ДСР-1 к причалу Мамадыша, их погрузку и последующую выгрузку в Набережных Челнах, охрану в дороге и на новом месте отвечала Н. Ю. Сакаева. 31 мая на мамадышской пристани были готовы к отплытию техника и материальные ценности дорожников. 10 июня 1958 года окончательная передислокация завершилась.

## С Челнинской пропиской!

В народе говорят, что два переезда равны одному пожару. В данном случае это напрямую относилось к людской составляющей. За зимние и весенние месяцы по понятным причинам коллектив автобазы значительно уменьшился. Многие из тех, кто решился на первый переезд, не выдержали второго. Так, по-видимому, произошло с начальником автоколонны Каракузовым. В июне руководство автоколонной принял Николай Иванович Хохлов. Но все-таки новгородская «закваска» дорожников-автомобилистов сохранилась. Среди тех, кто решился на переезд в новые края, были главный бухгалтер автоколонны С. В. Костюхин и уже упоминавшийся В. Н. Петряшов. К моменту передислокации в Татарию Петряшов, выпускник автодорожного техникума, проработал в автоколонне в качестве механика всего полгода. В первое время на новом месте забота о техническом состоянии автопарка целиком легла на его плечи. Несмотря на молодость и скромный опыт он смог выдержать эту нагрузку и своему выбору не изменял, закончив много лет спустя свою трудовую биографию в должности главного механика Автобазы-48.



*Н. Ю. Сакаева*

*Набережные Челны,  
начало 60-х*



**Начальники  
автоколонны № 3:**

**Николай Сергеевич  
Небосько**  
... — декабрь 1956 г.

**Петр Алексеевич  
Малярчук**  
декабрь 1956 г. —  
июль 1957 г.

**Тимофей Степанович  
Турков**  
июль 1957 г. —  
январь 1958 г.

**Николай Алексеевич  
Каракузов**  
январь 1958 г. —  
июнь 1958 г.

**Николай Иванович  
Хохлов**  
июнь 1958 г. — 1959 г.

**Установка опалубки для  
заливки оголовка  
водопрпускной трубы**



То же следует сказать и о Сергее Васильевиче Конусове. Он начинал работу по своей специальности медника в автоколонне на Новгородчине. После передислокации в Набережные Челны вплоть до ухода на пенсию работал в ремонтных мастерских автохозяйства, имел безупречную репутацию, правительственные награды и множество поощрений от Главка, треста и администрации автобазы. Решили попытать счастья на новом месте молодые супруги Хвалеевы — Анастасия Васильевна и Геннадий Александрович. Он проработал в автоколонне водителем легкой машины более 14 лет, а Анастасия Васильевна, начав работать рядом с мужем в качестве техслужащей, до сих пор наводит чистоту в помещениях цехов автобазы.

Приехала в Татарию и Назия Юсуповна Сакаева. Энергичная и волевая молодая женщина за сравнительно короткий срок работы в автоколонне сумела зарекомендовать себя как исполнительный, ответственный человек и отличный организатор. В Мамадыше она работала уже в качестве начальника эксплуатации автоколонны. Пожалуй, во все времена, включая нынешнее, это самая напряженная, хлопотливая и психологически непростая должность, которую потянет далеко не каждый мужчина. Но Назия Юсуповна, занимая этот пост до 1976 года, имела непререкаемый авторитет, умела держать в руках производство и коллектив водителей. К каждому из них ей удавалось найти подход. И сегодня, спустя много лет, знавшие Сакаеву ветераны Автобазы-48 называют ее одним из лучших руководителей предприятия за всю историю его существования. Её труд был отмечен орденом Дружбы Народов и медалью «Ветеран труда».

Сумела она достойно воспитать и своего сына, в двухлетнем возрасте пережившем вместе с матерью все тяготы переезда, передала ему любовь к непростой профессии дорожного строителя. Впоследствии Владимир Александрович Швецов стал управляющим треста «Камдорстрой», а ныне он — заместитель Премьер-министра — Министр транспорта и дорожного хозяйства РТ.

Заканчивая эту главу, необходимо подчеркнуть, что разьединенности ра-

ботников автоколонны и ДСР не было. Оба подразделения действовали, как единое целое. Впереди была общая цель, одна задача. Закрепиться и развернуть работы на новом месте, создать для дорожников элементарные бытовые условия можно было только сообща. Большая заслуга в этом отношении принадлежит начальнику ДСР № 1 Георгию Акимовичу Герасимовичу. В ситуации, когда руководители автоколонны сменялись каждые полгода, он стал своего рода гарантом стабильности дорожно-строительного десанта, высадившегося в Нижнем Прикамье Татарии. 1919 года рождения, капитан в отставке, в Новгородской области он руководил автоколонной № 2, а в Набережных Челнах возглавлял ДСР-1 до 1963 года.

Конец 50-х был началом индустриализации закамского региона Татарии. В 1958 году в окрестностях Бондюги (Менделеевск) и Елабуги началась разработка нефтяных месторождений. В декабре того же года на площадку будущего Нижнекамского комбината по переработке нефти прибыл санно-тракторный поезд с первыми строителями. Для энергообеспечения этого и других объектов тремя годами раньше Куйбышевгидрострой начал возводить Заинскую ГРЭС. Ее первый энергоблок мощностью 200 тысяч кВт был пущен 23 февраля 1963 года. Дорожным строителям предстояло связать зарождавшиеся промышленные центры транспортными артериями, важнейшей из которых должна была стать трасса Набережные Челны — Заинск — Русский Акташ. Пока же дорог здесь практически не существовало. В распутицу 60 километров от Челнов до Заинска преодолевали, бывало, по нескольку дней.

Буквально с колес, расквартировываясь временно у местных жителей, дорожники взялись за дело, ради которого сюда ехали: начали работу по отсыпке земляного полотна трассы Челны — Альметьевск. У здания нынешнего универсама в посёлке Гидростроителей был ее нулевой пикет. ДСР-1 был отведён участок от Челнов до Заинска, дальше работал Акташский



**Бездорожье**

**Октябрьская демонстрация в поселке дорожников. 1960 г.**





**Контора ДСР-1**

тобетонные заводы, строились складские помещения. За лето 1958 года в Набережных Челнах вырос и посёлок Дорожников. Он тянулся от 5–6 комплексов современного поселка ГЭС в сторону ул. Е. Батенчука. В нём было около 25 щитовых и рубленых домов. Две первые зимы посёлок освещался от стационарного дизеля, и в домах дорожников до 12 часов ночи было электричество. Коренные челнинцы в ту пору жили при керосиновых лампах.

**Набережные Челны,  
ул. Центральная.  
60-70-е гг.**



Контора ДСР-1 была выстроена неподалёку от поселка. База автоколонны располагалась в районе здания нынешнего ЗАГСа. Были построены небольшие кирпичные корпуса цехов, бокс на шесть автомашин, деревянные склады. Состав автопарка начал пополняться, в том числе и новыми венгерскими «Думперами». Эти

ДСР, а от него эстафета переходила к Альметьевскому ДСР-4 (впоследствии СУ-854), который вел дорожную ветку до Бугульмы и далее по нефтепромыслам.

Одновременно дорожники вели строительство собственной производственной базы. В районе станции Круглое Поле сооружался железнодорожный тупик, монтировались асфаль-

ты и шеститонные самосвалы с огромными задними колёсами проигрывали отечественным грузовикам в скорости, но значительно выигрывали в маневренности и скорости разгрузки. Так, в трудовых буднях коллектив будущей Автобазы № 48 начал набирать свою мощь. В 1959 году, теперь уже под руководством Николая Федоровича Шамова и технорука М. В. Покровского, он впервые выполнил годовой план.

## Километрами 60-х

К началу 60-х в автоколонне № 3 работало около ста водителей, 27 слесарей-ремонтников и 11 инженерно-технических работников. Ряды специалистов автобазы пополнились местными кадрами. Старшим механиком стал челнинец Разин Галеевич Закиров. Он много сделал для восстановления техники, требующей после двух переездов основательного ремонта. Благодаря его стараниям вышли в рейсы даже те автомашины, которые планировались к списанию (впоследствии, в 1962–63 годах Закиров был техноруком автоколонны). «Золотые руки» слесарей Н. В. Зубарева, А. Х. Гараева, Н. В. Часовского, Г. И. Пенькова буквально творили чудеса. Эти мастера на всю жизнь остались верны своему предприятию и оказывали ему посильную помощь, даже будучи на пенсии.



### **Набережночелнинские дорожные строители.**

**Слева направо:  
Н. А. Сабанаев,  
Н. Я. Якупов, А. Гараев,  
А. Г. Гайнутдинов,  
Е. Н. Вальчук,  
М. Г. Габдрахманов,  
Ф. М. Беляев,  
Н. А. Сафронов.  
Начало 60-х**

С июня 1958 года начался трудовой стаж в автобазе замечательного водителя Зуфара Музаитовича Музаитова. В 1959 году сел за штурвал Думпера М. С. Хайруллин и с тех пор выбранной профессии и предприятию также не изменял. За свой труд он был удостоен впоследствии звания «Заслуженный работник транспорта РТ». В 1960-м команду специалистов-механиков пополнил Айрат Хайерзанович Шакиров, выросший здесь в отличного специалиста и впоследствии долгие годы возглавлявшего ремонтно-механические мастерские (РММ) автобазы. До сих пор автобазовцы вспоминают его добрым словом.

Кадровую службу автобазы возглавляла М. Г. Нургалиева, участница Великой Отечественной войны. Ее умению распознать человека еще на стадии трудоустройства, помочь начинающему найти себя в коллективе автоколонна была обязана укреплению кадровой стабильности. В 60-е годы здесь начинали работать люди, ставшие ядром коллектива автомобилистов: Н. Е. Волков,



**Герой Советского Союза  
Н. Я. Якупов**

Н. Ш. Валеев, Г. Г. Гизатуллин, Г. В. Дышин, А. В. Шашин, М. С. Салимов, А. П. Наборщиков, Н. В. Мифодеев, В. В. Абрамов, С. Зарипов, И. В. Иванов, Р. Ш. Альмухаметов, Ф. Л. Лутфрахманов, А. Н. Гайфуллин, А. А. Шлыков, М. Х. Сабилов. Тогда же начали формироваться династии дорожных строителей — Коньковых, Карцевых, Нагумановых, Ивановых, Пучковых.

В 1960 году начальником автоколонны № 3 был назначен Герой Советского Союза Николай Якупович Якупов. С его приходом начался период стабильного качественного и количественного роста предприятия. Высокой награды Николай Якупович был удостоен за мужество и отвагу, проявленные при форсировании Днепра осенью 1943 года. Не менее прекрасные человеческие качества проявил он и в роли начальника коллектива автомобилистов. Авторитет Якупова среди механиков и водителей был настолько высок, что ему

не приходилось повышать на подчиненных голос или кого-то наказывать. Он пользовался большим уважением и в городе. В 1987 году Николай Якупович Якупов был назван Почетным гражданином Набережных Челнов.

В десятилетие 60-х автоколонна, как и вся страна, вступила с хорошим подъемом. Своего рода эпитафией для этих лет стал апрельский космический виток Юрия Гагарина. Подобно прочим отраслям экономики активно реформировалась и дорожно-строительная. Ее структура и производственная база перестраивались для реализации государственной политики по развитию

**Октябрьская  
демонстрация в поселке  
дорожников. 1963 г.**



транспортной сети огромного Союза. Действующие в составе дорожно-строительных управлений автоколонны преобразовывались в автобазы. Новое название было призвано подчеркнуть их основательность и оседлость, а также определенную степень самостоятельности. 17 июля 1961 года приказом по УС-11 Главдорстроя Министерства транспортного строительства СССР за № 173 пять существовавших в управлении автоколонн переименовы-

вались в автомобильные базы. Набережночелнинская колонна получила название «Автобаза № 48». Чуть раньше, 8 июля 1961 года, приказом № 166 челнинскому Дорожно-строительному району также было присвоено новое имя — Строительное управление № 852.

Еще через полтора года, 25 февраля 1963 года, приказом № 20 Главдорстроя Управление строительства-11 было переименовано в трест «Каздорстрой». Это был следующий шаг Министерства на пути превращения бывших военизированных частей во вполне гражданские, стабильные предприятия.

Но вернемся в год 1961. С его началом география деятельности челнинских дорожных строителей расширилась, как следствие — возрастал и объем работы автомобилистов. Вместе с СУ-852 Автобазе-48 предстояло строить дороги Нижнекамского нефтехимического комбината, в первую очередь магистраль № 1, связывающую Нижнекамск с Заинской трассой. Дороги химиков для челнинских подразделений УС-11 стали хорошей школой профессионализма. На них совершенствовалась их организация труда, оттачивалось мастерство, росли и мужали коллективы. В 1967 году на комбинате получили первую продукцию. Тогда же были подписаны акты ввода большинства дорог Нижнекамска. К тому времени в автобазе насчитывалось уже 250 работников.

В 1968 году на должность технорука был назначен М. И. Рогожин, он же после переименования должности стал первым главным инженером автобазы. Главным бухгалтером работала Г. И. Иванцова, в должности бухгалтера-расчетчика — М. В. Пятыгина. Совсем молодой девушкой начинала в 1969 году работать в автобазе Муслима Аглямовна Сираева. Главный экономист автохозяйства Александр Николаевич Сабанав взял ее в свой отдел ученицей. Со временем она возглавила экономическую службу и оставалась на этом посту до недавнего времени.



**М. И. Рогожин**

**Строительство дорог НКНХ. Бетонукладочный комплекс начала 60-х**





## Под звездой КАМАЗа

14 августа 1969 года было принято Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о строительстве комплекса автомобильных заводов в Набережных Челнах Татарской АССР. Это решение стало началом новой эпохи в истории Набережных Челнов. На главной строительной площадке разворачивалось строительство шести заводов автомобильного комплекса: кузнечного, прессово-рамного, двигателей, автосборочного, ремонтно-инструментального и литейного. Седьмой — завод колес — начинал строиться в соседнем Заинске. Условием, необходимым для развертывания широкомасштабной стройки и обеспечения

высоких темпов работ, являлось наличие дорог.

Каздорстрой выступил в роли основного подрядчика по сооружению автомагистралей. Первым по значимости и срокам объектом была определена дорога № 1, начинавшаяся от Альметьевской развязки на въезде в город и идущая к площадке промкомзоны. Коллективу дорожников предстояло на этом объекте освоить строительство дорог первой категории. Осенью 1969 года началась отсыпка земляного полотна, которая продолжалась и зимой, а в апреле следующего года полным ходом пошла укладка цементобетона. В истории Автобазы-48 начался новый период.

Большая стройка стремительно меняла темп рабочей жизни автомобилистов. Автобаза начала пополняться новой техникой, росло число ее работников. Годы 1970–1971 стали годами качественного и количественного обновления коллектива. Многие из тех, кем гордилась и гордится Автобаза-48 пришли сюда именно тогда: Н. В. Пучков, Н. А. Бородкин,

*Первые километры  
дорог КАМАЗа*





И. Н. Зинатуллин, Л. П. Бранченко, А. Е. Сухов, Х. В. Сагитдинов, А. М. Соколов, Ш. Д. Байгузин. На 1 января 1971 года в автобазе действовали 3 автомобильные колонны: дизельная, карбюраторная и Круглопольская, — в значительной степени укомплектованные новыми автомобилями ЗИЛ-555, МАЗ и КРАЗ. Возглавляли колонны А. П. Кузнецов, П. М. Разваляев, В. Е. Угольников. Автобаза обслуживала также Елабужский участок СУ-913 Каздорстроя, поэтому часть автопарка размещалась и в Елабуге. Общая численность работников составляла около 400 человек.



**Укладывается бетонное основание дороги. Начало 70-х**

Аналогичные изменения происходили и в СУ-852. Кроме того, для укрепления отряда челнинских дорожных строителей весной 1971 года Главдорстрой принял решение о передислокации в Набережные Челны и передаче в подчинение Каздорстрою СУ-817 треста «Югозапдорстрой». В итоге, к концу года сосредоточенный в Набережных Челнах дорожно-строительный комплекс имел производственную базу, признанную уже в то время одной из лучших в Минтрансстрое СССР. Стоимость ее основных фондов составляла около 18 миллионов рублей. Здесь на полную мощность работали четыре цементобетонных завода С-780 и столько же асфальтосмесителей. Всего за два года коллективами двух СУ и Автобазы-48 было построено 62 километра автомагистралей. 18 ноября 1971 года эти подразделения Каздорстроя были выделены в самостоятельный трест — Камдорстрой.

**Н. А. Бородкин**

Осенью 1971-го автобаза перешла под руководство Анатолия Анисимовича Горячева. Это был высококвалифицированный специалист, прибывший по указанию Главдорстроя для укрепления кадров молодого треста из



## **Руководители Автобазы-48:**

**Николай Якупович Якупов**  
1960–1971 г.

**Анатолий Анисимович  
Горячев**  
20 октября 1971–1974 г.

**Макс Исакович Генис**  
1974–июнь 1977 г.

**Михаил Иванович Рогожин**  
23. 06.1977г.–14.11.1979 г.

**Михаил Семенович Гусев**  
14.11. 1979 г.–дек. 1990 г.

**Юрий Васильевич Тихоми-  
ров**  
1991–1993 г.

**Евгений Анатольевич  
Шишканов**  
1993–1996 г.

**Виктор Васильевич Волков**  
1996–1998 г.

**Иван Иванович Дмитрюк**  
1998–2000 г.

**Шамиль Рафкатович  
Хусаинов**  
2000–2003 г.

**Ирек Габдулхакович Хасанов**  
с 2003 г.–по настоящее  
время

**Будущий проспект  
М. Джалиля. 70-е гг.**



**А. А. Горячев**

УС-16, соорудившего автома-  
гистрالی в Киргизии, Узбекис-  
тане и Казахстане. По его ини-  
циативе в штатном расписании  
автобазы появилась должность  
заместителя директора по про-  
изводству, на которую Горячев  
пригласил своего коллегу  
М. И. Гениса. Вдвоем они сумели  
обновить систему работы  
автобазы, подняв организацию  
труда на уровень союзных стан-  
дартов. Доставка строительных  
материалов на объекты осуще-  
ствлялась закрепленными хоздоговорными бригадами водите-  
лей. У каждого бригадира был заместитель, или, иными слова-  
ми, сменный бригадир. Эти люди осуществляли круглосуточный  
контроль за работой автомашин, исключавший простои и иные  
задержки с доставкой асфальтобетона или инертных материалов.  
В те напряженные годы автобаза работала 24 часа в сутки, соот-  
ветственно жесткому графику строительных управлений. Сжатые  
сроки строительства отменяли и традиционную сезонность ве-  
дения работ.



К 1973 году оснащённость автопарка достигала без малого 400 автомобилей. До 760 человек вырос и списочный состав работников автобазы. Инженерную службу, как и прежде, возглавлял Рогожин. В эти годы автобаза интенсивно строилась и расширялась. Помимо сооружения гаража на 250 автомашин, выполнялась задача по созданию условий для технического обслуживания и ремонта автомобилей. Ремонтно-механические мастерские работали слаженно, обеспечение запасными частями и агрегатами находилось под личным контролем Горячева. Разумеется, в достижениях тех лет был огромный вклад управляющего трестом «Камдорстрой» Владимира Алексеевича Борисова и его ближайших помощников.

Будучи человеком высокой культуры, Горячев сумел поставить и воспитательную работу в коллективе автомобилистов. Надо сказать, что люди воспринимали все начинания и задумки руководства с большим энтузиазмом. Многие механизмы и устройства, облегчающие труд, работники автобазы конструировали и ремонтировали сами. Например, в каждой из автоколонн был установлен воздухоподогревательный агрегат. Его устройство было нехитрым: топка на солярке, насос, вентилятор. Конечно, эти подогреватели копти-



**В. А. Борисов**

**Передовики автобазы.  
Третий справа —  
М. И. Рогожин**





**А. М. Потягалов**

ли, но позволяли запустить двигатели автомашин в любой мороз. Умельцы-механики даже устанавливали в цехах кран-балки собственной конструкции. А раздвижные ворота автобазы, сконструированные Петряшовым, копировали другие автохозяйства города. Словом, в коллективе автомобилистов работали настоящие мастера своего дела.

В те годы особенно ярко проявились организаторские способности заместителя директора автобазы по эксплуатации Назии Юсуповны Сакаевой. Прекрасно умел организовать производственный процесс начальник техотдела Алексей Михайлович Потягалов. Замечательным электрогазосварщиком был Расим Шайхетдинов. Идеальную чистоту и порядок поддерживали в своем цехе медники Сергей Васильевич Конусов и Григорий Иванович Давыдов. По своим знаниям и практическим навыкам не уступал многим инженерам слесарь-самоучка Марат Ганеевич Айдаров. Грамотнейшим, умеющим отдавать всего себя производству был водитель Рашид Альмухаметов, позднее перешедший на работу слесарем. Всегда был исправен и готов к рейсу автомобиль Ф. М. Исламова. В числе передовиков-водителей большой камазовской стройки зазвучали имена автомобилистов-дорожников, таких как Л. Г. Новиков, А. И. Казаков и многие другие. В 70-е годы связал свою судьбу с Автобазой-48 Григорий Трофимович Бакуменко, позднее он руководил автоколонной, работал начальником гаража. До сих пор здесь вспоминают его с теплотой.

Проблему нехватки квалифицированных водителей, в особенности для дизельных автомобилей, а также слесарей для их обслуживания решал специально созданный в 70-е годы учебный пункт Камдорстроя, действовавший при автобазе. Возглавлял его Адалят Саятович Дадашов. Он пришел в Камдорстрой молодым специалистом в 1971 году после окончания Бакинского политехнического института и, начав с должности линейного механика, вырос впоследствии до заместителя директора автобазы. Как руководитель учебного пункта Адалят Саятович — коммуникабельный, обладавший своеобразным чутьем на хорошего человека — проявил себя еще и как талантливый организатор и преподаватель. Задачей № 1 была подготовка водителей, однако Дадашов включал в учебный план и курсы повышения квалификации для рабочих других специальностей. К преподавательской деятельности привлекались лучшие специ-



**Водители КраЗов**



**А. С. Дадашов**

алисты автобазы и треста. Впоследствии Дадашов перешел на профсоюзную работу, а подготовку кадров продолжил Ю. Д. Аргучинский.

16 февраля 1976 года к открытию XXV съезда КПСС в Москву ушли первые камские большегрузы, а на конец декабря 1976 года была назначена комиссия по приему в эксплуатацию I очереди комплекса заводов, мощность которой составляла 75 тысяч автомобилей и 115 тысяч дизельных двигателей в год. В оставшиеся месяцы в Набережных Челнах одна трудовая вахта сменяла другую. В последнем квартале года все строители города встали на 100-дневную предпусковую. Каждые десять дней подводились итоги социалистического соревнования между организациями, назывались имена лучших работников: мастеров, бригадиров, рабочих. Асфальтобетонные и цементобетонные заводы треста «Камдорстрой» работали в три смены. Дорожные строители работали круглосуточно. Наконец, 29 декабря государственная комиссия под председательством министра автомобильной промышленности В. Н. Полякова с высокой оценкой приняла в эксплуатацию первую очередь Камского комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей. По итогам сдачи I очереди КАМАЗа 56 камдорстроевцев



**М. И. Генис**

**Первые КамАЗы на Красной площади. 1976 г.**





были награждены орденами и медалями, в том числе многие работники Автобазы-48.

### Нет дороге окончанья...

**В. А. Борисов**  
(в центре)  
с орденосцами  
Камдорстроя. 1976 г.

В 1974 году А. А. Горячев был переведен на должность заместителя управляющего треста по быту и снабжению, и во главе коллектива автомобилистов встал Макс Исакович Генис. Главным инженером продолжал работать Михаил Иванович Рогожин, он же в 1977 году стал и директором автобазы. (Горячев, а вслед за

ним и Генис были переведены в Сургутдорстрой). Еще через два года эстафету руководства у Рогожина перенял Михаил Семенович Гусев, оставшийся у руля коллектива автомобилистов до 1990 года. Уроженец Бавлинского района Татарстана, Гусев прибыл в Набережные Челны по окончании промышленного техникума. В Автобазе-48 начинал работу в бытность ее в составе треста «Каздорстрой». В 1975 году его, к тому



времени начальника автоколонны № 1, командировали на строительство Байкало-амурской магистрали. Здесь он с нуля начал создавать автобазу Мостоотряда № 9. И вот с багажом уже этого, бамовского опыта он вновь вернулся в Камдорстрой.

Начало его руководства Автобазой-48 совпало с завершением строительства второй очереди КАМАЗа, периода не менее напряженного, чем предыдущий. На финишной прямой Камдорстрой предстал во всем своем блеске. Только за три месяца 1980-го в строящиеся дороги было уложено 30 тысяч тонн асфальтобетона, 10 тысяч кубометров цементобетона, установлено 28 километров бортового камня. Вся эта многотонная машина стройматериалов была перевезена автобазовцами. В целом, в ходе сооружения КАМАЗа трест Камдорстрой создал современнейшее по тем временам и сложное сооружение, каким является дорожная сеть города Набережные Челны и его промышленной зоны. Общая протяженность сети магистральных дорог и улиц составляла 315 км, внутризаводских дорог 65 км, суммарная площадь покрытий — 5,1 млн. кв. м. Строго прямоугольная схема



**М. С. Гусев**





**Цех по изготовлению ветровых стекол для автомобилей**

было сооружено 8 тысяч дождеприемных колодцев и 87 км дождеприемных веток.

**Инструментальщица М. В. Толоконникова**



Осуществляя оперативное руководство автохозяйством, Михаил Семенович не забывал и об его укреплении. Вообще, Гусев был человеком из числа тех, кого в первую очередь следует называть хозяйственниками. При нем автобаза обрела второе дыхание, начала строиться и оснащаться современным оборудованием для диагностирования автомобилей. На ее территории вырос производственно-бытовой корпус для обслуживания и ремонта автомобилей КАМАЗ, цех по изготовлению ветровых стекол для автомобилей всех марок, теплая стоянка для вахтовых автобусов, проложена теплотрасса для отопления этих объектов, были также реконструированы автозаправочная и моечная станции. Кроме того, были введены универсальный стенд для обкатки двигателей, стенд для испытания агрегатов гидросистемы автомобилей, подземный воздуховод для предпускового подогрева, система принудительного отвода выхлопных газов с линии ТО-1 и ТО-2, электровулканизатор для изготовления резинотехнических изделий и многие другие новшества. В 1983 году автобаза пополнилась первыми самосвалами марки «КАМАЗ». Пока их было всего шесть, но начало переходу на более мощную самосвальную технику было положено. В 1984 году автопарк пополнился еще 20-ю КАМАЗами, в 1986-м — 30-ю. К 1990 году число автомобилей КАМАЗ в автопарке базы достигло цифры 90.

8 января 1986 года в состав Камдорстроя вошло строительное управление № 928 треста «Каздорстрой». В связи с этим состав автобазы расширился с четырех до пяти автоколонн: в пер-



вой были сосредоточены легковые автомобили, вахтовые автобусы, самосвалы марки ЗИЛ и водовозы; во второй — автомобили марки КРАЗ; в третьей — автомобили марки МАЗ; в четвертой — автомобильный парк СУ-928; наконец, в пятой — специализированные автомашины, а именно: бензовозы, цементовозы, битумовозы. Во вторую-третью автоколонны распределялись и поступавшие КАМАЗы.

Говоря о периоде 80-х, нельзя не подчеркнуть особую роль управляющего треста «Камдорстрой» Владимира Дмитриевича Скугорев, сумевшего после окончания строительства КАМАЗа сохранить сам трест и обеспечить его необходимым объемом работ. Пополнение автобазы новой техникой, снабжение запасными частями, ГСМ и строительными материалами также решалось общими усилиями руководства. Безусловно, немало сделали для коллектива автобазы главные инженеры тех лет Валентин Николаевич Ильин, Петр Егорович Кузнецов, Александр Михайлович Лебедев, все без исключения ее мастера и специали-



**В. Д. Скугорев**

**На вывозе  
цементобетона, 80-е гг.**





**Коллектив АБ-48. 80-е гг.**

ты, такие как, например, Николай Васильевич Шучалин, возглавлявший в 80-е годы отдел эксплуатации автохозяйства.

В течение восьмидесятых лет коллектив Автобазы № 48, как и трест Камдорстрой в целом, был бессменным лидером социалистического соревнования среди родственных предприятий Минтрансстроя. Такова была оценка уровня деятельности и оснащенности автопредприятия в масштабах огромного Союза. И это говорило о многом. В 1985 году постановлением Коллегии Минтрансстроя и ЦК профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог специальным знаком «Ударник XI пятилетки» были награждены Х. Х. Губайдуллин, И. И. Степанов, В. Н. Дубровин, Р. М. Сахабиев, Р. К. Шайхутдинов.

Свое 30-летие в 1986 году Автобаза-48 встречала, будучи крупным многопрофильным транспортным предприятием. Вместе со строительными управлениями треста «Камдорстрой» они работали на строительстве дорог Кировской области, промышленной зоны Нижнекамского нефтехимического комплекса, ЕлАЗа, АО «Татнефть», сооружали республиканские шоссе межрайонного значения, аэропорты Сарманова и Актаныша.

Коллектив объединял в себе более 600 человек и был не только самым многочисленным в тресте, но и самым квалифициро-



**Техническое обслуживание автокрана на базе ЗИЛ-130**

ванным. Средний образовательный уровень работников автобазы значительно превышал таковой в строительных управлениях. Это не удивительно. По многим качествам водитель должен превосходить рабочих других отраслей. Ему полагается обладать хорошим зрением, слухом, отличной реакцией. Он обязан многое знать, начиная от правил дорожного движения и кончая конструкциями автомобилей разных марок. Работа водителя предъявляет определенные требования и к его характеру, так как она связана с большими нервными перегрузками, внутренней мобилизованностью, чувством ответственности за безопасность людей. Он должен обладать мужеством, уверенностью в себе, мастерством управления автомобилем, умением найти и устранить неисправность.

Характерной чертой 80-х надо считать и большое число среди работников автобазы молодежи, которой здесь были созданы все условия для профессионального роста. Этот период был расцветом деятельности учебного пункта автобазы, которая, к сожалению, была свернута в годы перестройки.

Среди лучших представителей коллектива автобазы было немало молодых людей. В первой автоколонне водитель Миннахмат Нафиков, во второй — Равиль Шарифуллин, в третьей — Вячеслав Лупиногин. Звание лучших по профессии тогда имели М. С. Салимов, Т. П. Калинин, Н.А. Бородкин, М. Р. Гуреев, Р. Хайруллин, В. С. Дударек, Р. Газизов, А. Ахметзянов; слесарь по ремонту тормозной аппаратуры Н. Чекмарев, топливщик Г. Некрасов, в отделах — Г. В. Мухина, Л. И. Седова, О. П. Саламатова и многие, многие другие. Прекрасно трудились и люди не основных для автобазы профессий, такие, например, как водитель автокрана Иван Алексеевич Свинков, большой общественник, воспитавший не один десяток начинающих автомобилистов.

**Токарь-шлифовщик Р. Мазитов.  
80-е гг.**



**На участке ТО**





**Ю. В. Тихомиров**

## На перекрестке истории

В 90-е годы перестройка и последующий экономический кризис внесли свои коррективы в жизнь дорожных строителей, а вместе с ними и в жизнь Автобазы-48. На стыке 80-х и 90-х лет руководство коллективом автомобилистов осуществлял Юрий Васильевич Тихомиров. Как и у многих из его сверстников, начало трудовой биографии Юрия Васильевича связано с сооружением КАМАЗа. Он прибыл в Набережные Челны в 1973 году по окончании Саратовского техникума транспортного строительства. Начинать работать в автобазе слесарем, быстро прошел все ступени профессиональной выучки и в 1975-м принял у Гусева руководство автоколонной № 1: 124-мя автомобилями и 220-ю водителями. Потом были в его жизни и годы работы на БАМе, затем работа в должности заместителя директора Автобазы-48 по общим вопросам. В переломные 90-е годы ему доверили судьбу родного предприятия.

Это был период освоения новых экономических механизмов. Новации не обошли стороной и Камдорстрой. В частности, ремонтную зону Автобазы-48 выделили в кооператив под названием «ТОРА» — техническое обслуживание и ремонт автомобилей. Однако, как и везде, из-за нарастающего кризиса кооператив себя не оправдал, и от этой формы через пару лет пришлось отказаться. Но и в ситуации перестройки и спада производства автобаза продолжала оставаться дееспособным предприятием и даже мало-помалу строилась. К примеру, тогда было начато строительство новых ремонтных боксов, закрыты от внешних осадков шиномонтажный и плотницкий цеха, склад хранения шин.

29 марта 1993 года во главе Камдорстроя встал Владимир Александрович Швецов. Лидер по натуре, сильная, волевая личность, Швецов сплотил вокруг себя руководителей и специалистов, которые приступили к разработке новой стратегии и тактики треста. Во многом благодаря его таланту организатора Камдорстрой выстоял в те непростые времена, приобрел новые качества и сохранил лидирующие позиции среди родственных организаций. В начале 1994 года предприятие было реорганизовано в Акционерное общество. Главной задачей стала переориентация на работу в условиях рыночной экономики, где всё определяют качество и стоимость продукции.



**Ремонтная служба АБ-48**





**Е. А. Шишканов  
и П. П. Чернов.  
Конец 90-х**



**С. Р. Якупов**

Решить эту многоплановую проблему без подъема и развития автобазы, которую камдорстроевцы всегда считали сердцем своего предприятия, было нельзя. Дорожные строители традиционно хотели видеть участниками технологической цепочки при сооружении магистралей свои самосвалы, ведомые испытанными и опытными водителями. Кто другой сможет работать в столь напряженном ритме, кто знает, с какой стороны лучше подъехать, чтобы не испортить основание дороги, или сумеет полкилометра двигаться на задней скорости, не забуксовав, по рыхлому земляному полотну! И потому стабилизация, укрепление сплоченности коллектива автобазы, его профессиональная выучка стали главной задачей администрации этого подразделения.

На этом этапе руководство автобазой взял в свои руки Евгений Анатольевич Шишканов. Заместителем директора автобазы был назначен Сайдаш Рафгатович Якупов, работавший до этого прорабом в СУ-852. Инженерную службу возглавлял Алексей Михайлович Потягалов, заместителем директора по эксплуатации был Мавлетзян Вагизович Ибатуллин. Эта команда взяла курс на техническое обновление автобазы. Это касалось как парка автомобилей, так и технологии их ремонта и обслуживания, введения современных методов учета топлива и комплектующих. Первым шагом по этой части стала компьютеризация заполнения и учета путевых листов. Затем заработала автоматизированная система бухгалтерского учета БЕСТ-ПРО, началось обучение пользователей ПК по отделам.

В последующие годы удалось значительно обновить автопарк. Как говорится в пословице, этому счастью помогло несчастье. Камдорстрой получил новые автомобили «КамАЗ» и запасные части к ним в счет оплаты работ по восстановлению сгоревшего в апреле 1993 года завода двигателей. Тогда же в автобазе, где только парк самосвальной техники составлял около 250 единиц, началось строительство нового профилактория на 150 автомобилей. Его ввод должен был решить проблему ремонта машин в зимнее время, облегчить ведение диагностирования и профилактики. Общими усилиями удалось укрепить коллектив, подтянуть





**В. В. Емельянов**

производственную дисциплину, поднять выработку на один автомобиль.

22 июня 1995 года Владимир Александрович Швецов был назначен на пост заместителя премьер-министра Республики Татарстан. Переход Швецова на работу в Кабинет министров положил начало реформированию дорожно-строительной отрасли РТ. В 1997 году была создана Государственная дорожная служба Татарстана, на которую были возложены функции заказчика по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию дорог общего пользования. Благодаря В. А. Швецову была сформирована долгосрочная республиканская программа по строительству и реконструкции дорог и мостов.

В этот период генеральным директором АО «Камдорстрой» стал Владимир Васильевич Емельянов, а руководство автобазой принял Виктор Васильевич Волков. Он продолжил линию на реорганизацию ремонтной

базы. В сложнейшей экономической ситуации удалось ввести в строй цех мелкосрочного ремонта и обслуживания автомобилей, строительство которого тянулось более 10 лет. Развитие и укрепление материальной части предприятия было первейшей задачей и Ивана Ивановича Дмитриюка, в 1998 году сменившего В. В. Волкова на посту директора. Вслед за ростом объемов работ Камдорстроя началось пополнение новыми автомобилями самосвального парка автобазы. В 1999 году было куплено 35 КамАЗов, в следующем к ним добавились еще 25. Одновременно двенадцать автомашин прошли капитальный ремонт на авто-сборочном заводе КАМАЗа. Постепенно налаживалась система обеспечения запасными частями. Наметившийся в конце 90-х экономический подъем автомобильное подразделение Камдорстроя, как и вся материнская компания, встречало достаточно подготовленным. Сохранение материальной базы предприятия, а также коллектива специалистов и водителей является безусловным достижением руководителей того периода.

Шаг за шагом осваивая новые хозяйственные механизмы, оборудование и технологии, Камдорстрой наращивал объемы работ. В последующие годы ему было поручено строительство самых важных республиканских объектов, таких как реконструкция аэропорта «Казань-2», магистрали федерального значения «Волга,



**В. В. Волков**



М-7», строительство дороги Шали — Сорочьи Горы. В 2003 году им успешно и в кратчайшие сроки была проведена реконструкция взлетно-посадочной полосы международного аэропорта «Бегишево» (г. Нижнекамск).

К началу 2001 года Автобаза-48 состояла из пяти автоколонн, насчитывающих в своем составе 380 единиц автотранспорта: легкового, автобусного, самосвального и специального технологического. Суммарная грузоподъемность парка автомобилей составляла 2198 тонн, средняя дальность перевозок равнялась 20 километрам. В автохозяйстве работало 638 водителей. Ремонт техники занимались 150 слесарей и инженерно-технических работников разных специальностей. Они имели все необходимое для ремонта и профилактики автомобилей, а также диагностирования их технического состояния.

На стыке тысячелетий директором автобазы являлся Шамиль



***В. Я. Волков***



***В. С. Шапоренко***

Рафкатович Хусаинов, его заместителем по производству — Владимир Яковлевич Волков, главным инженером работал Радис Равилович Хузин, начальником РММ — Николай Семенович Чураев, главным механиком — Альберт Исламгалиевич Тагиров. Автоколоннами руководили Юрий Васильевич Тихомиров, Дмитрий Викторович Бакин, Анатолий Михайлович Назаров, Петр Петрович Хмелев, Вазут Карамович Муртазин.

И как во все времена золотой фонд автобазы составляли водители: ветераны, награжденные правительственными наградами, Н. В. Пучков, Г. П. Калинин, Г. И. Давыдов, В. С. Шапоренко, Ю. А. Лупиногин, их последователи В. Г. Идрисов, Р. Ф. Хакимов, В. А. Селиванов, В. П. Журавлев, Х. Х. Губайдуллин, Р. К. Шайхутдинов, С. С. Рябов.



***И. И. Дмитриук***



***Ш. Р. Хусаинов***



*Устройство асфальтобетонного покрытия с применением перегрузочной машины «SHUTTLE-BUGGI SB 2500С»*



*На новосибирской базе Камдорстроя*



# Новое время

**Н**ыне Открытое акционерное общество «Трест Камдорстрой» является флагманом дорожно-строительной отрасли Татарстана и входит в число лучших строительных организаций России. На его объектах испытывается и внедряется современная техника, обкатываются прогрессивные технологии и методы организации производства. Последние пять лет Камдорстрой ежегодно сдает в эксплуатацию до 50 км новых и реконструированных автомагистралей. В российском масштабе им осуществлена реконструкция таких сложных в техническом отношении объектов, как взлетно-посадочные полосы международных аэропортов «Казань», «Бегишево», аэродрома ВВС в Кубинке. В настоящее время им ведется строительство взлетно-посадочных полос аэропортов Новосибирска (Толмачево) и Кургана и начата подготовка к работе по расширению аэропорта Минеральных Вод. Возросшие в связи с этим транспортные потребности Камдорстрой, как и прежде, обеспечивает самостоятельно и в полном объеме силами Автобазы-48.



**Новое время выдвигает новые задачи, заставляет шагать в ногу с собою, а где-то — идти на опережение. Сегодня на авансцену производственной жизни вышли люди особого склада, своего рода преобразователи — свежо мыслящие, умеющие проанализировать ситуацию, найти способы по ее улучшению и, конечно, хорошо знающие свое дело.**

**С марта 1998 года у руля ОАО «Трест Камдорстрой» стоит такой человек — Евгений Анатольевич Шишканов.**



**Хасанов  
Ирек Габдулхакович**  
окончил Камский  
политехнический  
институт (1990 г.).  
В Камдорстрое  
работает с 1993 года.  
В декабре 2003 года  
назначен директором  
автобазы.



## Слово директору

Привычным мерилom в оценке работы того или иного трудового коллектива являются цифры. Их лаконичность на самом деле говорит о многом, поэтому деловую характеристику сегодняшней Автобазы-48 я начну именно с цифр. Итак, численность коллектива автотранспортников Камдорстроя составляет в настоящее время 890 человек. Годовой объем выполняемых ими грузоперевозок 8–10 миллионов тонн. В составе шести автоколонн находится 470 единиц автомобильной техники, в том числе 238 самосвалов общей грузоподъемностью 3102 тонны. По итогам 2005 года объем автоуслуг предприятия в текущих ценах превысил сумму в 300 миллионов рублей. Выработка на одного члена коллектива выросла по сравнению с годом предыдущим на 125% и достигла 339 тысяч 742 рублей. При этом средняя заработная плата поднялась с 7207 до 7 973 рублей в месяц.

На наш взгляд, любой из этих цифр мы можем гордиться. Вместе с тем, последние пять лет стали для автобазы периодом значительных качественных изменений. Это касается как парка автомобилей и системы их обслуживания, так и улучшения условий труда наших работников. Вот неполный перечень сделанного: построены современная мойка для автомашин и дорожно-строительной техники, новая стоянка для автомашин 4-й и 5-й автоколонн, введены в эксплуатацию цех пескоструйной очистки и покраски, цех обкатки двигателей по системе — холодная, горячая, под нагрузкой, а также цех диагностирования автомобилей; произведен капитальный ремонт АЗС, здравпункта и ряда других бытовых помещений. Ремонтные работы в помещениях РММ и административно-бытового комплекса продолжаются.

Автопарк пополняется новой большегрузной техникой. К примеру, только за 2005 год приобретены 2 битумовоза грузоподъемностью до 30 тонн каждый, КАМАЗ-6460 с длинномерным тралом грузоподъемностью 35 тонн, автокран-двадцатипятитонник «Клинцы», шесть самосвалов КАМАЗ-65115. Для перевозки работников закуплены два автобуса «НЕФАЗ».

Строится и развивается компьютерная сеть Автобазы. В настоящее время с ее помощью принимаются и обрабатываются путевые листы, ею связаны планово-технический отдел и бухгалтерия, внедряются программы автоматизированного учета пробега автомобилей и агрегатов, прошедших капитальный ремонт. Особая гордость — полностью компьютеризированный процесс диагностирования технического состояния автомобилей. В планах создание локальной сети, которая свяжет ремонтно-механические мастерские и склады. Начата работа по созданию системы мониторинга для автоматизированного контроля над перемещением автомашин.

Но все же важнейшим показателем, по моему мнению, является профессионализм наших людей, их желание качественно и эффективно работать.



География деятельности Камдорстроя расширяется. Сегодня наши автомобили помимо территории Татарстана работают и в таких отдаленных от основной базы городах как Новосибирск, Курган. При этом наблюдается общий рост интенсивности дорожного движения в стране. Все это вместе делает работу водителей более напряженной физически и психологически, усложняется работа диспетчерской службы, повышается роль службы безопасности движения и прочее, прочее. И я рад отметить, что наши люди успешно справляются с новыми задачами. Своеобразный экзамен на водительское мастерство они выдержали, работая на улицах Казани в преддверии ее 1000-летия, где Камдорстрой осуществлял реконструкцию асфальтового покрытия улиц Татарстан, Лео- и Правобулачная.

Отрадно и то, что коллектив автомобилистов значительно помолодел. И наша молодежь показывает себя отличными профессионалами. Это, к примеру, заместитель директора автобазы по эксплуатации Азат Фоатович Латыпов, главный инженер Анатолий Михайлович Назаров, начальник техотдела Александр Яковлевич Мауль, начальник ОТК Ильсур Дамирович Багаутдинов и многие другие. Молоды механики автоколонн И. И. Фазизов, А. Д. Шакуров. В значительной мере помолодел водительский состав, а также коллектив РММ. Последнее я считаю большой заслугой начальника РММ Николая Семеновича Чураева. Его работа, как и других ветеранов нашего предприятия, заслуживает самых теплых слов. Они носители лучших традиций автобазы, их опыт и навыки просто бесценны для молодого пополнения.

К примеру, более 30 лет безупречной работы на счету бывшего водителя, а ныне слесаря по ремонту автомобилей Ф. Ф. Касимова. Не меньший стаж работы в системе Камдорстроя и нашей автобазы имеют такие водители-асы, как И. В. Белохвостов, Н. А. Бородкин, Г. Г. Свежинкин, Н. Д. Грудилов, В. Г. Идрисов, Х. Х. Губайдуллин, М. А. Ашкаров и еще 12 их товарищей. Более 22 водителей трудятся на нашем предприятии свыше 20 лет, 57 водителей — уже более 10 лет. Важно и то, что 80 с лишним человек из



числа водительского персонала награждены нагрудными знаками различной степени «За работу без аварий». Значка «Почетный дорожник России» были удостоены водители В. П. Гаврилов, В. П. Журавлев, М. Ш. Фахретдинов, Г. Г. Яковлев. За работы по строительству и реконструкции автомагистралей Казани в канун празднования 1000-летия столицы Татарстана 19 наших работников получили медали «В память 1000-летия Казани». Все эти цифры говорят как о стабильности нашего коллектива, так и о профессионализме и, я бы сказал, о мужестве наших людей. Все-таки работу автомобилистов, в особенности водителей, легкой не назовешь. Честь им всем и хвала!

За пять десятков лет своей истории Автобаза-48 пережила немало сложных и поистине счастливых моментов, доказав тем самым свою жизнестойкость, необходимость и умение трудиться. Уверен, что будущие поколения автомобилистов-дорожников Камдорстроя сумеют достойно продолжить дело своих предшественников, укрепляя авторитет родного предприятия, его рабочую марку.



**Министр транспорта РФ И. Е. Левитин награждает начальника РММ АБ-48 Н. С. Чураева. 2005 г.**





**Латыпов Азат Фоатович — инженер-механик. Окончил Камский политехнический институт (1995 г.). В том же году был принят на Автобазу-48 инженером отдела эксплуатации. С марта 2005 года — заместитель директора по эксплуатации.**

## Служба эксплуатации

Цель, во имя которой 50-лет назад создавалась автоколонна № 3, ради которой трудится коллектив нынешней Автобазы-48 — обеспечение бесперебойной доставки различных материалов, грузов и собственно работников Камдорстроя на их участки и объекты работы. Вывоз и перевозка грунта при сооружении земляного полотна строящихся магистралей, отсыпка на них щебня и песка, доставка инертных материалов, битума и минерального порошка на асфальто- и цементобетонные заводы, обеспечение работы асфальто- и цементоукладочных бригад соответствующими смесями, водой, гудроном и массой других вспомогательных материалов, наконец, доставка самих дорожно-строительных механизмов и персонала строительных управлений — все это забота работников службы эксплуатации, которую возглавляет ныне Азат Фоатович Латыпов.

Сказать, что его работа хлопотная и затратная в нервном отношении, значит, ничего не сказать. На службе по эксплуатации лежит огромная ответственность с одной стороны за выполнение автобазой обязательств перед строительными управлениями и с другой — перед обслуживающим персоналом самой автобазы. От качества работы эксплуатационников зависят качественные и количественные показатели четырех строительных управлений (СУ) Камдорстроя и заработка самой автобазы, ее экономическое благополучие. Словом, если автобазу называют иногда

сердцем Камдорстроя, то служба эксплуатации — ее миокард.

В ответ на такое сравнение Латыпов только улыбается:

– Работа непростая, но быть в гуще событий и дел, чувствовать свою сопричастность ко всему происходящему — это для человека важно. Мы вообще первопроходцы. Ведь наши автомобили первыми приезжают на новые объекты, везут туда людей и строительные вагончики, будь то участок республиканской трассы или, скажем, тот же Курган. Наши водители первыми оценивают и качество уложенного асфальта на новых трассах. В этом



есть своя романтика. А по-другому, мы — кормильцы автобазы, и это тоже приятно сознавать, — снова улыбается Азат Фоатович.

Главные люди в службе — водители. Их в шести автоколоннах летом 2006 года было около 660 человек. В силу сезонности работ дорожников численность водительского отряда колеблется, вырастая летом и снижаясь в зимние месяцы, когда договора принятых временно заканчиваются.

У каждой автоколонны своя специфика работы, определяющаяся видом сосредоточенной в ней автомобильной техники. К примеру, автоколонны №№ 2, 3 и 4 являются самосвальными и оснащены исключительно автомобилями-самосвалами.

В прямом подчинении заместителя директора по эксплуатации работает команда диспетчеров. Традиционно это чисто женский коллектив. Всего их семеро: по числу автоколонн плюс старший диспетчер Татьяна Сергеевна Пучинина. На первый взгляд может показаться, что обязанность диспетчеров — выдача и учет путевых листов — дело нехитрое. Но на самом деле оно и хлопотное, и ответственное, и, можно сказать, требует от женщин определенного мужества. К примеру, оттого, как оперативно управятся они с выдачей путевых листов утром, да и просто — как при этом будут разговаривать с водителями, во многом зависит рабочий настрой шоферов. Известно ведь — «начин дороже работы». Диспетчерская как раз и есть этот «начин». А шоферская братия — народ особый, себе цену знают, за словом в



**Водители автоколонны № 3**



**Диспетчеры АБ-48**



***Хорошее настроение***

***Высокие гости на автобазе***

карман не лезут. Не дай бог, замешкаешься. Поэтому нерасторопные да слабохарактерные в диспетчерской долго не задерживаются. Зато уж если выдержат, сумеют себя зарекомендовать — другой работы не ищут. За примером далеко ходить не надо. Это Надежда Витальевна Семенова, Наталья Алевтиновна Тюбарова, Алла Федоровна Гайдарь и их подруги.



***М. А. Исламов***

В команду заместителя директора по эксплуатации входит также отдел эксплуатации, который возглавляет Вячеслав Салимович Магасумов. Отдел невелик числом, но работу выполняет очень большую и важную. В любой момент здесь можно получить полную информацию о деятельности службы эксплуатации, здесь формируются долгосрочные и ежедневные планы, подводятся итоги.





Комплексное решение вопросов эксплуатации на объектах, находящихся за пределами Республики Татарстан, осуществляют инженеры по эксплуатации М. Г. Валеев, П. П. Хмелев, А. Ф. Шугаепов и М. А. Исламов. В сезоне 2006 года первые двое попеременно несут месячную вахту в Новосибирске, вторые — в Кургане. Там они отвечают за все, начиная от дисциплины водительского состава и заканчивая учетом расхода ГСМ. На основной базе в Набережных Челнах учетом ГСМ занимается техник Гульнара Салаватова. На территории центральной базы имеется современная автозаправочная станция. Здесь под началом Аллы Викторовны Стасюк работают заправщицы В. М. Фазуллина, Н. М. Ванке и Л. М. Горобец. Наряду с отпуском топлива и смазочных масел работницы АЗС осуществляют входной контроль качества поступающих ГСМ. Заместитель директора по эксплуатации оценивает их работу на «отлично».

Еще одним необходимым шагом в плане улучшения дисциплины труда и, как следствие, снижения себестоимости услуг, руководство автобазы считает внедрение современной системы автоматизированного контроля над перемещением автомашин. Адаптацию соответствующей программы к условиям деятельности автоколонн начали с группы в 20 автомобилей. В ближайшее время планируется расширить рамки этого эксперимента, хотя трудностей здесь, причем независимых от камдорстроевцев, пока немало.

На важнейшем направлении обеспечения безопасности движения трудятся инженеры соответствующего отдела Александр Павлович Кузнецов и Рахимзян Фасхиевич Фасхиев. Оба квалифицированные специалисты с большим практическим опытом. А. П. Кузнецов работал в автобазе в 1969–70 году и вновь продолжил здесь счет своему трудовому стажу в 1994-м, в том числе несколько лет — в должности начальника техотдела. Р. Ф. Фасхиев — ветеран службы Госавтоинспекции, при разборе дорожно-транспортных происшествий



**Операторы АЗС**

**Инженеры ОБД  
Р. Ф. Фасхиев и  
А. П. Кузнецов**





**Автодорога  
Казань–аэропорт**

он поистине незаменим. Круг обязанностей этих людей очень широк.

Вновь поступающий на работу водитель, прежде всего, попадает в отдел безопасности движения. Здесь оцениваются его знания дорожного движения, здесь он пройдет вводный инструктаж и только тогда получит право сесть за руль автомобиля или будет направлен на стажировку. Здесь же будет вынесен окончательный вердикт о принятии или непринятии человека в коллектив Автобазы-48 после окончания недельного или двухнедельного испытательного срока.

В прекрасно оборудованном, оснащеном компьютерами учебном классе водители проходят ежегодное обучение по 20-ти часовой программе обновления знаний, утвержденной Минавтотрансом РФ. Естественно, что в обязанности сотрудников отдела входит информирование водительского состава обо всех изменениях в правилах дорожного движения. Здесь формируется план проведения различных профилактических мероприятий, выездных заседаний, комиссий и тому подобное, а также обобщается статистика по части текущего состояния безопасности движения, подводятся итоги, делаются выводы и прочее, прочее. Еще одно важное направление — разработка маршрутов движения транспорта автобазы на объекты СУ с указанием на них опасных участков. Наличие схемы маршрута следования и инструктажа по безопасности является необходимым условием выезда автомобиля за ворота

автобазы. Словом, если на кабине транспортного средства стоит фирменный знак Автобазы-48, это говорит о высокой степени подготовленности управляющего им человека. По словам специалистов отдела, за последние пять лет значительно выросла дисциплина водительского состава. Число дорожно-транспортных происшествий застыло на минимальной для такого большого предприятия отметке —



22, снизился травматизм по их причине. Характерно и то, что уже три года не было зафиксировано ни одного случая алкогольного опьянения водителей автобазы, попавших в ДТП.

– Водитель должен приступать к работе отдохнувшим и трезвым. Это залог общей производственной безопасности камдорстроевцев и их высокой выработки, — говорит Александр Павлович. — Недисциплинированный в жизни и на дороге водитель — это не наш водитель. Такие у нас в автобазе не задерживаются. А человеку, желающему стать профессионалом в шоферском деле, мы всегда поможем!

## Автоколонна № 1

Первая автоколонна одна из самых крупных по численности водительского персонала — 120 человек. Здесь сосредоточен пассажирский транспорт Камдорстроя: 46 легковых автомобилей различных марок, 50 автобусов, а также вездеходы на базе автомобилей «Урал» и «КАМАЗ». С 2001 года возглавляет автоколонну Фарит Нуруллович Нуриев. Механиком работает недавний выпускник Камского политехнического института Альберт Дилусович Шакуров.



**Ф. Н. Нуриев**

– Особенность нашей автоколонны в разнообразии техники, — рассказывает Фарит Нуруллович. — Мы своего рода действующий выставочный павильон современного отечественного пассажирского транспорта. Иностранные автомобильные фирмы представлены только легковыми автомобилями, но «Мерседесов», как, впрочем, и «Москвичей», среди них нет, — продолжает он с улыбкой. — Вторая особенность определяется задачей автоколонны — перевозкой людей. Отсюда повышенные требования к квалификации водительского состава, их пунктуальности и дисциплинированности, умению ладить с народом.

Каждое утро вахтовые «НЕФАЗы» «принимают на борт» работников Камдорстроя на проспектах и улицах Набережных Челнов





**Водители  
В. В. Недопекин  
и П. Н. Тришкин**

и доставляют их на базы строительных управлений, в том числе в Круглом Поле и Елабуге. Днем мы везем людей со строящихся магистралей на обед. По понедельникам и четвергам обеспечиваем смену работников на отдаленных татарстанских участках Камдорстроя в Берсуте, Байсарово, Иштугане и Елге. Особая задача — люди, работающие в Новосибирске и Кургане. Перечислять наши обязанности можно долго. А еще есть ответ-

ственная и напряженная работа по транспортному обслуживанию руководящего аппарата треста и его подразделений. Ее мы доверяем лучшим из лучших водителей, таким как С. Б. Серов, М. Х. Яхин, Ю. Н. Малов, А. Р. Чернышев, В. С. Деревянных.

Коллектив нашей автоколонны, наверное, самый стабильный в автобазе, — продолжает Нуриев. — Имеется крепкий кадровый костяк, проверенный годами и километрами дорог, как например бригадир первой бригады Иван Владимирович Белохвостов. Большой стаж и опыт у Валерия Михайловича Васильева, однофамильцев Владимира Геннадьевича и Владимира Петровича Гавриловых, братьев Фоата и Фарита Гатиатуллиных. Вообще, весь народ у нас отличный. К примеру, Федору Ефимовичу Петрову скоро 60 лет, но скажи ему, что завтра нужно ехать в Москву — поедет без отговорок и все, как говорится, выполнит в лучшем виде. Живой, подвижный человек. Смотрю на него и радуюсь его жизненной энергии, которой и молодой может позавидовать. Отлично работают водители-напарники Р. М. Ямалиев и Д. Х. Димухаметов. Самой положительной характеристики заслуживает и молодежь, например, водители А. Н. Юрлов, И. А. Фаттахов и, конечно, механик нашей автоколонны. Совсем еще молодой человек (Альберт Дилусович работает в автобазе с января 2005 года), он успешно справляется со своими обязанностями, отлично знает технику. А ведь у нас она самых разных марок, плюс



**А. Д. Шакуров**

к тому, основная часть карбюраторных автомобилей недавно переведена на работу на газе. Газобаллонное оборудование предъявляет к обслуживающему персоналу дополнительные требования.

Словом, со своими задачами мы справляемся. Парк автоколонны обновляется. Водители свою технику любят и берегут, работу ценят. Чего еще желать? Пусть все будут здоровы и счастливы!



**И. Г. Хасанов**  
с водителями автобусов

## Автоколонна № 2

Автоколонна №2 относится к числу, так называемых — самосвальных. Здесь 82 автомобиля-самосвала, на которых работают около 100 водителей. Автоколонна обслуживает СУ-930 Камдорстроя. На территории Татарстана это, прежде всего, Иштуганский участок, который находится в Сабинском районе. А это около 200 километров от основной производственной базы автомобилистов. Летом 2006 года здесь на строительстве магистрали Богатые Сабы-Тюлячи и обхода Богатых Сабов работали до 60 автомашин.

Удаленность от Набережных Челнов привносит свои особенности в трудовую жизнь коллектива. Люди автоколонны в постоянных командировках, ведут своего рода кочевую жизнь вдали от семьи. Вот и начальника автоколонны Айдара Хамитовича Садикова, как и механика Юрия Алексеевича Курикова, в их кабинете Автобазы-48 застать практически невозможно.

Всего в автоколонне 4 бригады водителей, которые возглавляют бригадиры Г. Г. Свежинкин, В. В. Горохов, М. В. Марков и А. Н. Шырыбыров. Первые три бригады работают главным образом в Иштугане. Работают отлично.

**На строительстве дорог**  
СЗС «Алабуга»





**А. Х. Садиков**



**Ю. А. Куриков**

**Новосибирский «десант»  
автобазы**

Прицепная бригада Маркова по производительности лучшая в автобазе. Водители М. А. Ашкарров, В. А. Селиванов, Н. Ф. Иванов, Ю. С. Ремеслов, М. М. Ямалетдинов, В. Г. Сафонов — поистине золотой фонд предприятия. В 2005 году за качественную, безаварийную работу на строительстве магистралей столицы республики водители Ю. С. Ремеслов, Н. Ф. Иванов и Ю. Д. Яшанин были удостоены медалей «В память 1000-летия Казани». Портрет Владимира Алексеевича Селиванова был помещен на доску почета автобазы. Хорошо работает и недавнее пополнение автоколонны: Э. Емельянов, елабужане С. Безруков, А. Балобанов.

Еще один ответственный участок работы автоколонны — новосибирский аэропорт «Толмачево», где СУ-930 ведет работы по устройству бетонной взлетно-посадочной полосы с применением современного бетоноукладочного комплекса «SP-1600». Шесть новых самосвалов-пятнадцатитонников работают там второй год. С дорогим импортным укладчиком приходится обращаться нежно, тяжелая машина самосвала должна двигаться рядом с ним с филигранной точностью. При этом буквально под колесами работают еще и люди СУ, без четких указаний которых тоже не обойтись. Так что управляют самосвалами лучшие водители из бригады Шырыбырова: сам бригадир, а также такие асы как Л. С. Васильевых. Быстро усвоил специальные навыки вождения и молодой водитель А. Алексеев, стаж работы которого чуть больше двух лет.

Заняты автомашины автоколонны № 2 и на строительстве Курганского аэропорта. Там практически «постоянную прописку» имеют водители А. Д. Чернов и И. Ф. Гилазетдинов. Жалоб на их работу со стороны заказчиков нет.



**А. Балобанов и М. Ашкарров**

## Автоколонна № 3

В третьей автоколонне, также самосвальной, действует шесть бригад водителей общим числом в 116 человек. Возглавляют бригады опытные и уважаемые в коллективе люди: А. А. Филимонов, Х. Г. Каримуллин, Г. А. Ильгамов, А. Г. Лукьянов, Р. М. Сахабиев, Г. Ф. Печников. На вооружении колонны 77 самосвалов. Работают они в основном в районе Набережных Челнов и Байсарово, по большей части выполняя заказы СУ-817. В 2006 году важным объектом Камдорстроя стали магистрали свободной экономической зоны «Алабуга», здесь также работают самосвалы третьей автоколонны. Ее «десант» в количестве пяти автомашин занят и на реконструкции аэропорта «Курган».

Во главе автоколонны недавно переведенный на эту должность Фанис Сагитович Валеев, прежде он несколько лет работал здесь механиком. За плечами Фаниса Сагитовича большой опыт собственной работы водителем, затем начальником по эксплуатации одного из автохозяйств Башкортостана, а также двухлетний стаж в ОТК Набережночелнинского ПАКа. С высоты этого опыта он дает очень высокую оценку как работе Автобазы-48 в целом, так и вверенного ему коллектива автоколонны № 3.

И оценка эта, без сомнения, справедлива. Многие из водителей третьей автоколонны отмечены высокими правительственными наградами. Орден «За заслуги перед Отечеством» имеет Николай Александрович Бородин, которого можно назвать легендой Автобазы-48. Ведь он работает здесь с 1971 года. За мно-



**Ф. С. Валеев**

голетний безупречный труд многими почетными грамотами был отмечен Марсель Камилович Бинков, медаль «В память 1000-летия Казани» вручена Хамиту Газиззяновичу Каримуллину. Гордостью автоколонны являются ее ветераны В. П. Журавлев, В. Г. Идрисов, их последователи М. П. Лопаткин, Р. А. Ильгамов, К. Н. Гимазов, А. М. Гибадуллин, С. В. Чугай.





**Х. Г. Каримуллин**



**С. В. Чугай**



**Н. А. Бородкин**



**Бригадир Г. Ф. Печников**

К молодому пополнению колонны относится ее механик Д. В. Шелепов, который, несмотря на небольшой пока опыт, зарекомендовал себя с хорошей стороны. Кстати сказать, механик, отвечающий за исправность техники, ее ремонт и своевременное техническое обслуживание, несет на себе львиную долю ответственности за производственные показатели автоколонны. Более того, взявшийся за этот «гуж» человек, помимо знания автомобиля, должен уметь понимать водителя, уважать его и помогать ему. Так называемый «человеческий фактор» здесь значит особенно много.

## **Автоколонна № 4**

Эта самосвальная автоколонна с точки зрения организации работ действует, пожалуй, в самых сложных условиях. Она обслуживает удаленные от основной производственной базы участки СУ-928, работающие, в частности, в Мамадышском и Рыбнослободском районах республики (базы в Берсуте и Елге). По этой причине около 75% водителей автоколонны люди иногородние, то есть жители поселков и деревень тех самых районов. Собрать их вместе — задача почти нереальная. Поэтому традиционному коллективному воспитанию в работе с персоналом в данном слу-



чае приходится находить некую альтернативу. Может быть, именно поэтому на должность начальника автоколонны был назначен Анас Гарифуллович Идрисов. До этого он, бывший мастер Агрегатного завода КАМАЗа, более шести лет проработал механиком, а затем и начальником третьей автоколонны. Под его руководством она три года подряд занимала первые места в соревновании подразделений автобазы. Теперь таких результатов ждут от Идрисова уже в качестве начальника автоколонны № 4.

– Когда я принимал автоколонну, — говорит он, — в ней числилось всего 95 человек. Нехватка водителей ощущалась очень остро. Состояние техники тоже нельзя было назвать блестящим. Сейчас штаты укомплектованы полностью. Только рыбнослободских ребят принято 25 человек. Жаловаться на них грех. Они хорошо помогли с подготовкой автомашин к сезону 2006 года. За работу в Камдорстрое эти люди держатся, хотя она у нас далеко не «сахар». В разгар сезона за баранку садимся с восходом солнца и заканчиваем близко к полночи. Не знаем мы практически в такую пору выходных и праздников. Это не говоря о прочих «удобствах» жизни дорожных строителей: дождя, ветра, солнца, пыли и всего прочего. Поэтому к водителям отношение со стороны начальства, диспетчеров и прочего персонала должно быть особым. Если с утра на человека накричать, испортить ему настроение, то в лучшем случае рабочий настроит у него собьешь. А ведь ему трудиться предстоит не где-нибудь, а на дороге, которая требу-



**А. Г. Идрисов**



**Водительская братия**





**Ю. А. Карманников  
и З. З. Галиуллин**

жа в автобазе на счету Ю. А. Карманникова, З. З. Галиуллина, Р. Р. Сафина и многих других.

**Ш. Т. Юнусов  
и И. И. Фаизов**



За границами Татарстана наши самосвалы работают как в Новосибирске, так и в Кургане. Там заняты лучшие коренные кадры. Более двух лет в постоянных сибирских командировках А. Е. Шушков, Р. Р. Закиров, В. П. Ивайкин, Р. Р. Хусаинов, А. Н. Балобанов, В. Н. Волошин, Н. Н. Кутузов, И. Ф. Бадртдинов, Д. Ш. Галиев, С. С. Шакиров, Н. И. Кляшев, А. В. Барсуков, В. И. Белоконь. В Кургане больше года работают Р. Х. Муратов, И. М. Минуллин и С. Н. Кузьмин.

И особенную похвалу вызывает работа механика автоколонны Ильназа Иршатовича Фаизова. Воспитанник КамПИ, он не только отлично знает техническую часть, но умеет поставить дело, организовать людей, ладить с ними. В деловом настрое таких молодых людей я вижу залог будущего успеха, — подчеркнул в заключение Анас Гарипович

## **Автоколонна № 5**

В этой автоколонне сосредоточена специальная техника, начиная от автомобилей для перевозки продуктов и заканчивая цементовозами, бортовыми автомобилями и тягачами. Только цементовозов на балансе автоколонны 16 штук, они же осуществляют доставку на АБЗ минерального порошка. А еще

ет крепких нервов, уверенности, внимания. Да и асфальт с бетоном ждать не могут, когда человек успокоится. Так и живем, стараясь уважать друг друга.

Я бы назвал не один десяток замечательных, надежных работников. К примеру, на прицепных автомобилях отлично работают И. И. Гимранов, С. Е. Хасенов, М. М. Марданов, Ю. Н. Стулов, Н. Г. Сафаргалин, Н. З. Каримов, В. А. Просецкий. Более пяти лет достойного ста-

пятая колонна имеет ассенизационные машины и специально оборудованные, так называемые, илососы. Особенность большинства этих спецмашин — работа под вакуумом. Есть здесь и автомобили-бетономешалки, по иному — миксеры, а также КПМки, то есть поливомоечные машины. Всего в автоколонне № 5 собрано 78 транспортных единиц, которыми управляют в две смены (кроме цементовозов) 92 водителя. Из перечисленного можно сделать вывод — скучать персоналу автоколонны не приходится, равно как и обслуживающему ее диспетчеру Алле Федоровне Гайдарь.

Водители подразделены на пять бригад. В первой — водители цементовозов и миксеров, во второй — бортовых автомобилей, в третьей — поливомоечных, в четвертой — ассенизационных и илососных, в пятой — продуктовых. География работы автотранспортников пятой колонны равна географии работ всего Камдорстроя.



**И. Г. Гарипов**





**М. Ш. Нафиков**

года трудится М. Е. Кузнецов. 23 трудовых года на счету бригадира бортовиков М. Ш. Нафикова, на год меньше — у водителя цементовоза А. В. Спорова. Более 20 лет работает на водовозке А. А. Шлыков, в свое время он возглавлял бригаду, воспитал немало молодых водителей. И сейчас его портрет помещен на Доску почета автобазы.



**В. Н. Капкачев и  
В. Б. Новиков**

Бригаду цементовозов возглавляет ныне В. Б. Новиков. Здесь отличные характеристики имеют водители В. Капкачев, Р. Зульмиев, Р. Шариазганов, Р. Гизатуллин. Подстать им водитель ассенизационного автомобиля Н. В. Гафуров. Более 10 лет без аварий водят по дорогам Камдорстроя свои автомобили Т. А. Курбангалиев и П. М. Якимов. Много лет безупречно работают на продуктовых машинах Д. Ф. Кашапов и Х. Г. Зиятдинов, отец и сын Расул и Руслан Ахсановы. Медалей «В память 1000-летия Казани» были удостоены молодые водители



поливомоечных машин Р. М. Багманов и Ф. К. Мингалиев. Словом, пятая автоколонна работает на «пять».

## Автоколонна № 6

Шестая по счету автоколонна была создана в 2005 году. Ее появление стало следствием процесса специализации подразделений Камдорстроя, курс на который был взят годом раньше. В новой автоколонне решено было собрать воедино специализированный подвижной состав, эксплуатация которого сопряжена с повышенной степенью опасности (читай — ответственности), а значит и трудоемкостью в обслуживании. В результате автоколонна № 6 имеет на сегодня следующую технику: 5 полуприцепов-тяжеловозов, 20 автомобильных стреловых кранов АГП, 20 топливовозов и заправщиков, 16 автобитумовозов, 7 гидрораторов и 12 автомобилей техпомощи. Таким образом, перечень техники отражает всю сложность и специфику современных технологий дорожного и аэродромного строительства.

Работа такой техники требует оформления массы соответствующей документации. Но начальник автоколонны Эдуард Васильевич Данилов, человек молодой, деятельный, везде успевает. У него два опытных помощника Николай Петрович Рошков и Михаил Александрович Куклов. У них также своя специализация. Так, М. А. Куклов отвечает за техническое состояние подъемных механизмов.



**Э. В. Данилов**

Шофер, сажающийся за баранку подобных «авто», помимо высокой водительской квалификации и опыта, должен иметь спецдопуск и удостоверение о владении, скажем, специальностью автокрановщика и прочее. Тем не менее, дефицита водительских кадров автоколонна не испытывает. Здесь интересная современная техника, хорошая зарплата, хорошая организация труда.

В составе колонны трудятся признанные мастера вождения, — сказал Э. В. Данилов. — Это бригадир бригады битумовозов





**Работает гудронатор с электронной системой контроля объема розлива битумной эмульсии**

Р. Р. Галеев; водители Г. Г. Яковлев, Ш. З. Закиев, В. А. Кочнев, Н. В. Хасанов, В. Е. Баталов, С. В. Малафеев, М. Ш. Фахретдинов, М. Г. Валиев, В. А. Ивахненко, В. В. Забалуев, Р. А. Насыпов, Р. Ш. Шайхразиев, П. А. Жарков и многие другие. В 2005 году водитель С. С. Рябов за отличную работу был удостоен звания «Почетный автотранспортник», М. Г. Юрлов — награжден медалью «В память 1000-летия Казани». Очень многие наши водители имеют знаки «За работу без аварий».

Растет в автоколонне и молодая смена, к примеру, — бригадир автокрановщиков В. М. Гахраманов, А. А. Масленников, С. В. Алексанов, В. В. Кузнецов, Д. Н. Галиев, И. Н. Русских, Ф. Ф. Хатипов, А. Ф. Мубараков, П. М. Баранов, С. Б. Ильмурзин. Словом, всех перечислить просто нет возможности.

Высоко оценивая профессионализм водительского состава автоколонны, ее начальник подчеркнул также, что эксплуатация столь сложной техники, поддержание ее в исправном состоянии, оформление массы разрешающих документов, было бы, конечно, невозможно без помощи и всесторонней поддержки замечательного (это слово Эдуард Васильевич выделил особо) коллектива автобазы, ее руководства, а также внимательного отношения к проблемам автоколонны со стороны строительных подразделений и треста.

— Причина нашего общего успеха в нашем взаимодействии, за это всем нашим коллегам я хотел бы высказать самые теплые слова признательности, — сказал он в заключение.

— Причиной нашего общего успеха в нашем взаимодействии, за это всем нашим коллегам я хотел бы высказать самые теплые слова признательности, — сказал он в заключение.

Пожалуй, эти слова будут лучшим завершением рассказа о сегодняшнем дне службы эксплуатации Автобазы-48.



**В. А. Ивахненко и В. В. Забалуев**

**Н. П. Рошков и бригадир Р. Р. Галеев**



## Инженерная служба

Стабильную работу автоколонн с точки зрения состояния техники, надежность и безопасность транспорта обеспечивают подразделения службы главного инженера. Нужно отметить, что автомобильному хозяйству Камдорстроя с его техническими руководителями, что называется, везло. Р. Г. Закиров, М. И. Рогожин, А. М. Лебедев, М. С. Гусев, А. М. Потягалов — имена этих людей, неразрывно связанные с историей автобазы, одновременно служат своего рода вехами в ее развитии. «Талантливый, много сделавший для производства, незаурядный организатор, уважаемый работниками» — такую характеристику и сегодня можно услышать в адрес любого из них. В чем-то разные, они были одинаковы в своей самоотдаче делу.

С весны 2005 года главным инженером Автобазы-48 является Анатолий Михайлович Назаров. Свою трудовую биографию он начал в Научно-техническом центре КАМАЗа. Этот опыт пригодился ему при работе в должности механика автоколонны № 2, с которой он начал в коллективе камдорстроевских автомобилистов. Затем была работа начальником гаража и заместителем директора по эксплуатации.

— Моя задача, как главного инженера, — поясняет Анатолий Михайлович, — обеспечение своевременного и качественного ремонта и технического обслуживания нашего автомобильного парка. Однако в своей реализации она очень многопланова, потому что начинается с постановки нового транспортного средства на учет в Госавтоинспекции и заканчивается проведением капитального ремонта после выработки им ресурса. Все проблемы со «здоровьем» автомобиля между этими двумя моментами и решаются силами инженерной службы, ее ремонтной зоны.



**Назаров Анатолий Михайлович — инженер-механик.**  
**Окончил Камский политехнический институт (1995 г.).**  
**В 1997 году принят в Автобазу-48 механиком автоколонны.**  
**С марта 2005 года — главный инженер предприятия.**





При этом важно, как поставлено дело буквально на каждом участке, какие условия созданы для работы каждого человека.

О мощности ремонтных мастерских Автобазы-48, — продолжает он, — можно судить хотя бы по следующим цифрам: в 2004 году капитально отремонтировано 19 автомашин (в том числе 1 автобус), в 2005 — 10 автомашин (в том числе 2 автобуса). При этом средняя стоимость капремонта в 2005 году составляла 280–300 тыс. руб., тогда как ремонт на стороне обошелся бы минимум 450–500 тысяч. Прделанная за два последних года объемная работа по капитальному ремонту нуждавшихся в нем автомобилей позволила в 2006 году перейти к системе планового капитального ремонта техники по нормативному пробегу.

Этим достижениям предшествовала большая работа по модернизации и переоснащению ремонтной зоны. Начинал ее мой предшественник на посту главного инженера Ильгиз Мазгутович Сафин. Так, в июле 2004 года заработал цех струйной очистки и покраски. За последующие полтора года здесь с отличным качеством был обновлен внешний вид 150 автомобилей и 36 единиц дорожной техники. В конце того же года мы ввели в эксплуатацию стенд обкатки под нагрузкой двигателей, прошедших капитальный ремонт. Как следствие, повысился контроль качества их сборки и ремонта, улучши-

лась приработка сопряженных деталей. Уменьшению простоя автомобилей на ремонте способствовало создание оборотного фонда наиболее важных агрегатов: двигателей, КПП и редукторов.

На повышении качества технического контроля за состоянием транспорта в ходе его обслуживания и после ремонта коренным образом сказался запуск в августе 2005 года линии технического диагности-

**На линии технического диагностирования**





рования. В ее создании принимали участие не только работники автобазы, но и многие специалисты материнской компании. Теперь в здании, реконструированном и оснащено по последнему слову техники, ежедневно оценивается надежность всех узлов и агрегатов 15–20 автомобилей. Эта линия — наша гордость. Равных ей в республике пока нет. Подобная линия, но предназначенная только для диагностирования легковых автомобилей, имеется на одном из транспортных предприятий Нижнекамска. Наша же — способна оценить состояние «здоровья» как легкового, так и грузового автотранспорта.

В духе «бережливого производства» мы также постарались оптимизировать размещение относительно друг друга ряда ремонтных цехов. Так, с целью концентрации технологических операций ТО-2 в одном помещении цех пневматики был переведен в бокс технического обслуживания, а бывший цех диагностики переоборудован в цех капитального ремонта автобусов. Эти мероприятия способствовали и улучшению условий труда ремонтников.

Мы не выпускаем из внимания и проблему технического усовершенствования узлов и агрегатов автомашин. К примеру, с августа 2005 года начали перевод автомобилей КАМАЗ-55111 с реактивными штангами старого образца на использование резино-металлического шарнира, средний пробег которого составляет 150 000 км против 40 000 км шарнира старого образца. Еще пример, перевод двигателей «КАМАЗ» на более долговечные и экономичные одноцилиндровые компрессоры, вместо двухцилиндровых. Тогда же было принято решение использовать при ремонте двигателей «КАМАЗ» детали цилиндропоршневой группы производства ОАО «Мотор-деталь», г. Кострома. Первые автомобили с отремонтированными таким образом двигателями на начало июля 2006 года уже имели пробег 150 тысяч км. без каких-либо проблем со стороны ДВС. Подобная модернизация дает возможность технике старого об-

## **Технические руководители Автобазы-48:**

### **Техноруки:**

Алексей Лаврович Неживов,  
Разин Галеевич Закиров,  
Гумар Мирсаитович Гайсин,  
А. Е. Онищенко.

### **Главные инженеры:**

Михаил Иванович Рогожин,  
Иван Андреевич Моисеенко,  
Валентин Николаевич Ильин,  
Петр Егорович Кузнецов,  
Александр Михайлович Лебедев,  
Михаил Семенович Гусев.  
Алексей Михайлович Потягалов,  
Радис Равилович Хузин,  
Ильгиз Мазгутович Сафин,  
Анатолий Михайлович Назаров

## **Контроль на выезде**





разца соответствовать техническим характеристикам современных автомобилей.

Конечно же, безусловным плюсом двух последних лет стало значительное обновление парка автомашин, в том числе с использованием системы лизинга. Всего на эти цели было потрачено более 25 миллионов рублей. Отказ от морально устаревшей техники положительным образом сказался на общих технико-экономических показателях Автобазы-48. С октября 2005 года начался также перевод карбюраторных автомобилей на газовое топливо. В настоящее время уже 85 машин имеют газобаллонное оборудование. В перспективе мы будем создавать специализированный участок по его обслуживанию и ремонту. Переход на пропан привел к ощутимому снижению расходов на топливо, исключив, помимо прочего, возможность его хищения.

В структуру инженерной службы входит также отдел главного механика, которым руководит прекрасный специалист Ирек Борцович Исламов. Работники отдела решают целый комплекс задач по обслуживанию и ремонту внутренних коммуникаций автобазы, а также ремонту оборудования и станков. Многие из того, что мы сделали за последние годы в плане благоустройства и реконструкции производственных корпусов также является ре-



**В бригаде ОГМ. Слева направо: Г. С. Шарафутдинов, В. М. Назаров, Ш. А. Лотфуллин, Г. И. Лебедев**

зультатом труда этого подразделения. Энергетические вопросы под руководством главного механика решает сегодня инженер Иван Николаевич Парфенов.

В бригаде отдела главного механика работает известный во всем Камдорстрое слесарь-универсал Гильман Салманович Шарафутдинов, знающий устройство буквально всех механизмов от топливораздаточной колонки до кран-балки. Почти двадцатилетний автобазовский стаж дает ему право называться ветераном предприятия. Рядом с ним много лет отлично трудится сварщик Сергей Валерьевич Вергасов, на хорошем счету и остальные его товарищи по бригаде ОГМ.

Нельзя также не отметить людей, решающих проблемы обеспечения автобазы запасными частями, материалами, спецодеждой и многим другим. Эту работу начальник ОМТС Ринат Мансурович Минигареев и инженер Рамиль Филусович Хасанов осуществляют в тесном контакте с заместителем генерального директора ОАО «Трест Камдорстрой» М. М. Сахаповым и его подчиненными. В настоящее время в этой достаточно хлопотной области, как и везде, произошли серьезные положительные сдвиги.

Еще одним важным направлением является охрана труда персонала РММ и водительского состава. Эта работа также выполняется в рамках общей программы Камдорстроя. Сегодня у нас ее ведет Радик Фаилович Талипов. На закупку спецодежды, обуви, медицинских аптек и других принадлежно-



**И. Б. Исламов**

**Начальник ОМТС  
Р. М. Минигареев (справа)  
и инженер Р. Ф. Хасанов**





**Р. Ф. Талипов**

**Коллектив техотдела**



стей и защитных средств выделяются значительные средства. К примеру, за первое полугодие 2006 года затраты на эти цели составили по автобазе почти четверть миллиона рублей. Каждые три года инженерно-технические работники проходят переобучение по тематике охраны труда с последующей сдачей экзаменов. Все рабочие места аттестованы, замечания соответствующих комиссий и проверок мы стараемся выполнять без промедления.

В целом, при поддержке руководства Камдорстроя, его главных специалистов, коллективу автобазы удалось за последнее время сделать значительный шаг вперед. Планов хороших и важных мы наметили немало. Оптимистический настрой благоприятно сказывается на отношении людей к своим обязанностям. А люди у нас просто замечательные! Не хочу называть никого, потому что все молодцы. Пользуясь случаем, — сказал в заключение А. М. Назаров, — я хотел бы выразить им свою признательность за трудолюбие, понимание и взаимовыручку в работе.

## **Технический отдел**

Технический отдел автомобилисты называют еще мозговым центром автобазы. Сравнение это вполне соответствует действительности. Функции технического отдела очень широки и затрагивают все сферы производственной жизни предприятия. Это, прежде всего, ведение технического учёта, контроль за периодичностью работ по техническому обслуживанию автомобилей, анализ причин и частоты возникновения неисправностей подвижного состава, а также совершенствование производственно-технической базы предприятия, применяемых здесь технологий со всеми вытекающими из этого последующими задачами. Словом, любая новая идея здесь обдумывается, при участии работников отдела продвигается в жизнь, здесь же итожатся результаты ее внедрения и делаются соответствующие выводы.

Следует отметить, что система учета автомобилей, их узлов и агрегатов, прочих комплектующих на Автобазе-48 создавалась в годы строительства

КАМАЗа при непосредственном участии специалистов Минтрансстроя. И поныне отлажена она отлично. Поэтому в последствии техотдел Автобазы-48 стал для многих предприятий Набережных Челнов и близлежащих районов своего рода центром по обучению системному ведению автомобильного хозяйства.

Во все времена в отделе трудились и трудятся ответственные, грамотные специалисты. Его первые руководители, такие как Виталий Степанович Ананьев, Юрий Дмитриевич Аргучинский, их воспитанники и преемники способствовали совершенствованию инфраструктуры предприятия и системы управления им. Никому в автобазе не нужно представлять и Юрия Васильевича Тихомирова, бывшего ее директора, затем руководителя техотдела, авторитетнейшего в своем коллективе человека. Ныне, работая в отделе в качестве инженера, он ведет дела автобазы по части ОСАГО, осуществляет контроль за проведением ТО и многое другое. Как знающему на автобазе всё и всех, ему поручено курирование рационализаторской работы и внедрения рацпредложений.

– В основном они направлены на улучшение условий труда ремонтной зоны, совершенствование технологий ремонта деталей и восстановления изношенных узлов и агрегатов, — рассказывает Юрий Васильевич. — Немало разработок наших умельцев способствовало пополнению ремонтной зоны нестандартным оборудованием, помогающим решать специфические задачи ремонтников. Всего с 1987 по 2006 год внедрено 147 рационализаторских предложений. В числе их авторов шлифовщик Р. Р. Мазитов, токари Р. М. Абсалямов и Г. А. Пятыгин, моторист М. Г. Айдаров, кузнец А. С. Ахмеров, слесари Г. И. Некрасов, Ф. Н. Насыров, Р. Ш. Альмухаметов, А. Г. Князев, газосварщик А. С. Титинечко, водитель А. А. Куликов, начальники участков Г. Г. Горскин, А. М. Хаюзкин, начальник РММ Н. С. Чураев, начальник ТО А. Я. Мауль, начальник ОТК С. А. Хаюзкин и другие. Вообще, таланта нашим людям, как говорится, не занимать, — с улыбкой подводит итог Тихомиров.

Репутацию дотошных, внимательных работников имеют и две замечательные женщины — две Любови Васильевны: Белоусова и Рябова. Первая трудится в автобазе без малого 25 лет, вторая в коллективе автомобилистов с 1986 года. До это-





го Л. В. Рябова 10 лет проработала инженером отдела главного механика СУ-852. Сегодня они обучают премудростям своего дела начинающего инженера Юлию Матвееву.

Во главе техотдела потомственный строитель дорог Александр Яковлевич Мауль. Его отец Яков Яковлевич привез семью в Набережные Челны в 1979 году и сразу же начал работать бетонщиком в СУ-817 треста «Камдорстрой». С тех пор он другого места работы не искал и ныне руководит бригадой асфальтобетонщиков все того же строительного управления. Александр с 15-летнего возраста проходил «летнюю практику» в отцовской бригаде, так что с выбором профессии и места работы после окончания института долго не раздумывал. В автобазе начинал в 1999 году, отлично себя показал и с 2000-го руководит техническим отделом.

– Я доволен своим выбором, — говорит он. — Мне нравятся люди автобазы, традиции нашего коллектива, которые складывались годами. Вместе со строительными управлениями мы делаем нужную, я бы сказал, государственной важности работу — строим дороги.

## Ремонтно-механические мастерские

Ремонтная зона — это своего рода «маленькое государство» в большом, многопрофильном «государстве» Автобазы-48. О его роли и значимости для деятельности предприятия уже было неоднократно сказано. Сегодня дело таких мастеров-организаторов как В. Н. Петряшов, А. Х. Шакиров продолжают их выуче-

ники и преемники. К их числу относится и сегодняшний начальник РММ Николай Семенович Чураев. Ремонтное подразделение автобазы он возглавляет с 1998 года, когда перенял бразды правления им у Альберта Ахтямзяновича Миннеханова. А начинал Николай Семенович работать здесь более двадцати лет назад с долж-

**Руководство инженерной службы. 2006 г.**



ности мастера ОТК. Технически грамотный специалист, опытный организатор и просто замечательный человек — по-другому о нем никто не говорит. Во многом благодаря Чураеву ремонтные мастерские автобазы сохранили свой технический и людской потенциал в сложные перестроенные годы, а ныне наращивают «производственные мускулы».

Сегодня коллектив РММ насчитывает около 100 человек. Здесь действуют четыре участка: по ремонту узлов и агрегатов, по проведению технического обслуживания автомобилей, по капитальному и текущему ремонту автомашин и, наконец, участок мойки, очистки и окраски автомобилей и строительной техники. К РММ относится также и складское хозяйство автобазы.

Участком № 1 руководит Сергей Анатольевич Хаюзкин, также потомственный автобазовец. Его отец Анатолий Михайлович, рационализатор и изобретатель по натуре, долгие годы работал в РММ, в том числе возглавлял один из участков. Он стал наставником и для своего сына, начинавшего здесь в 1996 году в качестве моториста постигать азы будущей профессии. Сегодня Хаюзкин-младший руководит участком, который осуществляет самые сложные в техническом отношении работы, каждый месяц возвращая к жизни 10–15 двигателей, 15–20 коробок перемены передач, примерно столько же редукторов и насосов гидроусилителя руля. На участке соответственно имеются моторный и агрегатный цеха, цех гидравлики, цех балансирных подвесок, а также токарный и инструментальный.

Персонал этого ремонтного подразделения достаточно молод. Скажем, мастер Дмитрий Евгеньевич Мирошкин, начинавший работу в автобазе в 1992 году по окончании профессионального училища, считает себя одним из коренных. Здесь он прошел хорошую практическую школу, без отрыва от производства окончил автомехани-



***Р. Хайруллин, И. Ахунов,  
Ш. Юнусов, Р. Хайруллин***



***В. Голиков, И. Нуриев,  
Р. Мирьяхунов, М. Косинцев***

***И. Жаров, Р. Абсалямов,  
М. Яббаров***





**Ш. Шайхиев**



**И. Фасхиев**



**А. Болобанов**



**Проводится ТО-2**

ческий техник, и теперь как мастер имеет отличную репутацию.

К числу заслуженных ветеранов предприятия относятся бригады Рим Миннулович Абсалямов, Шамиль Юнусов, Рафис Хайрулин. Почти 15 лет трудового стажа в РММ на счету Александра Князева. Рядом с ними работает молодая смена — Равиль Якупов, Айрат Галимуллин, Владимир Торопов, Шафкат Шайхиев, Сергей Малов, Виктор Голиков.





**С. Саламатов**

Участок технического обслуживания возглавляет Иван Иванович Тятушкин. Он молод и работает в РММ всего лишь второй год, но авторитету его можно только позавидовать. Подстать своему начальнику и мастер Марат Мунирович Калимуллин. В целом коллектив участка насчитывает 35 человек. За месяц здесь проходят ТО-2 более ста сорока автомобилей, здесь же осуществляется и ТО-1. Две бригады под началом Николая Медведева и Ильнуса Закирова сменяют друг друга, работая по 12 часов подряд.

Станислав Сергеевич Саламатов, Сагит Сагитович Саетов, более молодые — Александр Болобанов, Анас Шарафиев, Геннадий Тухтаров — свое дело знают и любят. О квалификации персонала участка говорит хотя бы тот факт, что их силами осуществляется ремонт топливной аппаратуры всех видов, водяных насосов и реактивных штанг, пневматических и тормозных систем.

Самым большим по числу цехов является участок под номером 3. Их здесь целых 10. Силами этого подразделения осуществляются комплексные задачи по ремонту средств передвижения: от полной разборки автомобиля до восстановления электрооборудования, проведения жестяницких и шиномонтажных работ. Руководят работами начальник участка Рузиль Рафаилович Галимуллин и мастер Ильдар Мунавирович Миннегалиев. Оба они люди молодые, имеют высшее техническое образование. Стаж первого в автобазе чуть перевалил за три года, а второй начал здесь свою профессиональную карьеру в августе 2005 года сразу после окончания КАМПИ.



**Г. И. Давыдов**

**Бокс текущего ремонта**

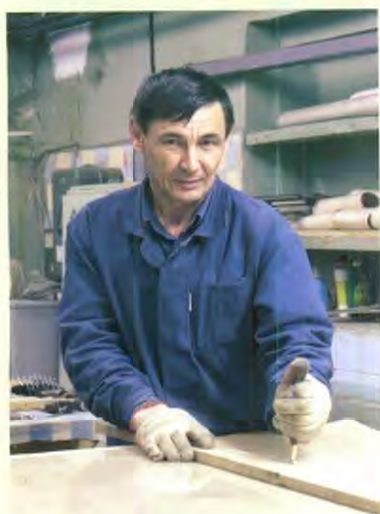




**А. Лебедев**



**Ю. Чернухин**



**В. Миншагин**



**А. Хорольский и В. Семиволков**

Несмотря на это, Николай Семенович Чураев отзывается об их работе очень хорошо.

Особенностью данного участка является широкий профиль, в силу которого его работникам приходится «лечить недуги» автомобилей всех марок, включая также и автобусы. А это значит, что и самим мастерам надо быть специалистами широкого профиля. Такого названия в полной мере заслуживают многие из них: электрослесари Алексей Лебедев и Марат Давлиев, аккумуляторщик Юрий Чернухин, шиномонтажники Виктор Геннадьевич Крылов и Григорий Иванович Давыдов, специалист по медницким работам Ахнас Бариевич Ахметов, электрогазосварщик Расим Кашапович Шайхетдинов, жестянщик Ирек Сахапович Фасхиев, бригадиры Геннадий Андреевич Лапин, Минсагир Абдулкаримович Шаймарданов.



**А. Ахметов**

Участок под № 4 появился в структуре РММ относительно недавно, в 2004 году. Им руководит Ягфар Хузагалиевич Ахметов. Чистые, обновленные боксы нового участка радуют глаз своим

внешним видом. Еще более радуется облик выезжающих из ворот окрасочного цеха автомобилей. Работы по очистке и окраске тех-



**В окрасочном цехе**

ники поставлены на современный уровень, так же как и защита работников этих производств от воздействия вредных паров и веществ. Здесь трудятся такие мастера «золотые руки» как стекольщик В. А. Миншагин, художник С. В. Муранов и другие.

Складское хозяйство РММ включает в себя склад оборотных агрегатов, которым заправляет инженер по подготовке производства Надежда Валерьевна Абрамова, а центральным складом ведаёт Роза Гарифовна Шакирова. Вести учет здесь ей помогают ветеран автобазы Светлана Станиславовна Мулленкова и Рушания Фахретдинова. Буквально тысячи наименований деталей и деталюшек эти женщины знают наизусть, как, впрочем, знают они и почти всех водителей и специалистов РММ. Работник склада для персонала ремонтной зоны фигура особенная, от сноровки и расторопности которой многое зависит. Не зря до сих пор представители старшего поколения с уважением вспоминают Любовь Михайловну Горобец, бывшую долгие годы заведующей центральным складом. В 1972 году начала она вместе с мужем работать в автобазе, в разгар строительства КАМАЗа перешла на склад. Чтобы разбираться в море наименований деталей и знать их предназначение, Любовь Михайловна окончила курсы шофе-



**Машина любит чистоту  
(водитель С. Рябов)**



**Н. Абрамова**



**С. С. Мулленкова**



**На центральном складе**

ров, а в свободные минутки шла в цеха РММ наблюдать за ходом ремонтных операций. Красивая, седовласая женщина, она и сегодня работает в родном автохозяйстве заправщицей масел.

Думается, что работникам дощатых складов автоколонны № 3, начинавших в далекие 50-е годы обустраиваться в Набережных Челнах, и не мечталось, что когда-то их преемники будут работать в капитальных, оборудованных удобными стеллажами помещениях. Сегодня на центральном складе наведен практически идеальный порядок. Начинает создаваться компьютерная база данных по учету запчастей, связанная с бухгалтерией, РММ и ПТО.

## **ОТК**

Отдел технического контроля возглавляет Ильсур Дамирович Багаутдинов. Всего в штате отдела 12 работников. Их первая задача — проверка технического состояния автомобилей при их выезде на линию и по возвращении на базу. В часы пик, с 6 до 8 утра, у ворот автобазы контролеры работают по двое. В. М. Шайхутдинов, З. М. Насибуллин, И. Р. Бурганов, Р. Р. Боймухаметов, М. Н. Якушов, Р. М. Хуснулгатин — от их опытного взгляда не ускользнут ни ошибка в заполнении путевого листа, ни неполадка во внешнем виде автомобиля. Контролеры фиксируют также уро-



**И. Д. Багаутдинов**



**И. Р. Бурганов**

вень горючего в топливных баках и многое другое. Эти функции они выполняют и на отдаленных участках Камдорстроя. К примеру, летом 2006 года в Иштугане работал контролер Марсель Шайхутдинов.

К отделу технического контроля относится и участок диагностирования, которым руководит Михаил Петрович Шишкин. Вместе с ним две смены обслуживают современную диагностическую линию два мастера — Марат Кыямов и Денис Кривилев. Как и начальник ОТК, все они имеют сертификаты экспертов по оценке технического состояния автомобилей и соответствующие личные печати, зарегистрированные в ГАИ МВД РТ. Автомобили по сверкающей чистотой линии проводит водитель-гонщик Александр Григорьевич Юрлов. Процедура диагностирования четко регламентирована, инструкции по режимам операций размещены около соответствующих постов. Полная информация о состоянии диагностируемых узлов и агрегатов отражается на мониторе компьютера.



**Р. Р. Боймухаметов  
разрешает выезд**



**А. Г. Юрлов**

**М. Кыямов**





Благодаря диагностической линии качество ремонта транспортных средств значительно возросло. Одновременно работой отдела технического контроля как бы подводится итог общим усилиям коллектива ремонтно-механических мастерских. И итог этот свидетельствует о возрастании надежности автомобильного парка Автобазы-48.

## Экономическая служба

Как уже говорилось, основы системы планирования и учета Автобазы-48 закладывали в 50–60-е годы бухгалтер Сергей Васильевич Костюхин (годы работы 1958–1962) и главный экономист Александр Николаевич Сабанаев. Позднее бухгалтерией руководили Галина Ивановна Иванцова, Светлана Ивановна Першина, Раиса Андреевна Гоголева, Людмила Ивановна Абрамова, здесь работали бухгалтеры М. В. Пятыгина, А. М. Петрова. Начальником планово-экономического отдела долгие годы успешно трудилась Муслима Агьямовна Сираева.

В настоящее время главным бухгалтером автобазы является Нина Петровна Смирнова. Во главе небольшого, дружного коллектива бухгалтеров она стоит уже более 10 лет.

– Время летит быстро, — вспоминает Нина Петровна. — Впервые я перешагнула порог нашей бухгалтерии в начале 90-х, как сотрудник Информационно-вычислительного центра Камгэс-

**Коллектив бухгалтерии**



энергостроя. Моей задачей тогда было внедрение на автобазе программы по расчету заработной платы. А в итоге, через три года я начала здесь работу в качестве бухгалтера-материалиста, еще через пару лет меня назначили главным бухгалтером. Суть работы бухгалтера объяснять никому не надо, особенно сегодня. Не случайно каждый водитель знает, где находится бухгалтерия. Из этого вытекает и сте-

пень ответственности бухгалтеров за выполняемую ими работу. А объем ее растет с каждым годом. Взять хотя бы число автомобилей, увеличившееся с 2000 по 2005 год в полтора раза. Кроме того, появились новые цеха и участки. Усложняются и меняются формы бухучета. Так что ко всему прочему нам в профессиональном плане приходится постоянно совершенствоваться.



**Экономический отдел.  
1996 г.**

О наших бухгалтерах я могу сказать только хорошее: ответственные, добросовестны, тщательны, друг друга выручают и при необходимости заменяют. Учет основных средств ведет мой заместитель Любовь Андреевна Погодина. Расчет заработной платы занимаются такие опытные специалисты, как Ольга Петровна Скутина и Любовь Николаевна Буркова. Молодое пополнение здесь Г. А. Смирнова. Приходы и расходы — забота материалистов Ольги Михайловны Кузьминой и Гульназ Фанисовны Нуриевой. Елена Евгеньевна Теплякова ведет кассу. В части программного обеспечения у нас есть опытный помощник — инженер АСУ Елена Александровна Ермолаева. В целом, со своими задачами бухгалтерия справляется, я думаю, успешно.



**Экономический отдел  
сегодня**

Преемником Сираевой на посту руководителя отдела экономики, труда и заработной платы является Татьяна Юрьевна Недушенко. На автобазе она человек не случайный, здесь много лет



работал водителем ее отец Юрий Николаевич Голубев. Муслиму Аглямону, а также ушедших ныне на пенсию Л. Н. Колпакову, Л. М. Волкову, Л. А. Поршину, О. П. Саламатову, Татьяна Юрьевна вспоминает с теплым чувством. У них в 1996 году она начала перенимать практический опыт.

Сегодняшний коллектив ОЭТиЗ молод по своему составу. Это Татьяна Васильевна Самойлова, Юлия Васильевна Земляниченко, Фарида Рависовна Муминова, Дина Юрьевна Габдулхакова и Нина Анатольевна Коновалова. Адаптацией и разработкой программного обеспечения под задачи отдела успешно занимался М. Г. Тимергалин, ныне эту работу здесь осуществляет инженер АСУ С. Г. Тайманова.

Как и перед коллегами из бухгалтерии, сегодняшний день ставит перед работниками ОЭТиЗ новые задачи. Но молодость и рабочий настрой коллектива экономистов — верный залог того, что все они будут решены.

## **О том, что касается каждого**

Заместителем директора автобазы по общим вопросам является сегодня Роберт Вагизович Сафиуллин. Задача этой службы — забота о людях, создание достойных условий труда и отдыха. В предыдущие годы большой вклад в развитие социальной сферы предприятия внес Индус Шайхнурович Шайхразиев, удостоенный за свою работу знака корпорации «Трансстрой» — «Почетный транспортный строитель».



**И. Ш. Шайхразиев**

Подразделения службы невелики по численности, но выполняют работу, которая касается буквально каждого. Прежде всего, это отдел кадров. Известный лозунг «кадры решают все» не утратил актуальности и в наши дни. В период строительства КАМАЗа кропотливая работа по подбору и оформлению кадров в Автобазе-48 выполнялась под руководством Владимира Алексеевича Богдана. В Набережные Челны ехали разные люди, в потоке желающих работать в автохо-



зьяйстве Камдорстроя надо было разобраться, уметь разглядеть человека, в чем-то ему помочь. Именно тогда инспектором отдела кадров начала трудиться Вера Николаевна Куренкова. В начале 80-х она стала начальником кадрового подразделения и за долгие годы своей работы на этом посту немало сделала для укрепления профессионального состава коллектива автобазы.

Сегодня непростую работу кадровика ведет Лариса Владимировна Шигалева. С недавнего времени ей помогает Жанна Гараева. Хлопот двум женщинам, как говорится, хватает, особенно в летний период, когда принимается большой контингент временных рабочих. Пожелаем им терпения и успехов!

Поддержанием порядка и чистоты в служебных и производственных помещениях автобазы занимается также небольшой и исключительно женский коллектив под руководством завхоза Розы Ибрагимовны Шаловой. О своих подчиненных она рассказывает почти с нежностью. Да и как еще можно отозваться о таких труженицах как Анастасия Васильевна Хвалеева,

которая своего места работы не меняла с 1957 года, или о Варваре Ивановне Князевой, бывшей асфальтобетонщицы СУ-930, также одной из старейших работниц Камдорстроя. Обе они наводят чистоту на площадях РММ. В административно-бытовом корпусе трудится В. Н. Вострикова.



**Р. И. Шалова**

— Сегодня работать нам стало гораздо легче, — рассказывает Роза Ибрагимовна. — Во всех без исключения помещениях либо были проведены, либо ведутся ремонтные работы. Отлично оборудованы, к примеру, туалетные комнаты. Приводятся в порядок окна, полы, лестничные марши. А в результате люди ведут себя аккуратнее, и уборку производить намного проще и приятнее.

С 2001 года в автобазе организовали небольшой пошивочный цех, который находится в подчинении у завхоза. Две швеи, Д. Г. Шайхразиева и Л. А. Шнейдерман, работая день за днем, полностью решили



**В. Н. Куренкова**



**Ж. Гараева и начальник ОК  
Л. В. Шигалева**

**В. И. Князева  
и А. В. Хвалеева**





**Д. Г. Шайхразиева**



**Ф. А. Сайфуллин**



**В здравпункте**

проблему обеспечения автобазы пологими для укрытия перевозимых сыпучих материалов. Их на год требуется около 200. Здесь также шьются предочистители воздуха и фильтры, а еще — рабочие фартуки и рукавицы для всего треста. Последних изнашивается ни мало, ни много — 18 тысяч в год. В итоге такое самообслуживание оборачивается хорошей экономией средств.

Ответственность за порядок на территории гаража и открытых стоянок, а также за сохранность автомобилей и прочего имущества Автобазы-48 несет заведующий гаражом Фагим Азгарович Сайфуллин. По своему уникальный человек, он начинал работать здесь водителем КРАЗа в 1977 году, сразу после окончания службы в армии. Позднее, как грамотному и аккуратному специалисту своего дела, ему доверили руль одного из первых КАМАЗов. Затем была работа в качестве инженера по безопасности движения, начальника автоколонны № 6. Теперь на попечении Фагима Азгаровича все гаражное хозяйство и семь человек подчиненных — охранников и рабочих. В последние годы система охраны предприятия значительно усилилась, на подмогу кинологам пришла современная система видеонаблюдения.

Еще одним чрезвычайно важным для автобазы подразделением является медпункт. Его заведующей сегодня работает фельдшер Татьяна Петровна Никитина. За последние годы здесь также произошли большие изменения. Произведен отличный ремонт, приобретено современное оборудование, нет и какого-либо дефицита с медикаментами. Здесь без отрыва от производства можно пройти курс физиотерапевтических процедур. Ветеран здравпункта Нина Николаевна Рыбакова, которую на работу сюда принимал сам Борисов, сравнивая день вчерашний и нынешний, не может нарадоваться.

– В 70-е мы помещались буквально в клетушке, водителей на наличие алкогольного опьянения перед выездом на линию проверяли с помощью стаканов. Ветераны автобазы знают, что это такое, и насколько расплывчат результат подобной процедуры. Теперь это делается с применением современного алкометра, и никакого разночтения в результатах такой проверки, скажем с результатами ГАИ, быть не может. Хотя в отношении выпивки и люди стали другими. Алкометры наши, можно сказать, почти не требу-

ются. Жизнь меняется в лучшую сторону, — подводят итог уже хором работницы медпункта.

Первичная забота о здоровье работников автобазы, осуществляемая персоналом медпункта, является частью большой и серьезной работы по охране здоровья персонала, проводимой в рамках общей программы ОАО «Трест Камдорстрой». Работники автобазы имеют своего участкового врача-терапевта. Рафаэль Ринатович Гизетдинов ведет прием пациентов не только в поликлинике, но и в своем кабинете в АБК Автобазы-48. К услугам автомобилистов и «цех здоровья» Камдорстроя — лечебно-оздоровительный комплекс «Радуга», расположенный в живописном уголке на берегу Камы. По оснащенности медицинским оборудованием, количеству и качеству отпускаемых лечебных процедур, квалификации персонала и бытовым условиям «Радуга» отвечает самым современным требованиям. Здесь работники автобазы могут пройти курс оздоровительных процедур, просто отдохнуть, занимаясь спортом, рыбалкой, прогулками по лесу. Для них, как и всех работников Камдорстроя действует льготная система оплаты, а ветераны предприятия вообще лечатся здесь бесплатно. В течение 2005 года в Радуге поправили свое здоровье 43 автомобилиста.



**Прием ведет Т. П. Никитина**



**Н. Н. Рыбакова**

**База дорожников  
в Большой Елге**





Совет директоров и руководство ОАО «Трест Камдорстрой» охране труда и здоровья работников придает первостепенное значение. В частности, в 2005 году расходы на эти цели только по автобазе составили более 830 тысяч рублей. Должное внимание уделяется устройству быта на дорожно-строительных участках Камдорстроя, находящихся вдали от Челнов, где живут во время командировок и работники Автобазы-48. Здесь, как и на основной базе в Набережных Челнах, имеются хорошо оборудованные столовые. В блочных домиках, из которых состоят поселки, есть душевые, умывальные, туалетные комнаты. Летом в них подается горячая вода, подогреваемая бойлерами. Есть у строителей и свои бани. Территории поселков имеют ухоженный вид.

Работники автобазы, имеющие детей дошкольного возраста, обеспечиваются путевками в детские сады. Не оставлены без внимания ветераны Автобазы-48, вышедшие на пенсию, в том числе участники Великой Отечественной войны. Встречи с ними, чаепития и другие праздничные мероприятия — неотъемлемая часть общественной жизни коллектива. С осо-

***Лечебно-оздоровительный комплекс «Радуга»***





**Чествование старейшего работника Автобазы-48,  
ветерана Великой Отечественной войны И. Ш. Хузина.  
Май 2005 г.**

бой любовью отнеслись к защитникам Отечества в день 60-летия Победы.

В решении социальных вопросов автомобилистов, в заботе о кадрах, руководители автобазы, как и руководство ОАО «Трест Камдорстрой», видят одну из гарантий общего благополучия крупнейшего дорожно-строительного предприятия Республики Татарстан.



**В День строителя**



**В столовой**



**БЛАГОДАРИМ ЗА ДОРОГУ !!!**

# Содержание

Вступительное слово Е. А. Шишканова .....	3
Так начиналось... ..	4
Из Новгорода в Татарию .....	6
С Челнинской пропиской! .....	9
Километрами 60-х .....	13
Под звездой КАМАЗа .....	16
Нет дороге окончанья... ..	22
На перекрестке истории .....	28
Новое время .....	35
Слово директору .....	36
Служба эксплуатации .....	38
Автоколонна № 1 .....	43
Автоколонна № 2 .....	45
Автоколонна № 3 .....	47
Автоколонна № 4 .....	50
Автоколонна № 5 .....	50
Автоколонна № 6 .....	53
Инженерная служба .....	55
Технический отдел .....	60
Ремонтно-механические мастерские .....	62
ОТК .....	68
Экономическая служба .....	70
О том, что касается каждого .....	72

**Литературно-публицистическое издание**

**Нина Александровна ШИШКИНА**  
**Автобаза-48: дорога длиной в полвека**

**Дизайн, верстка и предпечатная подготовка: А. ХАМАДЕЕВ**

Подписано в печать 11.09.2006 г. Формат издания 60х90 1/8.  
Бумага мелованная. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная. Печ. листов 10,0.  
Тираж 2000 экз. Заказ № 09/05.

Отпечатано в типографии «Диамант» в полном соответствии с качеством  
предоставленных материалов.

423802, РТ, г. Набережные Челны. Ул. Центральная, 72.

Тел. (8552) 70-51-45