

Уважаемому  
Владимиру  
Ивановичу  
от Тараса Михайловича!



**Т.М. Ядлось.**

**Миг между прошлым и будущим**

ББК 84(2)6-4  
М57

Миг между прошлым и будущим/Сост. А.Ф. Кабанов.  
М57 - Ростов н/Д: «Новая книга», 2002. - 144 с.: ил.

**ISBN 5-866-92-197-9**

Эта книга - размышления о времени и Тарасе Михайловиче Ядлосе, всю свою жизнь проработавшем в «Южтрубопроводстрое», от линейного механика до генерального директора.

ББК 84(2)6-4

© Кабанов А.Ф., 2002  
© «Новая книга», 2002

## Предисловие

ВЕЩИМИ оказались слова М. В. Ломоносова, что богатства России будут прирастать Сибирью. Первопроходцы стремились на Север, Урал, Дальний Восток, в Сибирь в поисках бесценных земных кладов. Еще до Ломоносова десятки российских морских экспедиций и мореплавателей из других стран стремились обследовать суровые края с холодной длительной зимой и коротким летом. Непроходимые болота и девственные леса хранили в своих недрах неисчислимы богатства, а каково их применение, еще не знали наши далекие предки.

Двадцатый век дал импульс развитию добычи горючих материалов и преобразования нефти и газа в тепловую энергию. Стала развиваться химическая промышленность.

Возникла необходимость перевозки сырья на большие расстояния. Переработка и потребление порой происходили не там, где сырье добывалось. Получил развитие трубопроводный транспорт. С тех пор создаются огромные коллективы, работающие на твердой научной основе, соблюдающие экологические правила для развития отрасли в будущем. Выросло несколько поколений строителей трубопроводного транспорта. Татария и Башкирия на своих территориях одними из первых в послевоенные годы проводили крупномасштабное строительство трубопроводного транспорта нефти и газа.

Востребованным становилось огромное количество специализированных строительных подразделений с квалифицированными кадрами рабочих и специалистов среднего звена. На всей огромной территории бывшего Советского Союза организовывались высшие учебные заведения для подготовки специалистов по добыче нефти и газа и промышленной эксплуатации нефтегазопроводных предприятий. Открывались тысячи технических училищ, курсов по обучению рабочим профессиям со специализацией для работы и эксплуатации трубопроводов, насосных и компрессорных станций. Электроснабжение промышленных предприятий, вдольтрассовые линии электропередачи, воздушные и кабельные линии связи, защита подземных металлических сооружений от почвенной коррозии и блуждающих токов требовали огромного количества людских ресурсов и невиданных доселе капиталовложений.

Одним из таких подготовленных специалистов, направленных в гущу развернувшегося трубопроводного строительства на юге страны, был выпускник Ивано-Франковского института нефти и газа Тарас Михайлович Ядлось.

Он один из немногих, кто со студенческой скамьи, всю свою сознательную жизнь, проработал в «Южтрубопроводстрое». Тарас Михайлович олицетворяет поколение людей, рожденных перед Великой Отечественной войной и в ее суровую годину. Трудовая деятельность Ядлося начиналась в брянских лесах, на Украине, а затем - Краснодарский край, Осетия, Дагестан... Ему пришлось трудиться в Азербайджане; трубы, проложенные им, проходят по землям вечнозеленых субтропиков Ленкорани. Он строил трубопроводы на Крайнем Севере и знойном Юге, в горах Кавказа, проводил их и через Уральские горы.

Эта книга - о Тарасе Михайловиче Ядлосе - человеке огромного мужества, целеустремленности и большого, доброго сердца, прошедшем все ступени профессионального роста, - Строителе с большой буквы!.. О человеке, уже сорок лет идущем вместе с отраслью, давшей миру огромные запасы нефти и газа!.. О

человеке, прошедшем всю великую страну вдоль и поперек, познавшем всю тяжесть профессии строителя. Этот человек сумел организовать на огромном пространстве производство работ по прокладке трубопроводов для извлечения колоссальных энергетических запасов земных недр. Результат работы Тараса Ядлося - это не только гигантские нити трубопроводов, но и сотни тысяч квадратных метров жилья, больницы, пионерские лагеря, дома отдыха, компрессорные и насосные станции. Талантливый продолжатель традиций директорского корпуса, Яд- лось вышел из рабочей среды, освоил в совершенстве процессы своей отрасли.

Эта книга - о Тарасе-Трассовике, как его называют в коллективе строителей, который всю свою жизнь он возглавляет, - строитель, ученый, преобразователь, идущий в ногу со своим временем!

### **Незабываемые годы**

РАБОТАЯ ежедневно в напряженном ритме, поглощенный ежечасно мыслями и заботами - обеспечить, построить, сдать, - я не заметил, как пролетели шестьдесят лет. Оценивая этот период жизни, ощущаю неудовлетворенность. Кажется, что я еще не все сделал, не все решил. Хотя, как говорят в народе, дерево посадил, дом построил, детей вырастил. За эти годы я приобрел очень много друзей, верных товарищей и близких людей, с которыми прошел трудные годы испытаний и многому научился. Опыт работы позволяет мне сказать, что исключительно все достигается упорным трудом. Легких решений в строительстве не бывает. Все эти годы были посвящены только одной отрасли - строительству газонефтепроводов. И я не жалею о пройденном пути. Построенные нити километров магистральных трубопроводов, по которым в настоящее время течет нефть и газ, постоянно напоминают мне о молодости, о трудовых подвигах моих товарищей, о деле моей жизни.

Мои зрелые годы совпадают с невиданным ростом промышленного потенциала страны. Миллионы людей, не жалея сил и здоровья, работали на фабриках и заводах, на строительстве грандиозных систем по транспортировке нефти и газа.

Строительство таких объектов, как газопроводы Средняя Азия-Центр, Уренгой-Помары-Ужгород, «Союз» и другие, было частью большой программы газификации страны и обустройства месторождений. Я горжусь, что участвовал в этом процессе. Те незабываемые годы позволили мне познать масштабность проектов, проверить свои силы и знания.

Формирование меня как руководителя происходило на трассе, где в присутствии рабочих я давал отчет о проделанной работе, где закалился мой характер и воля, где я чувствовал себя равным среди тех, чьими руками ведется строительство, где познается цена дружбы и товарищества.

Неоценимый опыт в работе я получил от руководителей Миннефтегазстроя Чирскова, Баталина, Судобина, Жукова. Многому я у них научился, много узнал. Это великие профессионалы своего дела. Спасибо им. Достигнутое мной положение в обществе - это заслуга всех тех, с кем я долгие годы работал, с кем прошел путь от мастера до генерального директора крупного предприятия; это рабочие и специалисты, ветераны и молодежь. Спасибо всем за самоотверженный труд. Спасибо.

*Т.М. Ядлось*

## Миг между прошлым и будущим

В ПОНЕДЕЛЬНИК 29 марта 1943 года выдалась на редкость теплая, солнечная погода. Чувствовалась весна. Деревья за околицей тихой украинской деревеньки заметно зазеленели, и видно было, что вскоре они зашелестят пышными кронами. Почки ивняка уже начали превращаться в пушистые шарики. Приближался вербохлест, а за ним и Святая Пасха. Праздничное обновление природы передавалось и людям. Анастасия в свои двадцать семь лет родила мальчика. Второй ребенок - и снова мальчик! Он обрадовал мужское население семьи Ядлось. Старший сын Василь был доволен, что у него появился братишка и в семье он уже не один. Но когда еще вырастет его брат - шесть лет разницы для него были большими годами.

- Вася! Как назовем твоего братика? - спросила Анастасия своего старшенького.

Маленький комочек в некогда его, Васиной, люльке напоминал о себе слабеньким жалобным писком. Мать бережно взяла из кроватки крохотное розовое тельце, завернутое в мягкое одеяльце, и поднесла к груди. Комочек беззубым ротиком поймал материнский сосок и затих, слегка шевеля розовыми мягкими губками. Была видна слегка вздернутая пипка носа и закрытые прорези ниже лобика, где таились от света глазки младенца, в котором уже неукротимо забилося сердце жизни нового человека. Жизни, которая, как поется в песне, это «миг между прошлым и будущим»... У младенца еще не было прошлого, а было все только в будущем. Что его ждет и через какие жизненные испытания еще пройдет малыш, чтобы стать человеком? Счастливая мать глядит на дитя и вся сияет от радости.

- Так как назовем братика? - повторила она. И сама ответила: - Назовем его Тарасиком...

- А мне все равно - пусть будет Тарасик, Тарас, - согласился Вася, заглядывая в сморщенное личико младенца.

С 1939 года село Черниляво, где жила молодая семья Ядлось, находилось в напряжении и тревоге. Война с Польшей, затем с Германией накладывала свой зловеющий отпечаток на уклад жизни и взаимоотношения между людьми. Они жили в своих бедных домишках и боялись всего, что происходило вокруг. Подрастало новое поколение; встречались, влюблялись, появлялись на свет дети, и им, младенцам, было все равно, что творилось вокруг, лишь бы была мамка рядом. Через деревни и города шли на восток войска. Мир будто затаился на обозначившемся переломе хода войны.

В январе 1945 года была освобождена от немецко-фашистских захватчиков Польша. Война огромными колоннами передвигалась с Востока на Запад. Не мог, конечно, годовалый Тарас, только начавший ходить, запомнить это тяжелое время. Старший брат Вася был, как говорится, головной болью для матери - в своих детских выходках частенько зарабатывал подзатыльники. Еще бы: в лесных чащобах валялось много оставленного военного снаряжения. Ватага ребятишек от шести до десяти лет закатывала брошенные мотоциклы с люлькой на небольшие холмы, и кто самый старший, бывалый, садился за руль, а люльку и заднее сиденье облепляла малышня от самого маленького, двух-трехлетка, и старше, и вся эта куча-мала катилась с горки. Бывало, переворачивались вместе с мотоциклом и, продолжая катиться клубком, получали кровоподтеки и ссадины, а в дальнейшем дополнительно зарабатывали от своих родителей «ременные передачи». После этого день-два в ребячьих играх обходилось без происшествий. А сами жители, если кто имел какую-либо живность - корову, козу, овечек, - старались пасти около своих дворов. Деревня жила в основном коровенкой.

Молоко можно было выменять на хлеб. Молоко и хлеб были тогда «обменной валютой». Каждый в деревне жил своим натуральным хозяйством. Не было серников, как называли спички. Их берегли особо, над каждой спичечкой дрожали. Зимой частенько бегали соседи друг к другу с совком - за жаром для растопки своих печек. Основным топливом был сушняк, который, как и дрова, заготавливали круглый год.

В свои неполные тридцать лет крутилась Анастасия от зари до зари, познав нужду и тяжесть ведения небольшого своего хозяйства. Рос маленький Тарасик. Мать старалась накормить в первую очередь самого младшенького. Через два года у Тарасика появился братик - Богдан. Разница в возрасте в два годика - невелика. Росли братья вместе и даже спали в одной кровати. Старший, Василь, сторонился братишек-малолеток. Но жили ребята дружно. И если спорили Тарас с Богданом, то в основном из-за котенка и щенка: каждый из них стремился единолично владеть пушистым баловнем котенком и преданным и ласковым Жучком.

Незаметно подошло время идти в школу, в первый класс. Школа находилась в деревне Черниляво, и в классе были одни мальчики. Время было интересное, когда познавались азы грамматики и когда своей рукой впервые выводили они первые буквы, которые складывались в слово - МАМА! Богдан провожал своего брата Тараса в школу и встречал из школы, увлекая в свои беззаботные игры.

Осень 1950 года была поистине золотой. Стояли теплые дни с мягким ласковым солнцем. Яблоневые сады уже освобождались от своих сладкосочных ароматных плодов и доставляли детям немало забот при уборке сада от падалицы. Лесная округа притихла в своей красоте, вобрав в себя все летнее тепло перед обновлением наряда. Грибы и ягоды дополняли убранство леса. Изумрудные травы по утрам украшались бриллиантиками росинок. В сенокосную пору люди стремились убрать сочные зеленые травы и сохранить их на будущую зиму. Воздух был наполнен ароматом свежескошенного просохшего сена. Утренняя прохлада манила в леса - собирать грибы. Густой аромат разнотравья и могучих лесных исполинов, разбросавших свои огромные ветви над грибными полянами, привлекал к себе все население близлежащей округи. В это время года на школьном дворе и в стенах школы к запаху леса примешивался запах свежеекрашенных парт. С этими запахами связаны и воспоминания школьных лет на всю жизнь.

В эту пору первоклашек не привлекали для помощи колхозу. Сентябрь был месяцем уборки урожая, в особенности грибов, ягод, картофеля. Но картофель копало в основном все взрослое население деревни, дети же принимали в этом посильное участие. Из города Яворова, что в пяти километрах от деревни, приезжали на бортовых автомашинах шефы из городских организаций. Колхозные поля, огороды селян заполнялись приезжим городским людом. Вася копал картошку наравне со взрослыми, пытаясь не отставать от матери. Тарасик тоже помогал, укладывая в небольшое лукошко плоды богатого урожая. Богданчик пытался собирать клубни, но у него это не получалось. Пятилетний малыш был мало управляем, хотя стремился заслужить похвалу старших.

Хороший урожай помог семье обзавестись на зиму одеждой и купить ребятам новую обувь. Самым лучшим лакомством у детей и взрослых была тыква, уродившаяся в тот год крупной, вкусной и в изобилии. Запеченная в большой прогретой печи, она разрезалась на ломтики и, ароматная, сладкая, сахаристая, съедалась до самой поджаренной кожицы. Семечки жарились на печи или сушились в печной грудке. Печеный картофель с молоком да с ковригой испеченного матерью хлеба быстро исчезал на столе, когда сыны собирались вокруг пышущего паром-жаром чугунок с земными плодами. Иногда картошка и хлеб на

столе были в соседстве со шматом ароматного сала. В деревнях заколотых свиней опаливали ржаной соломой, туша парилась, омывалась горячей водой и вытиралась соломой. Умельцы в деревне солили свиное сало с чесноком, который придавал ему специфический вкус и аромат. Хорошо пропаренное сало просаливалось до самой шкурки. Сало, печеный картофель и свежеспеченный хлеб были поистине вершиной блаженства большой семьи Анастасии Ядлось.

Годы детства промелькнули с быстротой молнии. Вот уже и Богдан пошел в школу. Пролетела четырехлетка в Черниляво, и семья переехала на постоянное жительство в Яворов. В те далекие годы он был красив и живописен, как нетронутая природа Карпат, навсегда оставшихся любимыми и дорогими сердцу Тараса. Если школа в Черниляво, где начинал учиться Тарас, была мальчиковой, то школа в Яворове, куда он поступил в пятый класс, была смешанная - в ней учились и мальчики, и девочки. После сдачи экзамена за четыре класса ученику выдавался документ о начальном образовании. В Черниляво Тарас получил первое в своей жизни образование - начальное: «тянул» билеты, писал диктант, решал задачи на сложение и вычитание, умножение и деление. Первая экзаменационная дрожь в детской не опытной душе, первые радости, переживания, первые успехи. Получение среднего семилетнего образования началось с казуса, который оставил память на всю жизнь: высокий худенький мальчик был посажен за одну парту с девочкой, тоже высокой и худенькой. Фамилия у нее была - Тарас, а так звали ее соседа-мальчика - Тарас Ядлось. Сразу же прилепилось прозвище-дразнилка - «Жених и невеста». Учились они на зависть всем - отлично успевали по всем предметам пятого класса.

Тараса поразило увиденное им в Яворовской школе: просторный двор со спортивными площадками, много учителей, большое количество классов. У него появились новые друзья, товарищи. Но тянуло в Черниляво, где жили его дедушка и бабушка. Пять километров между Яворовом и Черниляво Тарас преодолевал на велосипеде за считанные минуты. На своем двухколесном «коне» он объехал все дороги и тропки родной округи.

Футбол был всеобщей детской любимой игрой, но «настоящий» мяч с резиновой камерой, кожаной крышкой был величайшей редкостью. Старая шапка или кепка, набитые соломой или тряпками, заменяли мяч. Дети играли с огромным азартом, спорили из-за несправедливого судейства своего же товарища и неподдельно радовались забитому голу. Тапочки или ботинки от такой игры не выдерживали, рвались, и ребята играли в футбол босиком, сбивая ноги до крови. Зимой у детворы санок не было; ребята сами колдовали, изобретали себе приспособления - и катились с горки, любого обрыва.

Василь рано перешел, как говорится, на собственные хлеба. Мать постоянно переживала за своих оставшихся мальчиков. Тарас и младший брат Богдан были неразлучными в играх. Дети, бывало, дрались по пустякам из-за какой-нибудь игрушки, но быстро мирились, и горькие обиды забывались. Братья всегда что-то мастерили: Тарас начатое «изобретение» доводил до конца, Богдан же был менее терпелив, но старался не отставать от Тараса.

По окончании семилетки, когда были отменены экзамены с четвертого по седьмой класс, после разрешения ученикам носить прически, Тарас завел вихрастую шевелюру, но с девочками дружбы еще не водил. Он повзрослел. Школьные походы по родному краю усилили любознательность и без того мечтательной природы Тараса.

Среди раскидистых лип, зелени трав, цветников расположился больничный комплекс Яворова. Ровные асфальтовые дорожки в ухоженных аллеях парка, резные скамьи, красивые здания говорили о принадлежности их к старине. Многие гостиничные комплексы позавидовали бы Яворовской больнице с ее

архитектурным ансамблем. Организация лечебного процесса была на высоком уровне. Грамотный персонал делал свое дело с душой и самоотдачей. А это всего-то районная больница!.. А какая там была меблировка!.. Серванты, шифоньеры, столы, стулья и прочие изделия местного мебельного комбината могли соперничать с изделиями многих областных фабрик, из дуба, бука, граба и других ценнейших пород дерева, которые поставлялись Карпатами в разные области страны, пользовались большим спросом.

Все это и повлияло на решение юноши, заканчивавшего в 1960 году десятилетку. Куда пойти учиться, кем быть? Требовались рабочие руки на мебельную и обогатительную фабрики. Карьер по добыче серы приглашал молодых с последующим обучением рабочим профессиям. Львовский политехнический институт, медицинский, педагогический, горный, лесной... Глаза разбегались... Но для поступления в институт необходим был производственный стаж не менее двух лет. Получалось так, что к десятому классу школяр должен «созреть»: два года поработать перед поступлением в учебное заведение. И это создавало много проблем. Талантливые молодые люди порой лишались возможности своевременно получить образование. Немало молодежи уходило служить в армию, вербовалось. Технические, ремесленные училища, школы ФЗО принимали в свои стены молодых людей - обучали, давали рабочие профессии. Целинные земли в Казахстане осваивались всем народом, поднимались «черные земли» на Северном Кавказе. Поселки и города строились по всей стране.

Тарас долго не думал о своем будущем - пошел работать станочником на Яворовскую мебельную фабрику. Обрабатывал детали гарнитуров. Работа захватывала юношу, но изматывала своей монотонностью, к тому же надо было гнать норму и считать копейки от изготовленных деталей. Со стороны казалось, что Тарас делал заготовку дров, но на мебельной фабрике каждый станочник изготавливал свою определенную деталь. Сборщики из разных деталей собирали узел, где в итоге вырисовывался конечный продукт: стул, стол, сервант, кровать, буфет... Все впервые заработанные деньги, до копейки, Тарас отдавал матери. Анастасия была безумно рада за своего сына. Первый небольшой заработок воодушевил становящегося взрослым мужчиной молодого человека. Танцплощадки, вечеринки особо не прельщали Тараса. К тому же на прогулки, свидания оставалось мало времени. На него заглядывались девушки. Высокий, красивый, с копной непокорных вьющихся темно-русых волос, он иссушил не одно девичье сердце.

Все свободное время Тарас отдавал тому, чтобы заглядывать в учебники и повторять материал, пройденный по школьной программе. Ему легко давалась математика, физика. Он еще не определился, куда будет поступать учиться дальше, какую изберет профессию, но твердо знал, что учиться будет! Два года пролетели незаметно. Младший брат, Богдан, учился в техникуме и решил связать свою судьбу с работой по добыче серы. Годы учебы не пропали даром, и карьер по добыче ценного материала обогатился толковым, грамотным специалистом. Остался Богдан жить в родном краю, где родился, вырос, где получил профессию, что давала возможность заработать и кормить свою семью, быть хозяином своей судьбы.

С весны 1962 года начал Тарас готовиться к поступлению в институт. Выбрал он политехнический институт, факультет механики. Выезжал несколько раз во Львов, сдавал документы, знакомился с кафедрой. Город был рядом, и в течение дня можно было вернуться назад, домой. Появились новые знакомые с одними и теми же переживаниями: «поступлю - не поступлю?» Точка отсчета - начало экзаменов, первое августа, - быстро приближалась. Списки поступающих в

институт были вывешены за несколько дней на стене объявлений в холле первого этажа института. Себя Ядлосю долго искать не приходилось - самый последний в списке. После каждого экзамена группа уменьшалась, «таяла». Неудачники спешили забрать свои документы, чтобы успеть попытать счастья в другом учебном заведении, где были недоборы желающих учиться.

С развитием газовой и нефтяной индустрии появился спрос на специалистов - газовиков, нефтяников. В разных концах страны строились новые трубопроводы больших диаметров. На учебу поступали в первую очередь ребята из необходимого профиля. Это были уже бывалые рабочие люди, познавшие, что такое нефть, газ. Протягивались сверхдальние трассы, а специалистов, обслуживающих компрессорные, насосные станции, не хватало. Строительство трубопроводов было на подъеме. Практики, мало-мальски научившиеся эксплуатировать трубопроводы, ехали на далекие окраины. Рядом с компрессорными и насосными станциями возводились поселки эксплуатационников, строителей магистралей. Специалисты росли, осваивались и переезжали на новые места, куда душа звала и где предлагали престижные повышения и высокую зарплату. Появился «клан» трассовиков. Новая техника, романтика неизведанного манила к себе молодых специалистов, только-только окончивших учебные заведения - институты, техникумы, технические училища, всевозможные курсы. Страна была похожа на растревоженный улей, где быстро росли семьи и, собравшись вокруг лидера, разлетались по новым местам и оседали, создавая новые города и поселки.

Тарас попал в этот быстро расширяющийся круг беспокойной романтической жизни. Группа механиков в институте, куда он был определен, успешно сдал вступительные экзамены, была полностью мужской. Вскоре ребят, не успевших насладиться студенческой жизнью, направили на производственную практику в трудовые коллективы. Студенты шесть месяцев осваивали азы выбранной профессии. Ядлосю приходилось делать то, что даже не снилось в самом кошмарном сне молодому романтику. Брат Тараса, Николай, вернулся из армии в год его поступления в институт. Двоюродные братья были как родные: оба высокого роста, стройные, подтянутые. Тарас не служил в армии, но по выправке не уступал Николаю.

- Дай-ка примерить твою форму, - попросил как-то Тарас брата.
- Да бери, надевай и носи.
- Хочу посмотреть на себя, как я буду выглядеть в военной форме.
- Пробуй, а мы посмотрим на новорожденного салажонка.
- Она шита прямо на меня.
- Нравится?
- Да вообще-то ничего.
- Носи на здоровье, будут все девчата твоими! Давай погоны с лычками ефрейтора прицепим.
- Привет, я же не служил в армии, - отнекивался Тарас.
- Форма тебе идет. Носи на здоровье. У меня еще есть.
- Ну ладно, спасибо, братан; если доведется в армии служить, - верну.
- Договорились, бери. Она мне за время службы поднадоела.
- Спасибо за подарок, а то в институте нечего будет надеть.

Форма действительно шла Тарасу и подчеркивала сухощавость и стройность его фигуры. Мать была рада за своего сына, увидев его такого ладного и красивого в военной форме двоюродного брата.

- Коля, а чем тебя отблагодарить? - всплеснула руками Анастасия.
- Добрым словом, тетушка...

Тарас попал на производственную практику на Брянщину. Места красивые, но

много сырости; болот, ручейков, маленьких речушек. Начальник изоляционно-укладочной мехколонны, куда определили Тараса, увидев практиканта в солдатской форме, зауважал нового члена своей бригады.

- Вот что, солдат, для начала займись битумом, будешь грузить котлы. Саша, твой старший начальник, научит тебя, как колоть битум, как обдирать бумагу - в расплавленном виде отделять ее от жидкой массы. Кувалду держал в руках? Молодец, что держал, дрова колот. Что такое топор, знаешь, колун - тоже, дома в хозяйстве у вас был? Вот и хорошо! Давай за дело! Саша, командуй!

Здоровенный детина отдавал распоряжения. Два котла, черные, как из печи Бабы Яги, стояли в сторонке. Бадья на полкуба была нагружена до самого верха. Саша колдовал на погрузчике... Вдвоем подцепили бадью «паучком» - четыре троса с крючьями соединены большим кольцом. Погрузчик немного поднатужился - и бадья оказалась на верхней площадке между двумя котлами.

- Понял, Тарас, как загружается котел?

- Понял, Саня.

- Вставить нам с тобой раньше остальных, чтобы успеть нагреть битума до завтрака.

- А когда же отдыхать? - удивился Тарас.

- А вот сегодня два котла отправим на трассу...

- А как мы их будем отправлять?

- На это есть битумовоз-гудронатор: закачаем насосом бочку - и на трассу, а там работает комбайн - очистная и изоляционная машины. Если все нормально, то по этим балкам да болотам метров триста-пятьсот колонна сделает, и если погода будет...

- И сколько будем изолировать свой участок?

- К лету нефть по нашей трубе будет уже за рубежом!.. Ничего, освоишься и на погрузчике сам будешь управляться, как я. Очистная, изоляционка будут сниться, как запуржит да заметет, морозы щипать начнут. Но ты не дрейфь, научим этому грязному делу.

Полгода длилась практика Тараса на строительстве его первой трассы нефтепровода «Дружба». Работал в коллективе изоляционно-укладочной колонны. Трудно было в зимнюю стужу, когда перехватывало дизтопливо и сами вязли в снегах. Руки прилипали к металлу. Шестеренки на цепных передачах быстро изнашивались. Трубы надо было подогревать. Когда трубач тащил факел на листе металла под трубой, валил густой черный дым и лица людей, особенно на очистной и изоляционной машинах, становились черными. Адский труд «заводил» людей, греющихся у своих машин и у подогретой трубы. Металл от праймера, битума и обертки бризола быстро чернел и блестел после прохода щеток вокруг трубы. Труба одевалась на много лет своей эксплуатации в такую одежду, которую придумал человек, чтобы надолго сохранить работоспособный трубопровод без аварий и сбоев из-за коррозии.

Тараса выручали не только терпение, выносливость, трудолюбие, но и солдатская роба, подаренная год назад братом. Она стойко выносила частые стирки, помогала юноше в его повседневной работе, согревала в лютые морозы и выручала на молодежных вечеринках в деревне, около которой стояла мехколонна. Молодые девчата считали его готовым женихом, коль уже отслужил в армии.

Свободного времени было мало. Днем на трассе надо было постоянно поддерживать в рабочем состоянии вверенные ему машины и механизмы. Мороз, ветер, снегопад всячески тормозили работу. Шаг колонны, а с ним производительность труда, зависели от многих составляющих. Бульдозеры постоянно расчищали вдольтрассовый проезд от обильно выпавшего накануне снега. Первая

практика закалила характер студента, помогла ему окончательно остановить свой выбор на профессии трассовика. Непостоянство погоды средней полосы России вносило свои коррективы в движение колонны. Наступившая слякоть от частых дождей остановила движение гусеничной техники. Героические усилия рабочих колонны по укладке лежневок на переходах не помогали. Густые брянские леса и отсутствие дорог не давали возможности тяжелой технике маневрировать. Малейшая поломка любого механизма приводила к недельным простоям из-за ремонта. Проблемой стала доставка горюче-смазочных материалов. Порядок в колонне поддерживал богатырского сложения бригадир. Он всегда появлялся там, где было трудно, помогал безотказно всем и во всем. Утешением было и то, что платили хорошо и вовремя за выполненный труд, но колонна была вынуждена остановиться перед нависшей угрозой паводка.

Тарас лежал на жестких нарах на втором ярусе, и перед его глазами проплывали картины недавнего прошлого...

Тарас и Богдан проводили летние каникулы у бабушки; это уже когда семья полностью переехала в город. Старший брат Василь рано отошел от семьи. Разница между ними в шесть лет давала о себе знать. А с младшим Тарас и дружил и даже спал на одной кровати.

Лес брянский несравним с лесом его детства: тут почти одни болота, уйма речушек, балок, да и сам лес какой-то хилый. Дома лес как лес - густой, чистый, жаль только - нет речки, одни ручейки. Пацанами пытались их перепрыгивать. Часто приходили домой чумазыми, родители за грязные, порой изодранные штаны и рубахи задавали перцу. Генку, соседа и друга, - ростом не вышел, а во всем хотел быть первым - пороли часто.

Летом на ставках - небольших озерцах, загорая с ребятами, только и говорили, что о полете космонавта Юрия Гагарина. Но где набирают в космонавты, они не знали; этот секрет был для них за семью печатями, как и для всех простых жителей Советского Союза. Потом оказалось, что космонавты - это летчики. А они - всего-навсего выпускайки, только что закончившие десятилетку. Кто-то мечтал стать летчиком, но не хватало годков, а если и хватало, то где это училище и как в него попасть? Опять-таки тщательный отбор на комиссии - а вдруг «зарубят»? Хотя и нет в округе речки или моря, но большинство из них мечтали о поступлении в мореходное училище, чтобы стать в будущем капитаном дальнего плавания и непременно побывать в жарких экзотических странах. В стране разворачивалась газовая индустрия, строились большие трассы газонефтепроводов: Средняя Азия - Центр, Бухара - Урал... Эти названия газовых трасс не сходили со страниц газет и журналов. В киножурналах постоянно показывали будни строителей газопроводов. Простой паренек из бедной деревенской семьи мечтал об участии в крупнейшем строительстве, желая стать непосредственным участником грандиозной стройки. Когда есть мечта, кажется, что время до ее выполнения тянется бесконечно медленно! Но потом, по истечении времени, все прошедшее покажется очень быстрым мгновением...

Пролетели, как один день, два года на мебельной фабрике, и уже с трепетом и надеждой ожидал он вступительные экзамены в таинственный институт. Худенькие вихрастые парни и девчата зубрили пройденное в школе, успели перезнакомиться, сдружиться. Радовались успешно сданным экзаменам, а кто оказывался неудачником, тому желали на следующий год непременно поступить в этот институт, который считали судьбой всей своей жизни... Кончилось беззаботное детство. Теперь переплывать, переныривать ставки в деревне и городе короткой юности будут другие ребята.

Захватило дух, когда переезжали по мосту Днестр около города Галича: вот это река! Сколько еще рек и мостов придется увидеть Тарасу на его пути! На

двадцатом году жизни открылись врата науки. Тепло принял Львовский институт своих первокурсников. Оформление на жительство в студенческом общежитии заняло не много времени. Группа будущих механиков подобралась хорошая, на редкость дружная и веселая - одни парни. Устраивались, обживались, знакомились с кафедрами, расписанием будущих лекций. Не успели основательно обжиться, как наметилась производственная практика. Студентов необходимо было «обстрелять» или «обтаскать», опробовать непосредственно на производстве, чтобы они увидели и попробовали своими руками то, что потом, после окончания учебного заведения, должны будут знать досконально.

Интенсивно велось строительство нефтегазопроводов. Нужны были молодые специалисты, кадры, которые могли вести за собой коллективы. Требовались люди, на которых можно было положиться и которые в дальнейшем могли бы вырасти в больших руководителях. Вместе с трассами возводились жилые городки, рабочие поселки, компрессорные, насосные станции. Специалистов, знающих свое дело, не хватало. Проектирование трасс трубопроводов велось непосредственно с колес. Выдавались рабочие чертежи. Проектанты находились среди рабочих коллективов... Тарас почувствовал себя студентом, уже когда в деканате вручили студенческий билет, назвали номер комнаты в общежитии. Комендант, женщина средних лет, тщательно следящая за своей внешностью, отвела Тараса в его комнату, еще раз прочла ему правила общежития, показала койку, стул, тумбочку, шкаф, вручила ключи и удалилась со следующим студентом. Вид из окна комнаты открывался на зеленый палисад с высокими деревьями, на ветвях которых уже начинали желтеть листья. Вдалеке, внизу, стояли красные строения многоэтажной застройки.

- Да, вид что надо!.. - любовался юноша, переполненный чувством гордости за город, где предстояли пять лет учебы. Спустившись на первый этаж, решил сходить в институт еще раз - посмотреть на список принятых абитуриентов. Ключи оставил на вахте, чтобы его сосед по комнате, которого еще не видел, не ожидал новичка и не ругал за унесенный им ключ. Списки, приколотые кнопками, висели на первом этаже в большом холле. Посмотрев их, нашел себя внизу, последним, довольно улыбнулся и отошел посмотреть расписание занятий студентов старших курсов. Мудреные названия дисциплин, непонятные предметы... «Ничего, - подумал он, - освоим, не боги же горшки обжигают!..»

База СУ-3 «Щекингазстроя» в Брянске встретила студентов-практикантов потрепанной старой техникой. Изолировочные машины, комбайны стояли в ожидании смельчаков, которые найдутся из прибывших, чтобы отодрать налепленный битум. За время эксплуатации в немыслимых условиях техника потеряла первоначальный «живой» вид: битум вперемешку с землей придавал комбайнам облик доисторических животных. Даже страшновато становилось, но студенты делали все, что приказывали.

Тарасу нравилась его первая практика изолировщика мехколонны. Он полюбил мужскую профессию трассовика-изолировщика. Практика удалась. Тяжелая, промасленная, вся в битуме и непонятно еще в чем грязная роба была ему дороже легкой одежки студента-первокурсника. Глухомань, неудобства жилых вагончиков, жесткие скрипучие нары, не смогли сломить желание учиться и постигать азы производства. Со временем Тарас в совершенстве овладел профессией машиниста изолировочной машины. Впервые заработанные «большие» деньги помогли ему модно одеться и помочь родителям. Изоляция битумная с резиновой крошкой была основной частью технологии: нагрев, плавление битума в битумоплавильных установках, затем разлив и откачка в гудронаторы, а потом уже автомашины развозят расплавленную массу на трассу по мехколоннам, где ее выкачивают в изолировочную машину. Жар нагнетается

от самой машины и горячего битума, нагретого до 180 градусов. Отдых - в вагончике в кругу мужской компании. Тебе двадцать лет, в окне нет ни города, ни большой деревни, - средняя полоса России, сплошная брянская глухомань, по которой они тянут нефтепровод «Дружба». Единственное требование начальника колонны, богатыря - косая сажень в плечах, ростом под два метра: «Давай!.. Давай!..»

Могучий мужик всем своим видом и недюжинной силой поистине держал разношерстную рабочую братию в кулаке.

Практика длилась шесть месяцев. Зима тормозила размах строительства. Февральские морозы, метели давали о себе знать. Бригада по-прежнему, не считаясь с ненастьем, выезжала на ремонт и восстановление техники. Инвентарные валенки часто требовали «капитального ремонта». Не спасали и вязаные шерстяные варежки. Как бы тепло ни был одет, лютые морозы и ветры донимали, заставляли прыгать, толкаться, тянуться к теплу костра и печурки. Машина, на которой Тарас работал машинистом, барахлила - нуждалась в замене траверсы щеткодержателей. А морозы лютовали. К чему ни прикоснись - кругом металл, и куда ни повернись - всюду обжигающий ветер... Руководство объявило: все работы на остаток февраля и март остановить. К тому же наступало время весенней распутицы.

...Вагончик трассовиков содрогался от хохота и февральской вьюги: провожали на продолжение учебы практиканта Тараса Ядлося.

- Ну, студент, желаем тебе так же хорошо учиться, как ты работал с нами, - говорили трассовики. - Окончишь институт - приезжай к нам в «Щекингазстрой», устроим!..

- Спасибо ребята, - благодарил их Тарас. - До окончания еще далеко, только начало...

- Глазом моргнуть не успеешь, как пролетят твои пять лет, - не унимался начальник участка.

- Вы вот вашего бригадира Бородулина на свое место поставьте, а сами переходите на повышение, - улыбаясь в ответ, советовал Тарас.

- Ты как в воду смотришь: предлагают, но пока объект не закончен... А в начальники я не пойду. Одно дело быть бугром, а другое - сидеть на планерках и льстить вышестоящим.

- Ты, Палыч, прости, - слышалось вокруг, - лучше б ты от нас не уходил. Вот только к студенту привыкли - приходится расставаться, а к тебе привыкли и подавно,- за всех объявил один из трассовиков, Иванович. - Правильно я говорю, братва?

- А он прав, - поддержал из угла вагончика сидящий против стола машинист трубача Сашко. - Только сплотились - колонна как колонна: все беды и радости наши, как одна семья... А мне там повышения нет? Говорят, импортная техника на горизонте.

- Саша, если будет нам разрядка на получение новой техники - ты первым готовься, - ответил Павлович.

- Качнуть бы тебя, Тарас, да потолок низкий и ты к тому же длинный - места мало, - посожалел кто-то. - Может, выйдем, а?

- Да нет, ребята, спасибо за науку, обойдемся без качания, а то вы можете подбросить, а ловить не станете - рассыплюсь, падая на мерзлоту.

И пошло:

- Да это шутка, нам грех студента обижать...

- Возвращайся к нам, женим на кацапке с приданым в виде шпули бризола для крыши...

- Возвращайся специалистом с дипломом, далеко пойдешь...

Так уж повелось в учебном заведении, что первый и четвертый семестры студенты должны были работать на производстве. В трудовые книжки вносились запись о рабочем стаже. И вот после четвертого семестра Тараса Ядлося направили на предприятие «Укрнефтегазстрой», СУ-11 в Чернигове. Там усиленно велись сварочно-монтажные работы по обустройству хранилища газа около деревни Ольховки, недалеко от Чернигова. Воодушевленный, с желанием работать, Ядлось ехал на практику: Львовский политехнический институт расширялся, и в Ивано-Франковск переводили часть студентов в открывающийся институт нефти и газа. Практика четвертого семестра существенно отличалась от практики, проходившей в 1963 году, во втором семестре... Деревня Ольховка была похожа на строительную площадку. Всюду виднелись разбросанные трубы разных диаметров, бросались в глаза отводы, крановые узлы. Сварочные агрегаты работали, не останавливаясь, с самого утра и до позднего вечера. Прорабы и мастера с чертежами в руках сверяли с заказчиком выполненный объем работы практически каждый день. Здесь же, на площадке, находились представители проектных институтов. Тарасу Ядлосю и его товарищу по группе Грабовскому, как и всей студенческой бригаде, названной бригадой «ух!», поручали только что-либо отнести, принести, быть на побегушках у начальника участка. Другая группа студентов занималась сантехническими работами.

Сосновый лес подходил вплотную к реке, и только высокий обрыв прерывал диковинный разбег зеленых исполинов, а на повороте реки, в тишайшей заводи, росли белые кувшинки. Студенты оказывали всяческое внимание местным девочкам. Местные парни с недовольством наблюдали, как их девочки влюблялись в иногородних, смелых и напористых парней. Правда, бойцовских турниров за обладание дамским сердцем не было, так как и многие местные ребята учились и работали на большом строительстве, развернувшимся под их деревней.

На отмели, где дорога спускалась к реке, а большая зеленая поляна, вперемешку с песчаными лишаями, упиралась в зеленый обрыв, в праздничные и выходные дни гремела музыка, жарились шашлыки, на песчаной отмели Десны варилась душистая уха. Непонятно, какой запах больше манил натруженные за неделю души рабочих: сосновый лес, или река с зелеными лесистыми берегами, или шашлыки своим ароматом? Молодежь группами и парами расходилась вдоль всей видимой части реки по обоим берегам: плавали, обнимались, лежа на песке, и, не стесняясь, с наслаждением и упоением целовались... Играли в волейбол в кругу и через сетку, натянутую заранее на вкопанные колья, в футбол гоняли: отмель позволяла. Песни звучали до позднего вечера - лирические, душевные - русские и украинские. Пели почти все - молодые, здоровые, сильные духом и телом трассовики; местные и приехавшие не весть, откуда осваивать, строить на новых местах поселки, трассы.

Практика протекала в летний период на родной Украине. Хороший заработок слесаря-трубопроводчика позволял иногда съездить в Киев - всего-то сто сорок километров; управление находилось в столице, рядом с главным проспектом города - красавцем Крещатикум. Что нужно молодому, полному сил и энергии человеку, стремящемуся получить образование? Познать мир, окружающую среду, быть удовлетворенным и целенаправленным в своих стремлениях. И когда еще к тому же что-то получается, то появляется активное желание идти дальше и осваивать доселе тебе неизвестное. Тарас гордился тем, что основательно осваивает профессию строителя; учился с большим прилежанием, с уважением относился к своим преподавателям. Шли напряженные годы учебы - семестр за семестром. И вот уже дипломная практика.

На Украине шло строительство газовых магистралей. Ставропольский газ,

идуший по газопроводу Ставрополь - Москва, пришел в Донбасс. Магистраль строилась от Ростова-на-Дону, с врезкой в районе станицы Аксайской, Ростов – Таганрог – Амвросиевка – Горловка - Краматорск. Далее, как было запланировано, намечалось выйти на Славянск и тем самым замкнуть кольцо газопровода на той же трубе Ставрополь-Москва, но уже в районе Славянска. Проектировался газопровод - отвод к городам Красноармейск, Енакиево, Жданов. На участке трассы Горловка - Краматорск строился отвод к городу Угледорску. Учитывая горные выработки, осадочные грунты, часть трассы возводилась над трассой воздушной, на металлических опорах с большим количеством компенсаторов. Весь комплекс работ по монтажу, изоляции трубы производил ростовский трест «Южгазпроводстрой», образованный 4 ноября 1960 года приказом № 282 Главного управления газовой промышленности при Совете Министров СССР. Изоляционно-укладочные работы на Угледорск производил участок мехколонны СУ-5, где начальником был Николай Степанович Тутик.

Вот сюда-то и попал на преддипломную практику студент-выпускник Ивано-Франковского института нефти и газа Тарас Ядлось. Управление и трест находились в Ростове на проспекте Ворошиловском, 33. В колонне Тутика Ядлось прошел всю инженерно-техническую подготовку как будущий инженер-строитель. Начальник колонны, фронтовик, с заботой и вниманием отнесся к будущему специалисту. На плечи студента вначале им было возложено оформление нарядов, списание материалов, ведение журнала по технике безопасности, учет выхода машин и механизмов, то есть то, что требовалось знать будущему мастеру, прорабу. Нравился Тарас Тутику, и он с особой бережностью остерегал Ядлося от ошибок. Пересеченный характер местности заставлял руководителей более внимательно относиться к производству работ и постоянно находиться в гуще трудового коллектива. Николай Степанович Тутик заставлял Тараса делать то, что крайне необходимо было знать специалисту, и направлял работу практиканта в русло знаний мастера, прораба, помогал усваивать самое ценное и необходимое. Поездки Ядлося с Тутиком непосредственно к заказчику в Горловку, где ежемесячно оформлялись бумаги о выполнении плана, защищались выполненные мехколонной объемы, научили молодого специалиста правильно оформлять процентовки и грамотно, если понадобится, доказывать заказчику свою правоту по вопросам строительства трубопровода. Повезло ему с наставником: Тутик досконально, до мельчайших тонкостей знал свое дело. Терпеливый, требовательный, он постоянно заботился о нуждах своих подчиненных, вместе с которыми он один из первых освоил изоляцию трубы пленкой. Скромный в быту, он и в этом был наглядным примером для студента-практиканта и для всех своих сотоварищей. Именно о нем можно сказать, что он прораб от Бога, каких мало! Редкостный человек!

Тарас за таким начальником участка чувствовал себя спокойно и старался не подводить его даже в мелочах. Две предыдущие практики, в брянских лесах и на Черниговщине, и эта, в Угледорске, убедили его в правильности выбора профессии. Он научился самостоятельно принимать решения по производству работ и нести ответственность перед руководством участка и людьми, точно уяснил себе: от того, как будет поставлено дело, зависит его успех, а значит - успех всего производственного процесса. Постоянно приходилось держать в голове все нити сложного производства, а с ним и судьбы людей. Ругани Ядлось не допускал, а быть настойчивым в выполнении распоряжений, как своих, так и вышестоящего начальства, он умел. В этом во многом помогал ему Тутик. Внешний вид сухощавого подтянутого человека, каким был его начальник, внушал уважение всем, кто с ним общался. Как вел себя Ядлось, оставшись один на один с рабочими колоннами в полевых условиях? Всякое бывало, но

практикант уверенно поддерживал дисциплину и порядок, хотя строительство трассы трубопровода проходило в сложных условиях.

Как-то в беседе с Ядлосем Николай Степанович спросил:

- Тарас, окончишь институт - и куда пойдешь?
- Куда пошлют, Николай Степанович, - ответил Ядлось.
- Тебе бы в молодой коллектив участка... Для начала присмотришься к работе механика, чтобы освоиться на первых порах, а потом уже будешь считать ступени своего роста...

Вещими оказались слова Тутика!.. После окончания института нефти и газа Тарасу Ядлосю, как лучшему студенту, был дан выбор. Вначале хотел поступить в ростовский СУПТР-5, но оказалось, что управления уже не существовало, и пришлось, после недолгого сожаления, идти на работу на место прошлогодней практики - в СУ-5. Казовский, начальник СУ-5, хорошо принял молодого специалиста и направил в отдел кадров для оформления на работу. Ядлось на выходе из кабинета начальника нос к носу столкнулся с Николаем Степановичем Тутиком.

- Вот это встреча! - воскликнул, опешив от неожиданности, Тутик. - Здравствуй! Какими судьбами?

- Да вот, Николай Степанович, прибыл сюда на работу, иду в отдел кадров; на какой участок направят, пока не знаю...

- А на трассе готов работать? - спросил Тутик.

- Да, Бог здоровьем не обидел, настроение боевое. Готов работать на любой трассе.

- Подожди меня здесь и ни в какие отделы кадров не ходи, - сказал Николай Степанович и решительно направился в кабинет начальника управления.

Пока Ядлось с интересом рассматривал наглядную агитацию на стенах коридора и пытался запомнить таблички на обитых черным дерматином дверях, Тутик вернулся.

- Вот что, - сказал он, - пойдем, будешь оформляться ко мне на участок линейным механиком. Работаю на трассе Малгобек - Тихорецк, участок трассы Новоукраинка - Кропоткин. Это здесь недалеко.

- Добро, согласен, - обрадовался Тарас.

- Идем, а то еще переиграют... - пошутил Тутик.

Февраль 1968 года стоял на редкость морозным, пуржистым. В двухстах пятидесяти километрах от Ростова на юг климат был заметно мягче. Тихие, погожие дни колонна использовала максимально. Пригодился опыт работы в суровые февральские холода Брянщины на первой студенческой практике. Тарасу досталась такая же, до мелочей знакомая, очистная машина. Обычные среди трассовиков шутники быстро отшили и не пытались проверять на знания и прочность молодого механика. Тарас знал свое дело. Ему сразу же не понравился подогрев трубы: слишком это делалось примитивно. Трубач тащил перед очистной машиной слани под трубой, и горящий факел из пакли и солярки грел трубу. Но каково было колонне, если ветер дул в ее сторону? Машинисты очистной и изоляционной машин после работы были от копоти похожи на негров.

В мае случилось несчастье: на участке Тутика погиб человек. Начальник участка понес наказание: после разборки происшествия он был снят со своей должности и переведен слесарем. Ядлосю временно назначили начальником колонны. Молодой, энергичный руководитель не дал снизить темпы работ, сделал все, чтобы коллектив трудился в прежнем напряженном ритме. Успешно была закончена изоляция трубы под Кропоткином, и колонна перебазировалась на другую трассу: Затеречная - Ставропольский край, Камыш-Бурун - Ищерская - северные районы Дагестана и прошла их на одном дыхании. И это сумел сделать

молодой, но уже опытный начальник участка. Так закончился его первый год трудовой деятельности после окончания института...

Южные края, ласковое море, доселе неизвестные ему жизнь и быт людей разных национальностей обогащали воображение украинского юноши из далеких лесистых Карпат. С каждой новой трассой менялся диаметр трубопровода, в зависимости от рельефа и особенностей местности появлялись новые проблемы с прокладкой нитей труб через реки, болота, горы.

Густонаселенная часть Ленкоранской низменности беспокоила своей заболоченностью, обилием переходов. Для Ростовского треста это была первая международная трасса – Астара - Карадаг (Иран - СССР). От границы городка Астара на нашей территории и на север, вдоль Каспия, по предгорью, заболоченной низменности проходила труба будущего газопровода. Ядлось подменял своего старшего товарища и друга, одного из лучших начальников мехколонн этой трассы - Тутика. Мехколонна работала в труднейших условиях гористой местности. Николай Степанович с честью выполнял свою трудовую миссию первопроходца. Он совместно с землероями сам проходил метр за метром.

- Так вот где проходил торговый путь караванов в Персию! - с изумлением воскликнул однажды Ядлось, потрясенный красотой Иранских гор.

- Да, здесь... Нам предстоит пройти их путем, не нарушая красоты природы, - поддержал его восторг Тутик.

На время подмены начальника мехколонны Ядлосю был доверен один из труднейших участков трассы - Астаринский. Ручейки с гор шумно, как полноводные реки, устремлялись голубым бурным потоком в светлый и теплый Каспий. Природа предупреждала строителей, заставляла быть настороже, искать новые пути ее покорения. С чем сравнить труд трассовика, с каким другим делом? Это сделать нелегко. Каждый новый день несет свои непредвиденные трудности, которые необходимо преодолевать в кратчайшие сроки. Кажется, что все происходящее на стройке делается само собой. Но это только кажется. За этим кроется найденное единственно правильное решение, выверенный выбор правильного пути. Трассовику необходимо видеть за несколько дней вперед свой путь в полном соответствии с решениями проекта. Решения принимаются молниеносно и безошибочно. Этим и отличался и отличается донныне Ядлось от любых своих товарищей - начальников мехколонн. Работа в субтропиках Ленкорани дала возможность молодому инженеру взглянуть на себя и своих товарищей со стороны предстоящих трудностей. А они были не за горами!..

Вскоре колонны были перебазированы в Томскую область - суровый край сибирской тайги, топких болот, невиданной доселе южанами глухомани. Сибирская трасса не шла ни в какое сравнение с теми, что уже были пройдены в прошлые годы. Опыта работы в Сибири у южан еще не было. Об этом крае трассовики знали только по фильмам - и проложить трассы в этом необъятном крае должны были посланцы с тихого Дона. Здесь же трудились и трассовики других трестов, подчиненных объединению, которые находились южнее ростовчан. Техника требовала обновления. Приходили новые жилые вагоны-домики, машины, трубоукладчики... В Сибирь шла молодежь. Ее направляли на трассы объединения: Казань-Магомед - Казах, отвод к г. Тырныаузу, Малгобек - Тихорецк, Александровское - Анжеро-Судженск, Средняя Азия - Центр, Шебелинка – Диканька - Киев, Астара - Карадаг (ГРС Ленкорань, Пришиб...), отвод к Перевальску, Лутугино, Краснодар (Красноармейск, Славянск), Тихорецк - Лисичанск, Тихорецк - Новороссийск...

При такой огромной разбросанности строительства по всей стране необходимы были техника и кадры - молодые, энергичные, грамотные люди. Томская трасса

стала первым северным объектом, куда направился «Южгазпромстрой». Между Томью и Анжеркой пролегла трасса нефтепровода. Поколение трассовиков запомнило на всю свою жизнь названия населенных пунктов: Самуськи, Семиозерки, Михайловка, Наумовка, Петропавловка, Анжерка и многие другие, где Томск был центром притяжения строителей «Южгазпромстроя». Вот сюда-то и была направлена колонна Тараса Михайловича Ядлося, тогда еще молодого, недавно окончившего институт специалиста. Свой жилой городок он обустроивал со всей тщательностью. Вагоны-домики утеплялись, пристраивались теплые, просторные деревянные тамбуры, чтобы можно было повесить на стену спецодежду, и чтобы зимой не было снега внутри помещения. Начальник колонны проверял каждый жилой вагон. Готовились к суровой сибирской зиме.

Эпопея строительства нефтепровода Александровское – Томск - Анжеро-Судженск достойна особого внимания. В зимнюю стужу колонну Ядлося направили на север Томской области, под Чежемто, в помощь соседям. Двадцать километров трассы были осилены в кратчайший срок. За подвиг, совершенный на сибирской земле, Ядлось был награжден своим первым орденом.

*А.Ф. Кабанов*

### **Управленец**

МНОГО проблем в ростовском объединении «Южгазпромстрой», главке связано с СУ-1. Подразделения управления были задействованы по всему Северному Кавказу, по всем трестам, управлениям, участкам. Для строительства жилых домов необходимо было проводить водопровод, канализацию, сооружать отопительную систему, строить производственные здания и сооружения ГРС, ГРП, котельных, компрессорные станции, нефтеперекачки, насосные по перекачке воды, а к ним – систему вентиляции. СУ-1 было единственным управлением, которое занималось всем этим разнообразием видов работ. Электрохимзащита устанавливалась практически на всех трассах, где работал ЮГПС. Объемы работ на этих объектах мизерные, а трудозатраты - огромные. На Северном Кавказе, в Закавказье, Сибири дома обходчиков строились под газ и, соответственно, водяное отопление. Уходили огромные затраты на перевозки заготовок, монтаж сантехники, а также материалы по химзащите. Основной вид расчета - товаротранспортные накладные и почасовые на вахтовые работы машин при их эксплуатации на участках. Управление всегда в конце года на балансовых комиссиях непременно «склонялось, спрягалось» по всем статьям из-за увеличения всевозможных накладных расходов.

От назначения начальником комплекса строительства нефтепровода Куйбышев - Тихорецк Тараса Михайловича Ядлося ЮГПС только выиграл. Это был начальный этап его руководства производством работ в коллективах разных подразделений. Молодой специалист, не стесняясь старших по возрасту и положению ведущих специалистов, активно теснил трассовиков, вводя в их ряды новые молодые силы. Нам было приятно наблюдать, что у руководства Ростовского треста становятся его воспитанники, прошедшие азы науки в его же коллективе. Десятки домов, которые строило объединение и главк, проходили через мастерские СУ-1.

Главный инженер генподрядного управления, где работал Ядлось, и главный инженер треста ни на один день не забывали о будущем жилье для своих работников и СУ-1. Забота о жилье всегда была в центре их внимания. Выделялись дополнительные фонды на трубы мелкого диаметра, чтобы в срок успеть сдать сантехническую оснастку жилых домов не только в Ростове, но и в Аксае, Новочеркасске, Тихорецке, Краснодаре, Афипской, Грозном, на Украине, в

Грузии, Азербайджане, - территория для работ СУ-1 огромна. Чтобы идти в ногу со временем и не отставать от стремительно растущих объемов работ, необходима, конечно, собственная база. И она была создана. Узлы трубной заготовки для сантехники собирались в мастерских. На базе вырос цех по изоляции труб до диаметра 375 мм с автоматической линией. Решился вопрос сварки полиэтиленовых труб, сборки узлов для канализации, их испытания и внедрения. На это прежде уходили годы, но жизнь не стояла на месте. Подразделения нашего управления были разбросаны по многим другим участкам ЮТПС, где выполнялись самые мелкие, незначительные проектные решения.

Управление выполняло и сварочно-монтажные, и изоляционно-укладочные работы, фактически ради объемов. Но все же по разбросанности большого количества объектов, где оно действовало, равных ему не было. Трудности заключались в том, что генподрядчики зачастую не предоставляли своевременно фронт работ, как по подготовке и установке сантехники, так и по другим объектам. А крайним всегда оказывается тот, кто по специфике своих работ шел последним. Но крайних не было - ответственность несли все, кто был причастен к данному строительству. Самым дефицитным видом сантехнической программы была так называемая фасонина. Руководство треста и само СУ-1 проявило инициативу и организовало производство отливки из чугуна уголков, муфточек, переходников, крестовин, тройников. В дальнейшем необходимость решить вопрос по фасонине и чугунной трубе привело к тому, что стали внедряться трубы из полиэтилена. Любая изготовленная из него фасонная деталь, любой узел легко сваривались. И все это - благодаря пытливым, ищущим специалистам во главе с Тарасом Михайловичем. Легко сказать - освоить новое производство в соответствии со всеми техническими нормами-требованиями. Многому научила Томская трасса с ее домами обходчиков и электрозащитой линейной части. Северная трасса в Сургуте, КС Приобская были продолжением сибирского опыта работы. Вырос замечательный поселок современных жилых многоэтажек в Аксае. И все это уже когда Тарас Михайлович стал генеральным директором ОАО ЮТПС.

Промчались годы. Не сломила нагрянувшая перестройка трудовой стержень ЮТПС. Мне повезло, что, пройдя все бури и буреломы реформ, я встретил на своем жизненном пути такого энергичного, требовательного руководителя, как Тарас Михайлович Ядлось!

Нелегко изыскивать объемы работ с гарантированной оплатой. Малейшее нарушение партнерских обязательств ведет к задержкам выдачи заработной платы. Финансовый вопрос был важен во все времена. Верится мне, что пройдет совсем немного времени - и положение безработных «просителей объемов работ» изменится к лучшему. Строительный бум 60-80-х годов едва ли повторится, но есть надежда, что Восточная и Западная Сибирь в ближайшем будущем обустроится, сеть трубопроводов пересечет огромные пространства от Урала до Тихого океана и востребуется в полном объеме наша трубопроводная отрасль.

Более сорока лет ЮТПС прокладывает магистрали черного золота и голубого огня, и почти столько же лет шагает по трассам Т.М. Ядлось! Я уверен, что приобретенный за многие годы авторитет ЮТПС будет востребован и в далеких странах... Ядлось привык работать с проектами огромного объема. Он гордится пройденными трудовыми трассами. Теперь осталась гордость и интерес, только объемы уменьшились в десятки раз. Возникла необходимость выживания в новых рыночных условиях. Прежняя система распределения объемов отпала. Но Ядлось не растерялся в подобных условиях. Своих решений он по-прежнему не навязывает. Он выслушивает своих замов, начальников отделов, а потом, уже после обсуждения, твердо и бесповоротно принимает решение. Он сумел собрать

команду единомышленников. С ней он и достигнет успеха в нынешних условиях. Я верю в это, хотя многое реализовать не удалось; планы, задумки многих социальных проблем остались за бортом хлынувших «девятым валом» реформ и перемен. В Ядлосе подкупает доступность и готовность к решению любых вопросов, которые он никогда не откладывает на потом. Объекты мизерные, порой малообъемные, малозначимые тоже занимают внимание директора, как и большие, работающие на выполнение планов всего ЮТПС. Тарас Михайлович Ядлось - один из лучших руководителей трубопроводного строительства в российском государстве за последние нелегкие годы.

*А.А. Бродский, технический директор ЮТПС*

### **Встречи на всю жизнь**

ВПЕРВЫЕ я встретил Тараса Ядлося, когда он по направлению института прибыл на работу в наше управление. В то время мне, как главному механику, приходилось заниматься не только ремонтом техники, но и кадрами - механиками, рабочими всевозможных специальностей, необходимых для работы на трассе. При изоляционно-укладочной колонне обязательно находился линейный механик. Мне приглянулся вновь прибывший юноша. И он был направлен на работу в мехколонну под Новоукраинку, Кропоткин Краснодарского края. Стройный, высокий молодой человек имел здоровое, грамотное суждение о работе. Я представил его коллективу участка непосредственно на трассе. Начальник колонны был опытный, вдвое старше своего вновь назначенного механика. Через непродолжительное время я заехал в мехколонну, чтобы узнать, как идут дела. Когда осматривал трассу и сам участок, ко мне подошел расстроенный новый молодой механик.

- Алексей Ильич, я буду от вас уходить, - заявил он.

- В чем причина ухода? - поинтересовался я у него.

- Государство учило меня, как надо работать, что я и готов делать на трассе в Новоукраинке, - сказал Ядлось. - Водку пить я не умею, и учиться этому не собираюсь. Мой начальник колонны в совершенстве владеет этим делом, что я терпеть и видеть с утра до вечера не могу. Увольняйте меня, я себе найду работу в другом месте.

- Хорошо, Тарас Михайлович, я тебя понял. Немного потерпи, я поговорю с начальником управления и главным инженером.

- Терпеть не собираюсь, увольняйте меня немедленно...

Я успокоил его:

- Хорошо, что-нибудь придумаем...

Молодой человек волею судьбы попал в мехколонну, где начальник - трудяга-парень, опытный практик - имел слабость к спиртному. Конечно, на трассе работали далеко не ангелы. Молодого, только что со студенческой скамьи, инженера могли искалечить трассовые пьяницы, забулдыги, а таких в те времена было больше чем достаточно.

- Вот что, дорогие товарищи, - сказал я начальнику и главному инженеру, - нам негоже отпускать молодого специалиста, только что окончившего институт. Парень хваткий, грамотный, не чета нашим некоторым спецам - начальникам мехколонн, привыкшим чуть что, любой малейший вопрос, решать с помощью алкоголя. Здесь и моя вина, как главного механика, что не все гайки поддержания дисциплины подтянуты как следует. Парня необходимо сохранить. Предлагаю дать ему колонну. Думаю, справится.

- Увольнять не будем, но оставлять на «пьяном» месте опасно. С начальником колонны уже говорено-переговорено: трудяга, никуда не денешься, но и выпить горазд, - отрезал главный инженер. Он впервые столкнулся с тем, что механик колонны пошел против своего руководителя. - Давать ему колонну, считаю, еще рано.

- А куда его девать? - спросил начальник.

- Перевести к Тутику, он его воспитанник, мы и намечали в ту колонну его отправить. А как он оказался здесь - ума не приложу.

Получил Ядлось колонну и в короткий срок навел порядок, дисциплину, стал одним из лучших начальников мехколонн. Меня перевели начальником спецучастка на трассу Астара - Карадаг. Ядлось приехал ко мне на участок на подмену замечательного труженика и руководителя Владимира Степановича Тутика. Его колонна стояла на окраине Астары, около чайной фабрики. Обстановка была очень сложной. Местное население всячески препятствовало прохождению трассы по вечнозеленым плантациям чая, citrusовых, огородов. Дело дошло до ареста одного нашего старого прораба. Местные власти в строительстве газопровода помощи не оказывали. Мне пришлось обратиться ко второму секретарю ЦК партии Азербайджана, с которым был знаком, когда впервые он был у нас на трассе при самом начале строительства и обещал всяческую помощь. Я ему позвонил в Баку и попросил о встрече. Он спросил:

- А кого пригласить из местных властей на нашу беседу?

- Пригласите, если это возможно, первых партийных секретарей районов, где проходит трасса газопровода, и министра сельского хозяйства Азербайджана.

- А когда вам удобней собрать всех?

- Да хоть завтра.

- Хорошо, жду вас завтра к десяти утра у меня.

Пассажирский поезд в сторону Баку ходил раз в сутки.

На перроне ленкоранского вокзала, когда я выезжал, чтобы успеть в ЦК, было очень многолюдно. Представительные мужчины, а это были секретари райкомов партии и начальники милиции, показывали друг другу на меня. Я ехал один, при мне был только портфель. В просторном холле ЦК меня пропустили на второй этаж - пропуск был заказан. Секретарь вошел за десять минут до назначенного времени, поздоровался за руку только со мной; остальные стояли, как солдаты на плацу - вытянувшись и руки по швам.

- Здравствуйте, Алексей Ильич, прошу простить меня, что сейчас я на десять минут задержусь. А потом сразу же ко мне.

- Ничего, подождем.

Все посмотрели на меня: кто это, мол, такой? Когда вошли, сели, второй секретарь начал с того, что стал рассказывать о большом строительстве, которое развернулось на юге республики. Я поднялся и попросил слова:

- Лучше, если я сразу же познакомлю всех с положением дел на трассе.

И поведал всем присутствующим о газопроводе Иран - СССР, о его настоящем и перспективе для республики и местной инфраструктуры. Рассказал о тех завыках, которые тормозят работу строителей.

- Нас не пускают идти техникой по землям хозяйств, - сказал в заключение, - милиция арестовывает технику и людей, на автозаправках отказывают в горючем для машин даже по талонам. Куда бы мы ни обращались, нас не слушают. Мы стараемся сократить отвод земель до узкой полоски, чтобы сохранить чайный кустарник. Без помощи и поддержки местных властей нам не построить газопровод, республика еще на длительное время может остаться без ценнейшего вида топлива.

- Все слышали и поняли, какая задача стоит перед вами? Если Алексей Ильич

обратится ко мне с подобным заявлением, то любой человек, который откажет в помощи, будет уволен с занимаемой должности, - заключил второй секретарь.

Это был перелом в работе наших газовиков в Ленкорани. Ядлосю достался один из труднейших участков, который был пройден в срок. На станции Дербент скопились эшелоны с техникой, вагончиками, трубой для трассы Астара - Карадаг. Потребовалось вмешательство правительства и ЦК партии Азербайджана; было дано указание о немедленном и беспрекословном содействии в пропуске эшелонов ЮТПС.

После этого местные власти как подменили. Нам была открыта «зеленая улица» содействия в прохождении трассы. Мне было приятно, что все это видел своими глазами и испытал на себе молодой специалист Тарас Ядлось.

Горжусь тем, что был свидетелем роста своего большого руководителя. Я родился в Сибири в 1917 году, рано оказался без родителей. Служил в одной из Сибирских дивизий в Чите, откуда в первые дни войны наша дивизия была отправлена всем личным составом на фронт под Ленинград. В 1942 году в одном из боев был тяжело ранен. С 1943 года работал в Уральском военном округе по обеспечению фронта зернопродуктами из отдаленных районов Сибири.

Имел непосредственное отношение к строительству газопровода Саратов - Москва, который ввели в эксплуатацию в 1946 году. Сорок лет проработал в системе трубопроводного транспорта и в семьдесят два года ушел на заслуженный отдых.

Низкий вам поклон, дорогой Тарас Михайлович, и огромное спасибо за помощь и заботу, оказываемые нам, ветеранам.

*А.И. Кириллов, бывший заместитель начальника СУ-5*

### **Директор и товарищ**

ШЕЛ 1976 год. Строительство газопровода «Союз» в то время было одним из значительных событий в стране. На протяжении всей трассы, от Оренбурга до западной границы СССР, были организованы штабы, которые под руководством местных партийных и советских органов работали круглосуточно. Строители - поляки, венгры, болгары, чехи, украинцы, русские, татары и все, кто участвовал в этой грандиозной стройке, - пользовались большим уважением. Им оказывалась повсеместная и ежедневная помощь в строительстве, и особое внимание проявлялось к их быту.

На одном из совещаний по оказанию помощи чешским строителям, которые располагались в поселке Сохрановка, в объединении «Южгазпромстрой» при назначении куратора по Ростовской области прозвучала фамилия Ядлось. В то время Тарас Михайлович работал в СУ-5. Статный, красивый человек, обладающий свежими знаниями руководитель, привлекал к себе внимание окружающих. Начальник объединения В.С. Степаненко многозначительно промолчал и предложил другую кандидатуру. Дальновидный начальник неспроста увел разговор от приглянувшегося многим специалиста. Видимо, он уже знал о нем, разглядел в нем недюжинные способности, стремление ко всему новому и, как потом я понял, видел в нем будущее и делал на него ставку. Я тогда еще не знал, что мне придется через некоторое время с этим незнакомцем работать свыше двадцати лет.

В 1979 году Тараса Михайловича назначают главным инженером вновь организованного треста. Отныне строительство газонефтепроводов на юге России, как мы теперь видим, перешло в надежные руки. Строительство нефтепроводов крупного масштаба стало смыслом жизни Ядлося и подтвердило дальновидность бывшего начальника главка. Мы знаем, что новый главный

инженер радовался каждому сваренному стыку, каждому проложенному метру трубы. Мы знаем, что Тарас Михайлович любил смотреть на конечный результат - зажженный факел голубого топлива. И он посвятил этому всю свою жизнь.

В первые годы совместной работы с этим удивительным человеком я постоянно задавался вопросом: «Ядлось, кто ты? Производственник или дипломат?» Когда он давал распоряжения, они казались простыми, понятными, а когда шел деловой разговор, то просматривалась его дальновидность, его неординарное мышление. Иногда он решал вопросы, казалось бы, нелогично, но впоследствии оказывалось, что он прав. Хотелось с ним поспорить, возразить, что мы частенько и делали. На это он реагировал спокойно. Не смотрел косо, как иные, не ругал и не выгонял из кабинета. Просто шло время, и потом оказывалось, что он хорошо продумал этот вопрос и заранее был уверен в правильности выбора своего решения. Такие люди, как он, не кричат «ура», а делают дело. При нем все делается спокойно, обоснованно, профессионально. В этом и силен Тарас Михайлович. Становление Тараса Михайловича как зрелого руководителя пришлось на сложные времена. Процессы, проходившие в стране, в чем-то осложнили, а в чем-то и помогли раскрыться его таланту. Уровень его профессиональной подготовки и необходимых знаний как руководителя и специалиста настолько высок, что порой удивляешься: откуда он все знает? Я думаю, что об этом скажут и напишут производственники. Люди, для которых труба является смыслом жизни.

Бытует мнение, что производственники не любят заниматься бытом. Бывает, но не с Тарасом Михайловичем. Мне довелось решать с этим человеком многие вопросы быта, даже в тот период, когда он был вторым лицом в тресте, главным инженером. Ни в коем случае не принижая роль первого лица, Тарас Михайлович понимал, что жилье и быт для трассы - одна из главных проблем. Он знал, что школу к 1 сентября надо отремонтировать, и разрешал расходовать для этого ресурсы, сэкономленные на трассе. Контроль их расходования был жесткий. Но он шел на это. Разрешал ради детей, разрешал ради того, чтобы дети учились, чтобы, приезжая с трассы, рабочие могли отдохнуть, накопить силы. Он хотел, чтобы люди жили лучше, а если это не удавалось, то хоть чем-то облегчить нелегкую жизнь строителей-трассовиков.

Я как профессионал-бытовик всегда ценил и уважал тех руководителей, которые интересовались бытом своих подчиненных. Тарас Михайлович не только интересовался, он постоянно занимался проблемами быта. Он много сделал в развитии инфраструктуры городов и районов. В бытность его уже первым руководителем много было построено жилья. Сотни семей наших рабочих получили благоустроенное жилье. Даже сейчас, когда еще имеются трудности, акционерное общество строит жилые дома и осуществляет надежду тех, кому казалось, что они уже давно потеряли ее навсегда. А какие трудности мы испытывали, когда местные советские и партийные органы, не понимая сути производственной деятельности, могущественности треста, его предназначения, принуждали нас заниматься подметанием улиц, устранять среди ночи порыв водопровода, а иногда с флажками в руках встречать высоких чиновников. А когда к утру надо было подавать кран или бульдозер к центру города, то нашему возмущению не было предела. Шли к Тарасу Михайловичу. Он был непоколебим. Он отстаивал интересы треста, но никогда не забывал, что мы живем и работаем в одном городе, районе с теми, кто ждет от нас помощи.

Бывали и случаи срыва. Некогда грозная и властная секретарь райкома Каймакчи бушевала. Чиновники строчили докладные записки, нас снимали с работы, отчитывали, как в первом классе. Тарас Михайлович молчаливо выслушивал и говорил: «Это сделаем, это - нет». Вовремя сказанное им слово

останавливало даже тех, кто жаждал «крови». К нему прислушивались. Его уважали.

Шло время. Началась перестройка, пришла демократия. Как они повлияли на Тараса Михайловича, изменился ли он? Что пришлось пережить и сделать? Буду краток. Хотелось бы реже вспоминать этот период в жизни нашего коллектива. С моей точки зрения, Тарас Михайлович принял перестройку и демократию с ожиданием перемен к лучшему. Но в отрасли началась эпидемия развала и выхода на самостоятельные хлеба карликовых строительных организаций. Объемы работ сократились до минимума. Отсутствие фронта работ привело к массовым увольнениям. «Шабашка» начала привлекать даже выдавших виды трассовиков. Отдельные группы людей не разобрались в происходящих процессах и начали отделяться от многотысячного коллектива. Началась борьба за выживание. Тарас Михайлович в своей спокойной манере кропотливо объяснял, что выжить можно только вместе. В то же время не препятствовал выходу желающих из состава объединения. Перед нами была поставлена цель сохранения коллектива, золотого запаса кадровых рабочих и специалистов. Тарас Михайлович возглавил эту работу. Было много совещаний, бесед. На одном из заседаний совета директоров некоторые руководители хотели остро поставить вопрос: «Кто хочет остаться в объединении - вправо, кто нет - влево...» Но Тарас Михайлович рассудил иначе и по-товарищески сказал, что руководство не возражает против выхода из состава объединения. И добавил, что вернуться к нам будет уже тяжелее, а может быть, и практически невозможно. На этом и была поставлена точка: «Да, вместе!» Даже с теми, кто этого не хотел.

Остались-то вместе. Но как выжить, что делать? Объемов нет. Денег нет, зарплату платить нечем. А платить надо. Некогда могущественный «Южтрубопроводстрой» рад был любому объему работ, даже перешел на «соломку» - мелкую трубу. Как вся страна, так и мы! Без содержания, без зарплаты. Генеральному директору давали возможность заработать два часа в день в табель и не более, хотя Тарас Михайлович работал целыми сутками: все юридически, все законно. Трудились все. И это не была пустая возня. Работали и не роптали. Каждый делал свое дело. Было трудно. Принимали участие в любых тендерах. Выигрывали, проигрывали. Радовались каждой копейке. Коллектив работал. Работал и надеялся. Мы верили Тарасу Михайловичу. Он практически все время находился в поездах: Ростов – Москва - Ростов. И так не один год, так - каждый день. Но никогда Тарас Михайлович не забывал о трассе, о людях. Он с завидным постоянством решал вопросы трассовиков на месте, там, где вершилась судьба его коллектива; там, на трассе, на тысячном километре!.. Упорство Тараса Михайловича и жажда работы дали свои результаты. Челночные поездки были оправданы. Появились крупные и выгодные контракты. Коллектив ожил. Коллектив заработал!

Мы с большим энтузиазмом и на одном дыхании участвовали в строительстве нефтепровода КТК (*Каспийский трубопроводный консорциум. В.Ч.*) по Калмыкии. Мы с блеском и в рекордные сроки закончили строительство участка нефтепровода в обход Чечни. Всего не перечислить!.. Мы получили признание не только российских, но и международных боссов нефтяного бизнеса. Тарас Михайлович работал на пределе человеческих возможностей. Не все получалось, были ошибки. Он учился работать в новых условиях, учил и нас. Он - и начальник, и прораб, и финансист! И везде надо было успеть, решить, проверить. Положение дел на трассе знал безукоризненно, до мелочей, всегда стремился к новому, к совершенству. Он готовит ряд научных трудов и публикаций. Авторитет его как руководителя растет. Его признают лидером трубопроводного строительства на юге России. Его приглашают на симпозиумы, научные

конференции. Он популярен: академия, защита докторской диссертации. Многие министерства и ведомства предлагают Ядлосю самые высокие посты.

Я был бы неискренен, если бы сказал, что Тарас Михайлович ангел и идеальный человек. Есть у него и недостатки. Но их меньше, чем достоинств. Тарас Михайлович очень доверяет и верит людям, по-особому относится к товарищам по работе, ценит профессионализм и порядочность. За время, которое я знаю Тараса Михайловича, он никого строго не наказал, не уволил с работы, хотя причин для этого было предостаточно. Он помогает человеку найти себя в труде. По роду своей работы мне приходилось в отсутствие Тараса Михайловича принимать рабочих, служащих - всех, кто шел к нему, кто искал у него помощи и защиты. Практически все, кто приходил, говорили, что они работали с Тарасом Михайловичем десятки лет, чуть ли не каждый день ели кашу с ним на трассе, что они его друзья, товарищи, что каждому он говорил: «Приходи - помогу». Я сначала удивлялся, а потом убедился, что это так, что у него действительно много среди рабочих друзей и товарищей.

Тарас Михайлович не из тех руководителей, кто руководит из кабинета, - много времени он проводит на трассе, в нем живет постоянная потребность быть там, где идет стройка, где невыносимая жара и пятидесятиградусные морозы, где нет ни семьи, ни домашнего уюта. Ядлось всегда там, где его рабочие, вместе с ними. Вот почему у него много друзей и товарищей. Вот почему все они тянутся к Тарасу Михайловичу. Но он не допускает панибратства. Есть у него и близкие друзья. И когда они при мне говорили ему «ты», я чувствовал себя неловко. Однако они у него есть. Это естественно. Какими-то привилегиями они не пользуются: разве что могут после тяжелой и изнурительной работы распечатать с ним партию в преферанс.

Я не был близким другом Тараса Михайловича и его семьи. Но много времени с ним работал, мы ежедневно с ним общались по работе. Я разделял его взгляды. Я помогал ему в нелегкой ноше руководителя. И, наверное, имею право сказать, что Тарас Михайлович - это руководитель новой формации, новых взглядов и нового мышления. Это руководитель, обладающий колоссальными знаниями и большим опытом работы. Тарас Михайлович - это дипломат, трассовик и товарищ!

*В.М. Калининченко, помощник  
Генерального директора ЮГПС*

### **Соседи в «деревне»**

В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ объединения «Южгазпромстрой» мы с Тарасом Ядлосем пришли почти одновременно: я - в августе 1966 года, в СМУ-12, а Тарас - в феврале 1968 года, в СУ-5. А пришлось нам встретиться впервые по прошествии почти трех лет. Я в то время работал в Армении на строительстве газопровода вокруг озера Севан, а Тарас - на трассе Малгобек - Тихорецк. И вот что интересно: фамилию Ядлось я впервые услышал при очень интересных обстоятельствах. В 1969 году я работал в Иране начальником участка на строительстве газопровода Иран - СССР. А в Азербайджане, в районе Астары, трудились монтажники из СМУ-12, землеройщики из СУ-10 и изолировщики из СУ-5. Я с нетерпением ждал автомашину со срочным грузом - двигателями и запасными частями для нашей техники из Астары. Все грузы шли к нам через Ирано-Азербайджанскую границу. Машина задержалась. А когда водитель наконец-то прибыл, то выяснилась следующая картина...

По дороге, в районе Астары, что-то случилось с машиной, и, чтобы ее восстановить, нужно было выточить какие-то детали и шпильки. Найти токарный

станок в том районе было практически невозможно. Единственный станок оказался в колонне изолировщиков СУ-5, у Николая Тутика. И вот водитель тогда впервые назвал имя Тараса Ядлося - человека, который помог ему выточить эти детали. Как выяснилось, Тарас работал в колонне Николая Тутика механиком. А уже воочию я увидел Тараса, когда мы боролись за предоставление нам жилья в сдаваемом доме в Ростове, по Лермонтовской, 125. Управления обязаны были предоставить нам жилье, как молодым специалистам, так как в направлении на работу была запись: «С предоставлением жилья». Но, как всегда в жизни, встречаются люди, которые пытаются в своих интересах обойти закон. Вот и пришлось потратить нам немало сил, чтобы добиться своего. И по приятной случайности мы получили квартиры на одной лестничной площадке. Въезжали почти одновременно: Тарас с женой и двухлетней дочуркой Татьяной и я с женой и двумя дочерьми - Ольгой восьми лет и Мариной - ровесницей Тани.

Отметили новоселье и разъехались на свои рабочие места. Тарас работал уже начальником колонны на строительстве нефтепровода Куйбышев - Тихорецк, а я - заместителем начальника ПТО СМУ-12; поехал на продувку и испытание газопровода Иран - СССР в район Астары.

И так же, как одна трасса сменялась другой, так и одна должность у Тараса сменялась другой: начальник колонны, главный механик СУ-5, начальник участка, главный инженер СУ-5. Чаще всего получалось так, что работали мы с Тарасом на разных объектах и встречались в основном дома, когда приезжали с трассы на отгулы. И, конечно же, почти всегда находилась причина, чтобы собраться за одним столом. Особенно большим событием в семье Ядлосей было рождение в 1973 году сына Андрюши. И когда жена Тараса, Настя, приехала с детьми с Украины, где на родине Тараса родился Андрюша, то всем подъездом гуляли мы несколько дней. Сегодня, живя в отдельно стоящих домах, понимаешь, что в коммунальных и полукоммунальных квартирах жить было как-то веселее. Нередко в гости приезжала мама Тараса - Анастасия, и тогда уж был сплошной праздник. Она пекла очень вкусные пироги, булочки и пирожки, всегда угощала нас и очень обижалась, если мы отказывались. Так что за время ее пребывания в гостях, по крайней мере, жильцы на нашей площадке прибавляли в весе.

Начиная с 1974 года, мы с Тарасом встречались уже более часто, совместно решая производственные вопросы. Дело в том, что в 1974 году в Ростове был организован комплексный отдел фирмы «Орггазстрой», а с 1975 года трест «Оргтехстрой», который был предназначен для обеспечения подразделений треста (объединения) проектами производства работ (ППР), сетевыми графиками, внедрения в производство новых технологий и т. п. Этот отдел возглавил я. Так как инженерная подготовка производства возлагалась на Тараса, как главного инженера СУ-5, то мы стали еще чаще встречаться. Сотрудничество было довольно успешным, ибо уже достаточно большой опыт работы Тараса на объектах нефтегазового комплекса помогал нашим разработчикам, которые активно прислушивались к его советам и предложениям выпускать более приближенные к производству ППР и сетевые графики. В 1979 году Тарас стал главным инженером треста «Ростовтрубопроводстрой». Сотрудничество между нашими организациями еще более расширилось. Это уже был период, когда в Ростове был создан Главюжтрубопроводстрой, в состав которого входило девять трестов, в том числе РТПС.

В 1979 году главк возглавил Н.А. Жуков. В конце 1982 года по его просьбе из треста «Оргтехстрой» я перешел на работу заместителем начальника главка по кадрам и быту (была такая должность). В этот же период, почти одновременно, наши семьи разъехались с Лермонтовской, 125: Ядлось обменял свою квартиру на более просторную в районе Буденновского проспекта, а я переехал в район

Ворошиловского. Но из-за этого мы не стали реже встречаться, а наши дети виделись если не каждый день, то через день и дружат до сих пор.

В конце 1985 года позвонил мне заместитель министра Миннефтегазстроя А.П. Весельев:

- Вашему главку выделяется одно место для двухгодичной учебы в Академии народного хозяйства при Совете Министров СССР. Подберите молодого перспективного руководителя и направьте предложение в министерство.

Я сразу же подумал о Тарасе, и свои предложения высказал Н.А. Жукову, который не возражал. Согласовав вопрос с Ядлосем, главк направил ходатайство в Москву. С 1986 по 1988 год Т.М. Ядлось учился в академии. За это время сменилось руководство в главке. В 1987 году Н.А. Жукова перевели на работу в министерство. И все восприняли это с большим сожалением, так как Николай Алексеевич был необыкновенно энергичным, высокопрофессиональным, человеколюбивым и порядочным руководителем.

После учебы в академии Ядлось получил назначение на должность главного инженера объединения «Южтрубопроводстрой» (главк был преобразован в объединение). В это время объединение возглавил Г.К. Троицкий, бывший управляющий трестом «Ставропольтрубопроводстрой». Т.М. Ядлось стал у него главным инженером вместо направленного работать на Кубу К.В. Яо.

В январе 1989 года я уехал в Армению на восстановительные работы после землетрясения. Практически все подразделения объединения «Южтрубопроводстрой» были задействованы на этих работах в Степанаване, поэтому и Тарас Михайлович Ядлось практически все время находился в Армении, организуя работу своих подчиненных. И здесь сказались опыт и организаторские способности Тараса: за рекордно короткие сроки в Степанаване была построена школа на 392 учащихся и детский сад на 140 мест. Это были первые фундаментальные постройки за время восстановительных работ.

Вскоре мы узнали приятную новость, что Тарас получил новое назначение - стал начальником объединения «Южтрубопроводстрой», сменив на этом посту Троицкого. Вернувшись из Армении в 1991 году, я стал работать его заместителем. В начале 90-х годов начался новый этап экономических реформ в России. Появились такие понятия, как рынок, приватизация. А так как четких законов, как всегда, не было, то каждый приватизацию понимал по-своему. Дело в том, что здание по улице М. Горького, 245, где сейчас располагаются наши организации, имеет достаточно романтическую, трагикомическую историю. В 1979 году я, по согласованию с главком, стал заниматься вопросом строительства здания для главка и треста «Оргтехстрой». Но поскольку возведение административных зданий было запрещено, было решено начать стройку под маркой инженерно-лабораторного корпуса треста «Оргтехстрой». Вместе с Н.А. Жуковым мы «выбили» в Миннефтегазстрое деньги на отселение жильцов. Договорились, что трест «Оргтехстрой» оплачивает проект, занимается отселением жильцов, комплектацией материалами и оборудованием, а все финансирование берет на себя главк. Работали над осуществлением проекта практически все тресты главка, и не последнюю положительную роль в его строительстве сыграл Т.М. Ядлось. В 1986 году здание сдали в эксплуатацию. Но по титулу оно проходило как инженерно-лабораторный корпус. Поэтому, по согласованию с Миннефтегазстроем, документы в БТИ были оформлены на трест «Оргтехстрой». Однако руководство ПКТИ (бывший трест «Оргтехстрой») понятие «приватизация» приняло в смысле «прихватизация». Проворные его руководители смогли уплатить смешную по тем временам сумму денег за здание и оформить его как собственность ПКТИ. После этого руководство ПКТИ поставило Т.М. Ядлосу условие: «Надо платить за аренду». В случае отказа

нависла угроза ультиматума: «Будем выселять!» И вот тогда мне пришлось поднимать все материалы и вместе с Ядлосем доказывать в администрации области, в комитете по имуществу, в арбитражных судах в Ростове и Москве всю неправомочность действий руководства ПКТИ. Процесс был выигран. Руководитель ПКТИ приказом Минтопэнерго был отстранен от руководства. Это было в начале 1993 года.

И вот как-то Тарас спрашивает меня:

- Нет ли у тебя желания вернуться в свои пенаты, тем более что об этом просят и сотрудники?

Я попросил время, чтобы подумать. Дело в том, что в конце 1992 года я с несколькими компаньонами решил открыть свой бизнес. И к началу следующего года было уже приобретено некоторое оборудование, арендовано помещение. Переход в ПКТИ обозначал, что надо было поставить крест на бизнесе. И все-таки моральная сторона взяла верх - решил вернуться в бывший свой коллектив. Но как это будет выглядеть практически? Своими мыслями я поделился с Тарасом. Он сказал: «Это мои проблемы». Оказывается, он предварительно согласовал мою кандидатуру и получил на это добро в администрации области и у руководства Минтопэнерго. Вскоре пришел приказ о назначении меня и.о. директора ПКТИ, и за мной оставалась должность заместителя начальника объединения, а через некоторое время - директора. Так, благодаря Тарасу, я вновь вернулся в свою организацию.

В 1994 году началась организация акционерных обществ, и нужно было переименовать ПКТИ. После долгих раздумий, учитывая тесную связь наших организаций с Южтрубопроводстроем с 1974 года, решили назвать акционерное общество «Южтрубопроводстройпроект». Не один год Ядлось был членом совета директоров нашего акционерного общества, помогал с объемами работ, в налаживании контактов с заказчиками. Время постоянно вносило коррективы, и у каждого из нас изменялись взгляды на жизнь, на окружающих нас людей, испытывалась прочность отношений. Жизнь теряет смысл, если вдруг разочаровываешься в друзьях, с которыми связан тесными узами десятки лет. Я рад, что наши дружеские отношения с Тарасом, хотя мы и не всегда разделяем ту или иную точку зрения, остались ровными и надежными.

Об этом говорит и еще одна история, которая тоже в какой-то степени изменила мой уклад жизни. Надо сказать, что чем старше становишься, тем все больше тебя притягивает к земле, хочется уединения, быть ближе к природе. К этому выводу пришел и Тарас Михайлович. В 1993 году он начал строительство жилого дома в поселке Камышеваха Аксайского района. Начал строить дом и наш общий друг Эдуард Немчицкий и завершил строительство еще один наш друг - Юрий Бергункер. Друзья стали и меня уговаривать взять участок и начать строительство. Но не вся моя родня была «за». В 1994 году сосед по дому Э. Немчицкого, Любашевский, уезжая за рубеж, продавал свой дом, который был уже под крышей. И здесь перед уговорами Ядлося, да и других друзей, я не устоял. Так после почти двадцатилетнего перерыва мы стали с Тарасом вновь соседями, но уже в «деревне». И теперь в свободное от работы время все чаще наши разговоры сводятся к тому, как лучше благоустроить участок, что сажать, а что выкорчевывать. А когда собираемся вместе, на какие-то торжества или по другому случаю, то нам всегда есть что вспомнить за прошедшие тридцать пять лет совместной работы и дружбы. Жизнь продолжается. И я думаю, что это будут не последние совместные бытовые и производственные воспоминания.

*Р.О. Сариев, генеральный директор ОАО  
«Южтрубопроводстройпроект»*

## Прошлые встречи

ПЕРВАЯ моя встреча с Тарасом Михайловичем Ядлосем произошла случайно, и вряд ли он о ней знает. Летом 1970 года я работал заместителем управляющего трестом «Татнефтепроводстрой» в Казани. Министр Алексей Кириллович Кортуннов, с которым я был хорошо знаком еще с 1956 года, вызвал меня в Москву и поручил представлять трест на конференции, которая проводилась в Ростове-на-Дону. Он сказал, чтобы я там присмотрелся, и если понравится, и я понравлюсь, то смогу туда поехать главным инженером. Там же присутствовал и Харламов, управляющий трестом «Южгазпроводстрой». Я дождался, когда Харламов, близкий друг Кортуннова, выйдет из кабинета министра, и мы с ним поговорили. Он интересовался моим прошлым, а я - характером работ и персональным составом. В конце разговора я задал вопрос: почему мне сделано такое предложение; наверное, на месте имеются достойные кандидаты? Харламов сказал, что у него работают многие молодые инженеры и вскоре они будут готовы на высокие должности, сам же он, как и главный инженер, скоро оставит свою работу, а мою кандидатуру предложил министр.

В Ростове стояла жара. Меня поместили в гостинице «Ростов». На конференции присутствовало много представителей других трестов и весь актив ЮГПС во главе с Харламовым. В перерыве я подошел к нему, и по моей просьбе он назвал мне несколько хороших, еще молодых специалистов, в том числе двух с характерными фамилиями - Ядлось и Немчицкий. Харламов указал мне на стоящего в стороне молодого высокого человека, который с кем-то разговаривал: «Да вот они там стоят». Я хорошо запомнил этот эпизод - очень внимательно ко всем приглядывался. После конференции была прогулка по Дону; я, поблагодарив, сказал, что посоветуюсь с женой, и уехал.

В Москве, на приеме у министра, я сказал, что, несмотря на столь лестное предложение, если будет позволено, то я бы отказался. Были две причины. Во-первых, меня не поймут ни в Ростове, ни в Казани. В Ростове выращены свои руководители, и вряд ли я приду к двору, а в Татарии я проработал много лет, видел хорошее отношение и от меня пока не отказываются. Во-вторых, мы с женой привыкли к климату и природе башкирско-татарского региона, к лесам, грибам, к Волге, к зиме, и дети наши еще учатся - студенты.

Министр был требовательным и настойчивым человеком, но в то же время обладал чуткостью и пониманием. Он согласился, но предупредил, что в следующий раз мне этот номер не пройдет. В конце 1971 года уже в категорической форме меня перевели в Тюмень организовывать монтажный трест, и там я проработал восемь с половиной лет. Было много интересного и печального. Все это другая эпопея освоения западносибирской нефти и газа - как мы тогда считали, на благо народа, а отнюдь не для олигархов. В 1979 году меня вернули в Казань, в тот же трест, уже управляющим, но и оттуда еще четыре года пришлось разъезжать по Тюмени и Уралу.

В 1983 году, в столь же жаркое лето, как и в 1970-м, неожиданно на пятьдесят восьмом году жизни меня, как астматика, для смены климата перевели в Ростов и назначили главным инженером Главюжтрубопроводстроя. В аэропорту Ростова-на-Дону меня встретил Иван Николаевич Колесников, заместитель начальника главка. Его я хорошо знал: еще в 1962 году он по распределению прибыл в Альметьевск, в монтажное управление, которым я руководил. Вскоре начальник главка Николай Алексеевич Жуков, которого я знал также по Альметьевску, познакомил меня с руководящим составом Ростовского треста и со «старым знакомым», главным инженером Тарасом Михайловичем Ядлосем. За тринадцать лет он внешне мало изменился, но возмужал и производил приятное впечатление

своей общительностью и стройным видом, чему, в силу моей спортивности в прошлом, я всегда придавал большое значение.

Мы проработали рядом более четырех лет. Авторитет и популярность Тараса Михайловича были огромны. Он отличался грамотностью, организованностью и терпимостью. Трест «Ростовтрубопроводстрой» был мощной разветвленной организацией, строившей объекты на западе Украины и в Тюмени, в астраханских и казахских песках. Тут было большое разнообразие видов работ: от небольших домов обходчика трасс до жилых многоквартирных комплексов и от водопроводов до мощных газопроводов из Тюмени, имевших большое значение для развития экономики страны. И везде главный инженер треста Ядлось выделялся своей энергией и самоотверженностью, что ценилось и начальством, и его подчиненными.

Помню, мы с ним на автомашине поехали на Украину, где строился сложный мазутопровод на крупнейшую электростанцию. Дело шло к зиме, и срок ввода в эксплуатацию был жестким. Там же, на Украине, строился не менее важный резервуарный парк нефтепровода Куйбышев - Тихорецк. Я был приятно удивлен тому, как он, что не часто бывает с руководителями такого ранга, досконально знает состояние работ, быстро принимает решения и замечает ошибки. Рабочих он знал поименно, и они, как и заказчики, ему симпатизировали. Ядлось был одним из лучших главных инженеров строительных организаций, с которыми мне за полвека пришлось повстречаться как руководителю и как подчиненному.

Было совершенно естественным, что выбор пал на Ядлося при направлении в Академию народного хозяйства, где шла подготовка специалистов на самые высокие должности в стране. Вскоре меня направили возглавлять строительство важного нефтепровода на Кубе, чудном острове, где живут прекрасные люди и умные руководители страны. После окончания всех основных работ и испытания нефтепровода, в праздничные Первомайские дни 1990 года, мы с женой возвращались домой и по дороге в Ростов, в Москве, встретились в гостинице с Тарасом Михайловичем. Тогда мы долго беседовали с ним, обменивались новостями и, конечно, отметили встречу.

Ядлось был назначен на должность, которую я занимал до Кубы, что мне, знавшему его деловые качества, было приятно. Мне тогда было пора уходить на пенсию, что я и сделал, но в связи с событиями, которые лишили нас всего накопленного за долгие годы работы и странствования по стране, мне пришлось организовать малое предприятие и еще девять лет строить газопроводы для села в трех областях.

За это время я еще неоднократно чувствовал внимание и чуткость Тараса Михайловича, когда он стал возглавлять объединение, ныне АО «Южтрубопроводстрой». В конце 1994 года я попал в тяжелую автокатастрофу, и медсанчасть объединения по поручению Ядлося приняла активное участие в моем излечении, а когда в 1997 году после сложной операции я месяц был без сознания, моей жене была оказана не только моральная, но и существенная материальная поддержка.

Я прожил уже долгую жизнь, полную трагических и опасных событий. Успел закончить два факультета французского университета, получить ученую степень, прослужить в двух армиях, дружественных нашей стране, добровольно сменил гражданство и приехал в Союз, где меня не поняли и не дали идти по ранее выбранному пути. О многом можно сожалеть, но и многому надо радоваться. На моем пути встречались люди самого разного достоинства, но все же хороших людей было больше. В первом ряду стоит Тарас Михайлович Ядлось. Я рад приветствовать его в год юбилея и пожелать ему долго оставаться таким!

*К.В. Яо, бывший главный инженер ЮТПС*

## Тарас — герой трасс

НАШИ жизненные пути с Тарасом Михайловичем Ядлосем очень долгое время проходили параллельно в работе системы нефтегазстроя. Я с 1962 по 1992 год я работал в спецмонтажных подразделениях (с 1982 г. – в составе Главнефтегазэлектроспецстроя), где начальником главка был Юрий Анисимович Филиппов, и по роду деятельности практически на всех объектах юга России участвовал в роли субподрядчика. В то время я мало знал Тараса (так любовно называли его на трассе). Но то, что я постоянно его встречал в кирзовых сапогах на трассах строящихся газонефтепроводов - это факт. Наверное, о лучшей доле он и не мечтал. Работа в таких условиях была ему в радость. Думаю, такие люди созданы для преодоления трудностей: ими движет любовь к своей работе, а это главное! Я помню встречу в осеннюю грязь с Тарасом на трассе, по пути на КС «Дарьевка» - тогда я работал главным инженером МУ-2 Главнефтегазэлектроспецстроя. На мой вопрос, куда он едет, - ответил: «Домой, с совещания». Работал он тогда главным инженером СУ-5, а я как раз мчался на совещание, которое проводил заместитель министра С.К. Аракелян. Т.М. Ядлось практически не сидел в кабинете, а был всегда в пути, на полях, на объектах.

Даже сейчас, на мой взгляд, кабинет крупного руководителя ЮТПС ему некомфортен - его тянет на трассу, на объекты, где совсем другая жизнь, где глаза горят от радостного чувства выполненной работы. Этот человек и сейчас знает состояние дел на объектах лучше любого прораба, непосредственно ответственного за стройку. Для этого никуда ходить не надо, стоит послушать хоть недолго в его кабинете разговоры: восемьдесят процентов - это решение технических проблем на объектах, от задвижек до последнего болта.

Я благодарен судьбе, которая свела меня с ним. А случилось это гак. После командировки на Кубу, где я выполнял все спецработы в течение двух с половиной лет на нефтепроводе Матансас - Сьенфуэгос и был ответственным за сдачу в эксплуатацию объекта, встал вопрос: где работать? Встретил я Тараса Михайловича, тогда он уже был руководителем объединения «Южтрубопроводстрой», и он мне предложил три должности. Одну из них я принял и доныне работаю руководителем спецмонтажного управления № 7, уже в системе ЮТПС.

Учитывая невзгоды, которые выпали ныне на долю строителей - постоянные неплатежи, прессинг налоговых инспекций и т. д., - считаю, что только люди с характером Тараса могут выстоять и удержать организацию от развала. Когда приходишь к нему на доклад, знаешь, что он не только может справедливо отругать, но и поправить дело, помочь денежными ресурсами, материалами. Мне кажется, что в целом ОАО ЮТПС повезло, что возглавляет эту организацию в такие тяжелые времена истинный герой трасс - Тарас Михайлович Ядлось. Многие не знают, что свои должностные обязанности он исполняет, имея проблемы со здоровьем. Однако известный, сильный лидер трубопроводного строительства никогда ни на что не жалуется и не показывает вида, что ему бывает очень трудно. Дай Бог ему жить долго на благо людей. Несмотря на неплатежи за выполненные строительно-монтажные работы, им было принято решение об окончании строительства 130-квартирного жилого дома в Аксае, где многие работники ЮТПС получают жилье с солидными льготами. Это еще раз подтверждает человечность Тараса Михайловича и заботу о людях.

Чувство ответственности за коллектив, за состояние организации стоит у Тараса Михайловича на первом плане. Однажды, на заре перестройки, когда я ему предложил поехать попытать счастья в поиске объектов СМР за границей, он, не сомневаясь, согласился. Был выбран маршрут: Будапешт, София, Стамбул, где

прошли встречи с высокопоставленными чиновниками топливного комплекса этих стран. Границу между Болгарией и Турцией, а расстояние между свободными выходами составило примерно два километра, проходили пешком по глубокому снегу при сильном ветре. Везде на переговорах учитывались только интересы ЮТПС и его людей, просчитывались затраты и условия выполнения работ.

В день своего юбилея ему есть чем гордиться. Тысячи километров на трассе, десятки жилых домов, компрессорных станций, большой авторитет в России - все это жизненный путь нашего Тараса. Его коммуникабельность, простота, стремление к поиску нового позволяют верить, что этот человек еще долго будет для нас путеводной звездой и что «Южтрубопроводстрой» долго будет жить и работать как лидер трубопроводного строительства на юге России.

*А. В. Тищенко, начальник СМУ 7 ЮТПС*

### **Большой труженик**

ПЯТЬ послевоенных лет напряженной, интересной учебы в Куйбышеве пролетели буквально в один миг. Предстояла работа по специальности рядом, в Татарии. Во всем чувствовалась тяжелая повседневная жизнь с ее заботами и переживаниями за каждый проходящий день. Была еще свежа в памяти карточная система и трудный сорок седьмой год с его денежной реформой. Мне, двадцатилетнему дипломированному инженеру, предстояла неизвестная работа.

Окружающая жизнь, промышленность, сельское хозяйство еще дышали недавней напряженностью Отечественной войны и постепенно переходили на новые рельсы. По радио гремели марши и торжественная музыка в честь побед в мирной жизни. Ставились рекорды производительности труда, прославлялись изумительные первопроходцы и открыватели Северного морского пути. Труженики - рядовые и руководители - жили, работали ради интересов государства, а они были выше личных для любого гражданина. Враг был еще рядом, и Советский Союз готовился воевать со всеми за мировое коммунистическое господство до полной победы коммунизма. Тяжелое было время, но - интересное. Была какая-никакая, но идея построения чего-то, и ради этого люди получали за труд гроши, но гордились своей «свободной, справедливой» жизнью.

Восемнадцать лет проработал я на просторах Татарии, где были богатейшие залежи черного золота. Прекраснейшая природа Урала с ее огромными зелеными массивами, животным миром вдохновляла на труд, на решение поставленных государством задач. В Грозном организовывался трест по строительству газовых магистралей «Грозгазстрой». Как уже сложившегося специалиста, имеющего авторитет в своей отрасли, меня перевели в Грозный для работы управляющим трестом. На юге страны шло интенсивное строительство нефтяных и газовых магистралей. Строились трубопроводные магистрали от Каспийского до Черного моря - по Закавказью, через Кавказ. На Северном Кавказе зарождались три строительных «кита» - в Ростове-на-Дону, Краснодаре и Ставрополе. От степени авторитета руководителя и его связей в высших эшелонах власти зависела жизнедеятельность, авторитет, рост и процветание любого из этой строительной тройки. В Ростове-на-Дону создавалась мощная строительная организация - объединение «Южгазпромстрой», возглавляемая Г.А. Харламовым, с главным инженером Г.Д. Самойловичем (197. Основной костяк руководителей, специалистов прибыл на берега тихого Дона из Татарии в 1954 году. Мощные строительные подразделения, организованные в разное время по всему краю - в Краснодаре,

Афипской, Армавире, Тихорецке, Майкопе, - выполняли весь комплекс строительно-монтажных работ на юге страны, но в основном обустроивали Краснодарский край. Ставропольский трест СТПС занимался в основном Ставропольским краем и болезненно относился к привлечению его в другие районы. Ростовский же трест с самого своего образования направлялся и за пределы области, на Кавказ, где работали и подразделения КТПС (трассы Орджоникидзе - Тбилиси, Рустави - Тбилиси). Ростовчане выходили и на Новый Узень, Жетыбай в Казахстане, и в Туркмению. Может быть, поэтому из-за огромной разбросанности назревала необходимость создания единой строительной структуры в южных районах Советского Союза.

В Ростове был организован главк, взявший под свое крыло все южные подразделения Северного Кавказа и Закавказья. При ростовском главке в 1979 году создан трест. Руководители главка, начальник Николай Алексеевич Жуков и главный инженер Александр Дмитриевич Свиридов, пригласили на должность управляющего трестом меня (до этого я работал заместителем начальника Ставропольского объединения). Свиридов в беседе со мной сказал:

- Мы решили, организовывая трест, сочетать возраст и молодость. Сейчас я приглашу сюда твоего главного инженера.

Через некоторое время в кабинет вошел худощавый, высокий, еще молодой человек.

- Познакомьтесь, - после взаимного приветствия предложил Свиридов.

- Ядлось Тарас Михайлович, - представился вошедший.

Так состоялось наше знакомство с Тарасом Михайловичем. Мне был уже пятьдесят один год, Ядлосю - тридцать шесть лет. Мы оба имели за плечами солидный багаж знаний по строительству в своей отрасли. Работу начали с того, что решили изменить структуру своего треста. С самого его зарождения генеральным подрядчиком на трассе было строительное управление, которое вело наземное строительство, имело несколько изоляционно-укладочных колонн. Генподрядчик имел колоссальные прибыли и был хозяином всей проектно-сметной документации. Землеройное и сварочно-монтажное управления были субподрядчиками и не могли сравниться с генподрядчиком, хотя трудозатраты тех и других не шли ни в какое сравнение с затратами генерального подрядчика. Непримируемыми противниками предлагаемых перемен были главный экономист треста Михаил Герасимович Топильский и начальник пятого генподрядного управления Владислав Павлович Рачинский. Мы с Ядлосем не отступали от намеченной цели. Землерой от начала строительства линейной части и до его окончания находились на трассе и выполняли все предвиденные и непредвиденные работы, а вся финансовая часть проходила через генподрядчика, где и оставалась солидная доля субподрядчика, каким являлись землерой. Такая же картина происходила и со сварочно-монтажным управлением.

Вместе с Тарасом Михайловичем мы решили провести эксперимент по трассе Ухта - Грязовец на Вологодчине. Землеройное управление, возглавляемое Валерием Андреевичем Облоуховым, было генподрядным. Опыт удался. Землеройное управление, которое длительное время плелось в хвосте всего Ростовского треста, становилось на ноги. Трассовиками работали в основном молодые энергичные энтузиасты, романтики походной жизни. На трассе Уренгой - Помары - Ужгород был применен комплекс по строительству всей линейной части трубопровода диаметром 1420 мм. Генподряд пятого управления перестал существовать. Родился поток, где весь комплекс работ выполняло одно управление.

В 1986 году меня командировали на Кубу - там тянули нефтепровод и возводили другие объекты, связанные с его эксплуатацией. Ядлось выполнял

обязанности управляющего треста, но недолго. Вскоре его направили на учебу в Академию народного хозяйства.

Было приятно работать с таким трудолюбивым и исполнительным главным инженером. Говорить о том, что все время был только успех, не приходится. Случались и, как говорится, падения в бездну, откуда выбираться удавалось с великим трудом. Давило не только собственное министерство, подгоняя к досрочному выполнению плана строительства, но и давало о себе знать местное партийное руководство. Не успели, как следует, укатать автодорогу на левом берегу Дона после засыпки газопровода обвода Ростова, как второй секретарь обкома партии, проезжая по этой дороге, заметил, что его машина качнулась. И сразу же - планерка на левом берегу Дона с разносом и оскорблениями по отношению к руководству треста, с обещаниями, что в случае задержки исполнения распоряжения трест выселят из Ростова.

Сколько было обидных и несправедливых решений... Только Ядлось вступил в должность, как секретарь обкома объявил выговор не за его промах в работе, а за жалобу жильцов на плохую теплотрассу и отсутствие тепла в квартирах. Поступила жалоба от болгарских строителей, работавших в Грозном, на плохое питание - строгий выговор с занесением в учетную карточку. Чего стоили пять домов в Грозном, построенные без котельной!.. Тяжбы со ставропольцами по переадресовке техники, которую они пытались присвоить... Пришлось подключать заместителя министра Судобина, а он был хорошо знаком с Ядлосем по Томской трассе Александровское - Анжеро-Судженск, где Ядлось работал начальником мехколонны, а Судобин - вторым секретарем обкома партии. Их знакомство укрепилось при направлении колонны Ядлося под Чежемто, севернее Томска, когда морозы доходили до сорока и более градусов. Необходимо было заизолировать двадцать километров трубы и уложить их в траншею. По глубокому снегу, через сибирскую тайгу, в суровые морозы, на обжигающем ветру колонна дошла до Оби! Судобин был удивлен и поражен мужеством ростовчан и их руководителя - двадцатичетырехлетнего Тараса Михайловича Ядлося.

*В. С. Нужный,  
бывший управляющий трестом РТПС*

## **Премия**

ТРАССОВАЯ жизнь сложна тем, что трассовики работают в поле большую часть своей жизни, живут вне дома, далеко от семьи, на месте производства работ. Праздники приурочивают к сдаче объекта или какой-либо его части. Выезд домой специалиста или руководителя, хотя бы на короткую встречу с семьей, семейное торжество категорически запрещается. Так случилось и с Ядлосем на его сорокалетний юбилей. Отметить его готовились дома, в кругу друзей, семьи. Но министр запретил Тарасу Михайловичу выезд с трассы Грозный - Баку.

Я работал заместителем начальника главка по линейной части. На Кавказе строились ответственные объекты: трассы Грозный - Баку, Кази-Магомед - Моздок. Мне приходилось курировать линейные работы разных трестов главка: Ростовского, Краснодарского, Грозненского, Волгоградского... За ростовское «плечо» треста РТПС отвечал главный инженер Тарас Михайлович Ядлось. Участок трубопровода проходил по пересеченной местности. Рядом горы, перевалы и теплое море. Между морем и горами - автодорога, связывающая север и юг. Трасса нефтепровода упирается за Сумгаитом в месторождение нефти. Стальной массив, состоящий из вышек, качалок, - огромный, я бы сказал, громадный черный парк, пропахший нефтью, с пропитанной ею до черноты

землей и такими же черными трубами, ящиками, металлоконструкциями.

Контролировать ход строительства нефтепровода было сложно. Пересечение каналов, рек и небольших горных речушек отнимало много времени и внимания. Тресты, которые участвовали в сооружении магистрали, ежедневно отчитывались передо мной по телефону. Я сам искал и находил руководителей треста на трассе. Ростовский трест всегда был впереди остальных трестов и больше других оказывал материальную и техническую помощь стройке. Ядлось помогал всем и всегда. Министр, пролетая на вертолете над трассой, обратил внимание на воздушные переходы, оформленные белым камнем. Приземлился.

- Зачем и для чего вы оформляете переходы белым камнем? - спросил он Ядлося.

- Это требование проекта, - ответил Тарас Михайлович.

- А я, видимо, что-то просмотрел... Но тогда почему на других участках, кроме ростовского, я не встречал подобного? - удивился министр.

- Может, тоже просмотрели, - засмеялся Алиев, участвовавший в облете трассы.

- Молодцы! Хорошо подготовили трассу. Руководителям выписать премию по два оклада. Выписать премию непосредственным исполнителям!..

И довольный министр пригласил всех в вертолет для дальнейшего облета...

***И.А. Иванько,***

*бывший заместитель начальника главка*

### **Говорит Тарас Михайлович**

«БЕЗ коллектива единомышленников руководитель, будь он хоть семи пядей во лбу, ничего сделать не сможет. Опорой являются начальники управлений, непосредственные производители работ, заместители. Работа кипит только тогда, когда сняты все ограничения. Должна быть полная свобода действий, направленных на выполнение запланированного».

«Нужна команда, которая решала бы все вопросы производства работ...»

«Каждый отвечает за свое направление...»

«Жесткие требования - неперемное условие руководителя».

«Энтузиазм людей всегда сочетается с добросовестным отношением к своим обязанностям...»

«Жертвовать своим личным временем при выполнении особо важных заданий, не покидать трассы...»

«Трасса - это кузница кадров, только там, при непосредственном исполнении производственных задач, вырастают грамотные специалисты с полной самоотдачей производству...»

«Масштабность мышления - непосредственное условие полноценного руководителя...»

«Сокращение сроков строительства - одна из главных задач всех звеньев строительного комплекса...»

«Ликвидировались прежде крупные подразделения СМУ-2 и СМУ-4, которые становились разорителями ОАО ЮТПС. Причина: отсутствие объемов с трубой диаметром 1420 мм, на которую было ориентировано СМУ-2. Обвал производства в стране, резкое сокращение капиталовложений в строительство трубопроводного транспорта коснулось и ЮТПС. Огромный коллектив уникальных специалистов распался. Новое время диктует новые подходы к возросшим требованиям строительства трасс...»

«В поле зрения руководителя постоянно находится социальная проблема. На потом отодвигать жилье и надеяться на «доброе дядю», который даст кредит с

низкими процентами, очень рискованно. Здесь необходим «маневр» с прибылью и кредитами и находчивость в сложной рыночной круговерти...»

«Необходима помощь, оказываемая ЮТПС своим ветеранам, которые десятки лет трудились в системе Миннефтегазстроя и оказались, в отличие от работников Газпрома, за бортом заслуженной социальной поддержки своего коллектива. Пенсионеры - почетные работники, ветераны труда должны быть отмечены всей системой топливно-энергетического комплекса...»

«Сегодня из-за высокой стоимости услуг и невысокой заработной платы основного населения говорить о всеобщей газификации не приходится. Необходимо находить общий язык с администрацией области и районов. Фирма «Южтрубопроводстрой» всегда обладала большим авторитетом среди руководства области и районов, многих регионов России, а раньше - Советского Союза. Но сегодня этого уже недостаточно. Рынок с его конкуренцией заставляет работать с утроенной энергией и огромной самоотдачей...»

«То, что было в трубопроводном строительстве при советской власти, в 60-90-е годы прошлого столетия, уже едва ли повторится. Газ может пойти из России - Западной и Восточной Сибири - в Монголию, Китай, обустроит бескрайние восточные районы и вконец разорит российское государство, сделает пашу Родину со временем беднейшим государством на планете. Наше богатство обернется для России бедствием...»

«Сегодня для нас главная проблема - это качество... На сегодня все вопросы качества решаются. Необходима ежедневная, постоянная работа, направленная на соблюдение качества, соблюдение проектных решений. Нужна более четкая и ответственная работа по рекультивации земель. Земля - наше богатство, и ее необходимо беречь. Решена извечная проблема - обеспечение, вернее, комплектование трасс своими специалистами. Мастера, механики, прорабы «вырастают» в нашем коллективе. Вот уже несколько лет Ростовский строительный университет готовит для нас специалистов. Студенты высшего учебного заведения изучают строительство и эксплуатацию трубопроводов на кафедре аналогичного названия. На смену отцам приходят их дети. Наш долг - растить свои кадры. Все ведущие специалисты АО ЮТПС начинали свои первые шаги в нашем коллективе. В прошлом были пришельцы из других мест, но они порой не приживались...»

«Ветераны труда, отдавшие свое здоровье на трассах в рядах ЮТПС, - частые гости в нашем коллективе. Многие из них еще работают. Мы гордимся ими: это А.И. Дорофеев, И.Н. Колесников, В.С. Нужный, Р.О. Сариев, П.П. Бакаленко, Л.С. Коршунова, В.И. Чекмарев и многие, многие другие...»

«Кого хотелось бы отметить по прошествии почти сорокалетней нашей трассовой жизни? Среди первых моих наставников было много специалистов, о которых надо говорить и писать с большой буквы. Всем, с кем я соприкасался по работе, мой низкий земной поклон! Особую нишу в моей памяти занимает начальник мехколонны Николай Степанович Тутик - один из самых грамотных и трудолюбивых людей, каких я встречал на своем веку, работая на трассах «Южтрубопроводстроя» или «Ростовтрубопроводстроя». Рано ушел он из жизни, не успел до конца раскрыться его талант трассовика. Одним из первых в тресте РТПС Николай Степанович был отмечен правительственной наградой. Это был 1966 год. Орден «Знак Почета» заслуженно украшал грудь начальника мехколонны!..

Забарахлила очистная машина - полетел редуктор. Время горячее, необходимо пройти самое неприятное место - небольшой ручей и заболоченную пойменную часть около совхоза «Аврора». Перед колонной был задел по траншее в длину около двухсот метров. Копать экскаватору и идти дальше не было смысла. Грунт-

плывун в течение дня «сравнивал» - получалось так, что подойти колонне ближе к выкопанной траншее было рискованно. Изоляцию и опуск необходимо было делать с небольшим промежутком от землероев. Тутик мгновенно среагировал, дал команду линейному механику разбирать редуктор и пытаться восстановить, если это возможно, а сам поспешил на базу, чтобы успеть взять запасной редуктор.

В городке колонны уже находились начальник спецучастка Кириллов, слесари. Они разбирали редуктор до самого основания. Тутик тем временем выбирал на огромной Астаринской базе то, что ему было крайне необходимо. Биркам, надписям на ящиках веры не было. В ящиках оказывались всевозможные железки, но только не редуктор для очистной... Нашел! Выписал! Хорошо, что главный механик треста находился на базе. Своевременно приехал на участок, когда слесари «химичили» с установкой шестеренок, имеющих некачественные зубья. Решили рискнуть: установить новый редуктор, только подтянуть гайки, болты, залить маслом - и вперед! Прокрутили - все в норме! Бригада укрепляла лежневку, еще не успевшую «осесть». Только к ночи работа была выполнена.

Небольшой участок в четыреста-пятьсот метров преподносил сюрпризы. Бригада уложила злосчастную болотную перемычку. Тутик с механиком участка неотлучно находились в колонне. Наутро колонна выходила на другой «коварный» переход. Тутик был весь в движении - требовал от своих подчиненных исполнения всей технологии нанесения изоляции и опуска трубы в траншею. Все было подчинено единому движению исполнения графика. У Тутика было чему учиться, это я запомнил на всю жизнь и постоянно следую его науке...»

Бесценным кладом «Южтрубопроводстрой», естественно, являются его люди. За годы, проведенные среди самоотверженных, инициативных, влюбленных в свое дело специалистов, невольно задаешься вопросом: что помогло им раскрыться и быть теми, кем они стали, пройдя долгий и тяжелый путь строителя, делая свое нужное дело во имя будущего? Из гущи простого народа приходило на трассу много желающих поработать и заработать, но только немногие прикипали к этому трудному делу и оставались здесь на всю жизнь. Вот простой, как говорится, рядовой пример.

Родился Алексей Иванович Кожурин на Брянщине. Большая семья жила впроголодь. Дети с малых лет узнали голод, холод, нужду, ходили по дворам в поисках любой работы. В четырнадцать лет подался Алексей на заработки в Польшу, к пану: перебраться через границу можно было свободно, без каких-либо виз. Рослого, прекрасного сложения юношу брали на любые работы. Без кола, без двора, без документов, без родительской ласки и доброго слова, Алексей работал за кусок хлеба. Мечта была одна-единственная - досыта наесться. Перебивался у панов временными заработками. Но вскоре, после войны, всех советских, кто работал и жил за рубежом, стали возвращать на родину. Кожурин без документов добрался до Киева. На улице увидел огромное объявление: «Требуются строители, ученики для работы на строительстве газопровода Дашава - Киев». Тут же обратился в отдел кадров «Укргазстроя». «Рабочие требуются, - сказали ему, - по нужен паспорт». И отказали. Вышел, погоревал. Но такие же, как и он, друзья-товарищи, тоже побывавшие в отделе кадров, посоветовали обратиться к начальнику управления: мол, татарин берет всех. Рискнул и Алексей. Без утайки рассказал начальнику о своих мытарствах, и тот повел его сам в отдел кадров, приказал принять на работу учеником сварщика и отправить в Дашаву.

Учился Алексей на сварщика-автоматчика и одновременно работал на трассе строительства газопровода. Домой отцу и матери отсылал ежемесячно часть своего заработка. Деньги были большие по тем временам, и отец заподозрил недоброе: ну откуда у пацана такие большие деньги? Вор, грабитель, бандит?..

Деньги отправлялись из разных мест - значит, разъезжает, думал отец, занимается бандитизмом, грабежами...

Через два года работы на трассе Кажурина вызвал начальник, который принимал его на работу, и сказал, чтобы Алексей получил, наконец паспорт. Дали отпуск за два года, начислили большие отпускные, и он поехал к себе на родину. Писем домой не писал. По пути заехал к своему родному брату, работавшему председателем одного из райисполкомов области. Рассказал брату, что едет к родителям, но был огорчен, узнав, что отец с матерью Алексея давным-давно похоронили. Родители полагали, что деньги присылали члены банды за Алёксея.

Брат-председатель внимательно выслушал брата-скитальца и поверил ему, «нажал» по телефону на своих подчиненных, и через полтора часа ему в кабинет принесли паспорт Алексея со всеми необходимыми отметками. Вместе поехали в свое родное село к родителям, которые были страшно удивлены, увидев Алексея живым и здоровым. Отец сказал матери, чтобы та принесла ранее присланные Алексеем деньги, и заявил, что бандитские деньги ему не нужны. Долго объяснял им Алексей, где и как проводил годы на чужбине. Отец выслушал и сказал матери, чтобы она отнесла деньги назад, в укромное место, где они пролежали до той поры. Алексей вытащил из карманов еще несколько пачек (отпускные) и отдал матери. Пробыв три дня в родительском доме, он уехал. Прописался в Киеве. Пошли новые трассы для ставшего уже высококлассным специалистом автоматчика.

Судьбы очень многих трассовиков схожи. А сколько осело в ЮТПС беспризорников, ставших настоящими специалистами!.. Я горжусь этими людьми и благодарен судьбе, что мои пути-дороги пересеклись с их путями и что их дальнейшая судьба стала зависеть от моих решений. Я стараюсь быть достойным руководителем этих устремленных и безотказных специалистов.

Опытный сварщик трудился в Татарии, Башкирии. Но с 1955 года трест «Свармонтаж» передислоцировал часть своих специалистов для строительства газопровода на юге страны, где осваивалось ставропольское месторождение газа. По степям Ставрополя, Дона и до самой Москвы расположились полевые городки строителей. Кожурин трудился на стеллаже в станице Песчанокопской. На четырех стеллажах варили плети в сторону Ставрополя и Ростова, ольгинский стеллаж был под станицей Аксайской и своими четырьмя потоками сваренной трубы двигался навстречу колоннам, шедшим из Песчанокопской. Одновременно строились компрессорные станции в Изобильной, Привольной, Аксайской и далее на Москву через каждые сто пятьдесят километров - станция по перекачке газа.

В октябре 1957 года было образовано РРУМГ и пущена в эксплуатацию первая нитка газопровода. Строились вторая и затем и третья нитки, далее - Краснодарский край - Серпухов и Ленинградская - Ростов. Устанавливались восемь дюкеров через реку Дон. На всех этих объектах работали ветераны «Южтрубопроводстрой», в их числе - Алексей Кожурин.

По направлению Ивано-Франковского института нефти и газа в 1968 году я прибыл в одно из подразделений Ростовского треста и плечом к плечу соприкоснулся с его замечательными тружениками, такими как Кожурин и десятки, сотни других, честных и преданных делу строительства стальных трубопроводов. Родина достойно наградила Алексея за его труд: орден Трудового Красного Знамени украсил богатырскую грудь трассовика. Кавказ, Средняя Азия, Сибирь, Крайний Север, центр России пройдены вдоль и поперек одним поколением наших прекрасных мастеров «Южтрубопроводстрой». Тутик и Кожурин, десятки других замечательных людей достойны быть представлены в энциклопедии лучших трассовиков Дона и России за их достойный, добросовестный труд на благо Родины.

*А.Ф. Кабанов*

## Директор-ученый

НАУКА, техника, образование... Вкупе с культурой - это самые важные стороны деятельности человека, характеризующие уровень развития мировой цивилизации. Выдающийся биолог Д.И. Ивановский как-то сказал: «Ничтожны усилия отдельных ученых - велик и могуч их интеграл - наука». Одним из людей, посвятивших свою жизнь производству в сочетании с наукой, и является Тарас Михайлович Ядлось.

Добыча и транспортирование нефти и газа – важнейшая отрасль народного хозяйства страны, требующая постоянного совершенствования в строительстве топливно-энергетического комплекса. Трубопроводный метод является самым прогрессивным видом транспортировки нефти и газа. Научная и производственная деятельность Тараса Михайловича направлена на совершенствование транспортировки газа и нефти, на улучшение технологии строительства трубопроводов, повышение надежности работы транспортных систем, их качества и снижение стоимости строительных работ.

Тарас Михайлович окончил Ивано-Франковский институт нефти и газа, Академию народного хозяйства при Совете Министров СССР по программе «Управление строительством в рыночной экономике» со стажировкой в Болгарии, затем проходил стажировку в Германской Академии менеджмента (Нижняя Саксония). Трудовой путь начал в семнадцать лет простым рабочим и вырос до генерального директора акционерного общества «Южтрубопроводстрой» - одного из крупнейших на юге России строительных акционерных обществ и члена Международной ассоциации подрядчиков по строительству объектов трубопроводного транспорта.

Тарас Михайлович Ядлось - специалист высокой квалификации. Он участвовал в освоении месторождений Западной и Северо-Западной Сибири, в том числе в обустройстве Тюменского нефтегазового комплекса, строительстве газопроводов Ямбург - Поволжье, Северные районы Тюменской области - Урал, Уренгой – Помары - Ужгород, Пунга – Ухта - Грязовец, Средняя Азия - Центр, Макат - Северный Кавказ, Торжок - Долина, Починки - Изобильное, нефтепровода Сургут - Полоцк, нефтепровода Каспийский трубопроводный консорциум, а в настоящее время под его руководством строятся участки газопроводов Ямал - Европа, Россия - Турция, нефтепродуктопровода Пермь – Альметьевск - Запад, КС Сохрановка – Октябрьская в Ростовской области. В процессе своей производственной и научной деятельности он разрабатывает и внедряет усовершенствованные методы строительства транспортных систем газонефтепроводов, используя совершенно новые подходы и технологии. Вот наиболее существенные научные результаты, полученные Тарасом Михайловичем:

1. Разработан поточно-групповой метод организации сварочно-монтажных работ со сборкой одиночных труб длиной 18 метров непосредственно на трассе.

1. Внедрен метод полуавтоматической сварки самозащитной порошковой проволокой, обеспечивающей высокое качество сварных соединений и ускоренный темп производства сварочно-монтажных работ.

2. Внедрен метод направленно-наклонного бурения подводных переходов.

3. Разработан совместный метод прокладки кожуха для электроволокнистого кабеля связи и телемеханики.

4. Разработан технологический порядок выполнения подготовительных работ и монтажа нефтепроводов.

5. Внедрен способ холодного изготовления гнутых отводов изолированных труб с применением эластичного дорна, позволивший увеличить угол изгиба до

10 градусов.

6. Применена новая конструкция контрольно-измерительных колонок при пересечении подземных коммуникаций.

7. Разработана принципиально новая схема разгрузки труб длиной 18 метров, устранившая возможность смятия концов труб, что дает большой экономический эффект.

Основные теоретические и практические разработки докладывались и обсуждались на международных симпозиумах, республиканских и вузовских конференциях и опубликованы в журналах, книгах и научных межвузовских сборниках, а также внедрены в научные и учебные процессы строительных академий и вузов Российской Федерации.

Тяга к науке, внедрение ее результатов в производство, естественно, привела к обобщению и оформлению диссертации. В 1999 году Тарас Михайлович Ядлось на совете Северо-Кавказского регионального научного центра (СКРНЦ) Академии транспорта Российской Федерации блестяще защитил диссертацию, и ему была присвоена ученая степень доктора транспорта. Он первый открыл и возглавил в СКРНЦ АТ РФ направление трубопроводного транспорта, которое успешно развивается. Ядлось избран академиком Академии транспорта Российской Федерации. В 2000 году его избрали членом-корреспондентом Академии технологических наук, и в 2001 году ему присвоено звание академика Международной академии реальной экономики.

Научная жизнь Тараса Михайловича продолжается. Он полон новых решений, направленных на увеличение потенциала топливно-энергетического комплекса Российской Федерации. Являясь доцентом кафедры промышленного транспорта и механизации оборудования Ростовского государственного строительного университета, Тарас Михайлович постоянно работает со студентами, преподавателями и научным корпусом вуза, совместно с ними изучает и готовит новые научные разработки.

*Л.В. Валон, академик Академии транспорта,  
доктор технических наук, профессор*

### **Взгляд со стороны**

РОЖДЕНИЕ «Южтрубопроводстроя» начиналось с образования 4 ноября 1960 года в Ростове-на-Дону треста «Южгазпроводстрой». Первыми руководителями и организаторами производства были Григорий Алексеевич Харламов и Григорий Данилович Самойлович. Первый - управляющий, а второй - его главный инженер. Почти одногодки, прошли суровые годы Великой Отечественной войны. Они постоянно заботились о своих подчиненных и о своем деле.

Трубопроводный транспорт пересекает поля и реки, болота и леса - для работы требуются мобильные подразделения, высокопроизводительные машины и механизмы, высокопрофессиональные кадры. Основной накал строительства 60-70-х годов пришелся на нефтегазопроводы Северный Кавказ - Центр, Средняя Азия - Центр, Бухара - Урал, расширение системы трубопроводов на Украине и в Закавказье. Впервые строились системы трубопроводов из Ирана в СССР и из СССР в Европу.

Здание треста ЮГПС находилось на проспекте Ворошиловском, 33. Здесь располагалось несколько подразделений треста со своими конторами. Руководителям треста не часто приходилось сидеть в своих кабинетах. Харламов был одержим идеей организации в Ростове-на-Дону огромного подразделения строителей, разбросанного своими базами по всему Северному Кавказу. Григорий

Данилович постоянно находился на трассах. Исходил сотни километров по полям и болотам, осваивал всю информацию по ходу строительства. Знал особенности того или иного объекта. Мог спросить с подчиненных, потребовать, посоветовать. И все это делалось без крика, шума, по-отечески, но с твердой уверенностью в своей правоте.

Особенно запомнилась трасса Александровское - Анжеро-Судженск. Лютый мороз. Григорий Данилович - в полушубке с плащевым верхом, унтах, меховых рукавицах, шапке-ушанке - выходил из гостиницы «Томск», садился в свой вездеход и приказывал водителю:

- На Покровку, в район ручья, далее идем на Наумовку, до речки Самуськи, потом через семь километров будет Бобровка и речка Сарма, а еще через десять - речки Мутная и Киряч. Вот на все эти переходы нам необходимо сегодня попасть. А если успеем, то доберемся до Семилужка, по Иркутскому тракту до села Березовое, рядом речка Березовка и там переход - это будет 763 километр. На сегодня - сверхдостаточно. Завтра, если все сложится удачно, пообедем от Сухоречья до речки Катат, Михайловского и до села Воскресенское, села Соболинка, и там, рядом НПС - 817 километров.

Удивлялись не только прорабы, начальники участков, но и водители: откуда такое знание до мелочей всех трассовых подъездов? Так или иначе, но Самойлович ходил и осматривал переходы и делал старшим прорабам свои критические замечания. В чертежах, документации мелочей не было. Очень сложно было докладывать ему по телефону. Он знал все! Коленкорская общага тетрадь всегда была при нем. Он был не просто двужилым - был семижилым! Работать с ним было интересно. Что касается Харламова, то он владел всеми хозяйственными вопросами, и для него не существовало отказов в министерстве или различных главках. Всюду он был свой человек. Учиться у руководителей треста было чему. Любой вопрос они решали, никогда не откладывая на потом.

Если Харламов по натуре напористый, несколько авантюрного склада человек, то Самойлович - полнейшая ему противоположность. Им владел только точный расчет и доскональное знание дела. Харламов организовал в Новочеркаске строительный участок, который затем перерос в строительно-монтажный трест, и сам его возглавил. Умел Харламов четко и внимательно выслушать каждого человека, однако бывал и предельно придирчив, до мелочей, порой даже мог резко прервать собеседника на полуслове.

За выдающиеся трудовые успехи трест «Южгазпроводстрой» награжден орденом Трудового Красного Знамени. Харламов получил звание Героя Социалистического Труда... Был ли преемник у Харламова? Самойлович, замещавший своего начальника, был в годах; грамотнейший производственник, организатор, авторитетом своим он не уступал Харламову. В целях совершенствования структуры управления, приближения руководства министерства к строительству объектов газовой промышленности на Северном Кавказе приказом Министерства газовой промышленности от 22 мая 1970 года трест «Южгазпроводстрой» был преобразован в производственное объединение по строительству газоперерабатывающих заводов, объектов газодобывающей промышленности и магистральных газопроводов «Южгазпромстрой». Постановлением Совета Министров СССР от 22 сентября 1972 года образовано общесоюзное Министерство строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности, в состав которого было передано производственное объединение «Южгазпромстрой». В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 27 января 1979 года на базе объединения образовано Главное территориальное управление по строительству магистральных трубопроводов в южных регионах - Главюжтрубопроводстрой. В июле того же года образован

трест «Ростовтрубопроводстрой».

Тарас Михайлович стал главным инженером ростовского треста. Строилась трасса газопровода Уренгой – Помары - Ужгород, где подразделения треста, главка принимали самое активное участие в сооружении магистрали. Главк и его тресты на этой трассе имели небывалый успех! В состав главка входило девять трестов. Руководил этой машиной талантливый, энергичный и беспокойный человек - Николай Алексеевич Жуков. В его бытность, благодаря его настойчивости, построено здание главка и завершена организация треста «Оргтехстрой». Тяжелая ноша была взвалена на плечи треста, главка...

Землетрясение в Армении потрясло всю страну. Подразделения главка были посланы на восстановление народного хозяйства республики. Жуков был в самой гуще восстановительных работ. Он уже работал в аппарате министерства, когда министр В.Г. Чирсков назначил его начальником Главного координационного управления по восстановлению разрушенных городов. Это было в 1988 году. С 1979 по 1986 год главком руководил Николай Алексеевич Жуков. В это время Тарас Михайлович Ядлось занимал должность главного инженера треста РТПС и был исполняющим обязанности управляющего трестом.

При Жукове в 1986 году Тарас Михайлович был направлен на учебу в Академию народного хозяйства при Совете Министров СССР, где был слушателем до 1988 года.

Дружно и слаженно работал аппарат треста, возглавляемый ветераном отрасли Владимиром Степановичем Нужным и молодым, но уже познавшим, почему фунт лиха в трассовой жизни, Ядлосем.

Руководитель объединения Василий Петрович Степаненко, недавно назначенный начальником, выехал на новую трассу - ее «ноль» - для разбивки участка трассы своего объединения. Предстояла огромная работа по обнаружению прохождения будущей магистрали: Оренбург - западная государственная граница (*Оренбург – Западная граница СССР («Союз»*)). Трасса газопровода должна была пересечь северную часть Ростовской области. Предстояло определить невидимую на земле полосу будущего газопровода, но начертанную видимой нитью на чертежах и трассовках. Необходимо было познакомиться со всеми землепользователями, по территории которых со всей своей тяжелой техникой пойдут подразделения ЮГПС. Степаненко сам выехал на обследование новой трассы. Это была его первая, как руководителя большого коллектива, трасса, где ему предстояло доказать свое умение строить, руководить.

Стояла хорошая, летняя, солнечная погода. Водители легковых автомашин ГАЗ-69, ставшие участниками разбивки трассы, сами напрашивались помогать искать, устанавливать на огромной поляне, недалеко от Чертково в сторону Воронежской области, реперы и колышки. Проектанты, изыскатели уже прошли эту трассу, сделали ее обозначение на местности и согласовали отводы земель. Только когда проект прошел экспертизу, начали заниматься этой трассой. Уже был заказчик, финансирование и наметились подрядчики. Начальники легковых машин ГАЗ-69, они же начальники производственных отделов объединения и ряда генподрядных управлений, а также подрядчики – землерои сварочно-монтажного управления - ходили с сажнем, колышками и делали свои отметки на местности. Степаненко пытался вникать досконально, где и кто начнет работать. Предварительно трассу уже поделили в тиши кабинетов.

Прекрасная холмистая заповедная зона встречала многочисленную группу на автомашинах «столбиками» пушистых байбаков, исполняющих свои музыкальные арии. Зверьки с завидным любопытством, но с чрезвычайной осторожностью наблюдали за пришельцами. Трасса пройдет через шолоховские казачьи места верхнего Дона.

Газовый прогресс неумолимо шагал из края в край необъятной страны, пересекая области, края, республики. Время диктовало свои условия жизни на земле.

В этот необычный заезд с начальником объединения отметили прохождение трассы и местоположение площадки - будущей компрессорной станции около села Сохрановка. Находили не только трассу и необходимые площадки для будущих производственных нужд, но и намечали точки будущих подключений к линиям электропередачи. Степаненко буквально заражал подчиненных своей кипучей энергией. Среднего роста, крепыш, бывший офицер-десантник с уважением и доверием относился к людям. С приходом Степаненко к руководству объединением наметилась зона омоложения коллектива, особенно его руководящего звена. Ветераны войны и труда постепенно оставляли производство, уступая молодым, энергичным мастерам, прорабам свое трудное трассовое дело.

Дружно и слаженно работали в ростовском главке Николай Алексеевич Жуков и Константин Владимирович Яо. Оба работали в Башкирии и Татарии, были знакомы много лет по работе в Альметьевске. Опытнейшие ветераны трубопроводного строительства помогали Ядлосю укрепиться в руководстве большим коллективом строителей, каким являлся ЮТПС. Это были достойные учителя талантливого ученика.

После ухода Жукова на работу в министерство «Главюжтрубопроводстрой» преобразовался в производственное строительно-монтажное объединение ПСМО, руководил им несколько лет Троицкий, работавший раньше управляющим Ставропольским трестом - СтТПС. Лучшими учителями для Тараса Михайловича Ядлося были Александр Моисеевич Крайзельман, Григорий Николаевич Судобин, Арлен Иванович Дорофеев.

***А.Ф. Кабанов***

### **Рядом по жизни**

ПОСЛЕ окончания института в 1960 году я был направлен по распределению в грозненское СМУ треста № 7, где проработал около года в должности мастера по сварочным работам. Собирали и сваривали резервуары, а потом их монтировали. С 26 августа 1961 года поступил работать в СМУ-12 треста «Южгазпроводстрой» мастером и был направлен на монтаж ГРС на Украину (Макеевка, Горловка, Краматорск, Путепровод), затем на строительство второй нитки газопровода Ставрополь - Москва. С 1962 года работал на участке П.Н. Багдасара на строительстве нефтепроводов Тихорецк - Туапсе и Тихорецк - Новороссийск. В конце 1962 года мне поручили на Тихорецкой насосной станции организовать монтаж технологических трубопроводов, установку задвижек, обвязку резервуаров, монтаж сливно-наливной эстакады, монтаж магистральной насосной и подпорной и т. д. В следующем году я уже работал начальником участка - заканчивал монтаж Тихорецкой насосной станции.

В 1964 году меня послали работать начальником участка, заканчивать строительство нефтепровода на Мангышлак (Казахстан). Трасса называлась Узень - Жетыбай - Гурьев. В 1965 году мне поручили строительство нефтепровода в обвод Баку протяженностью 100 километров, который был закончен в 1966 году. В 1967 году строил нефтепровод Лисичанск - Тихорецк в должности начальника участка.

В конце 1967 - начале 1968 года мне поручили строительство газопровода

вокруг Киева, где мы впервые столкнулись с маннесмановской трубой диаметром 1020 миллиметров.

В конце 1968 года меня направили работать на строительство газопровода Иран - СССР в качестве главного инженера спецучастка (начальником участка был А.И. Кириллов). Спецучасток располагался в г. Ленкорани Азербайджанской ССР. После строительства первой нитки газопровода Иран - СССР меня направили работать начальником спецучастка по строительству нефтепровода Александровское - Анжеро-Судженск в Томскую область, где я проработал до 1971 года. Мы строили нефтепровод от реки Томь до Анжеро-Судженска 140 километров, диаметр трубы 1220 миллиметров. Там я встретился с Тарасом Михайловичем Ядлосем, который на этом нефтепроводе работал начальником мехколонны. Мы сдали свой участок раньше срока, Ядлося зимой перебросили в поселок Чежемто на помощь тресту «Уралнефтегазстрой». В кратчайшие сроки при 40-градусных морозах перебазировал колонну и приступил к изоляции трубы. В конце 1971 года я был назначен главным инженером СМУ-12 (начальником был С.К. Авакян).

В должности главного инженера СМУ-12 мне приходилось работать на всех трассах, которые строило в то время наше управление (нефтепроводы Куйбышев - Лисичанск, Куйбышев - Тихорецк, газопровод Северный Кавказ - Центр, газопроводы на территории Казахстана). За весь этот период, начиная с 1960-го по 1970 год, нашим вышестоящим органом был трест «Южгазпроводстрой» а потом объединение «Южгазпромстрой». Во главе треста стоял Г.А. Харламов, а главным инженером был Г.Д. Самойлович, грамотнейший монтажник и строитель, замечательный человек.

С 1978 года мне предложили должность главного инженера треста «Краснодартрубопроводстрой». В этом тресте я проработал два с половиной года, но не смог сработаться с управляющим трестом В.П. Андреевым и по предложению руководителя объединения перешел работать главным инженером треста «Южкомплектмонтаж», который располагался тогда в Новочеркасске. Руководил этим трестом Е.С. Кваша. Здесь в должности главного инженера я проработал до 1987 года. За это время мы строили газопроводы Новопсков – Аксай - Моздок, Ямбург - Западная граница СССР, Ямбург - Тула, Бейнеу - Алтай, Курск - Киев, Елец – Кременчуг - Кривой Рог, нефтепроводы Саратов - Кузьмичи, Лисичанск - Тихорецк, Кенкияк - Орск, Самгори - Батуми, Западная Сибирь – Урал - Поволжье, Новогоднее - Вынгапуровское месторождение, а также компрессорные и насосные станции.

В мае 1987 года я уехал с согласия объединения в Ливию, где проработал два с половиной года и закончил строительство газопровода протяженностью 560 километров диаметром 1020 миллиметров «Мисурата – Мориа - Эль-Брега».

В 1991 году я уехал на строительство газопровода в Грецию и в начале 1995 года возвратился в ОАО ЮТПС. Работаю по настоящее время в должности заместителя генерального директора.

За период работы с 1961 по 2002 год мне довелось встретиться с сотнями хороших людей и больших строителей. Особенно хочется отметить министра А.К. Картунова, Г.А. Харламова, Г.Д. Самойловича, С.К. Авакяна, Е.С. Квашу, Т.М. Ядлося, И.Н. Колесникова, А.А. Бродского, Е.Ф. Давыдова, В.А. Данилова, А.И. Кириллова, С. Нестеренко.

*П.П. Бакаленко, заместитель генерального директора ЮТПС*

## Пути-дороги

ВПЕРВЫЕ я встретил Тараса Ядлося в 1976 году на строительстве нефтепровода Куйбышев - Новороссийск. Ядлось работал начальником комплекса всего строительства линейной части нефтепровода участка «Южгазпромстрой».

Немного о себе, о том, как я попал в систему строительства газонефтепроводов. Родился я в Краснодаре, в рабочей семье. После окончания школы поступил в Качинское авиационное училище, которое окончил в 1958 году. Служить в армии мне не пришлось: попал под сокращение Вооруженных Сил. Начинать работать разнорабочим на заводе измерительных приборов, затем - слесарем-монтажником в тресте № 7 «Главнефтемонтаж» РСФСР. В 1960 году перешел на комбинат бытового обслуживания, где прошел путь от слесаря-сантехника до начальника ремонтно-строительного центра. В 1967 году был направлен в райком КПСС Краснодара инструктором промышленно-транспортного отдела, где проработал до 1971 года. Оттуда перешел на должность управляющего «Краснодаркрайремстрой», где, собственно, и начинал свой трудовой путь как руководитель. Через два года меня избрали заместителем председателя Краснодарского горисполкома, откуда в 1976 году я перешел в объединение «Южгазпромстрой» - заместителем начальника объединения. Тогда объединение вело строительство трассы нефтепровода Куйбышев - Новороссийск, которая проводилась по новому транспортному коридору на территориях Волгоградской, Ростовской областей и Краснодарского края. Участок трассы пролегал по восточным районам Ростовской области.

Вот на этой трубе мы встретились с Тарасом Ядлосем. Познакомились и подружились на многие годы. Мне нравилась его целеустремленность, грамотность, профессиональный подход к делу. Удивляло доскональное знание всех тонкостей трубопроводного строительства. С таким человеком, знающим, отзывчивым, умело решающим любые вопросы, легко было работать.

В строительстве, особенно трассовом, всякое бывало, но не было случая, чтобы Ядлось прошел мимо и оставил без внимания малейший возникший каверзный вопрос. Он всегда старался разобраться и докопаться до истины, никогда не опускался до злорадства и зависти, не был злопамятен, всегда и всем помогал конкретным советом и делом.

В состав объединения входили строительно-монтажные подразделения Краснодара, Армавира, Тихорецка, Афипской, Майкопа. Разбросанность техники, людских ресурсов была огромна. В 1979 году, в связи с образованием Главюжтрубопроводстроя в Ростове-на-Дону на базе бывшего объединения «Южгазпромстрой», в Краснодаре был образован трест «Краснодартрубопроводстрой» (КТПС). Я стал управляющим этим трестом, а Ядлось - главным инженером треста «Ростовтрубопроводстрой». Наши тресты совместно строили трассу Уренгой – Помары - Ужгород. Взаимовыручка помогла нам в трудные минуты. Наши участки трассы проходили рядом по курской земле. Трудный участок достался КТПС. По землям трех областей - Липецкой, Орловской, Курской - сварили и уложили газопровод наши трассовики. Вместе с Ростовским трестом мы строили трассу нефтепровода Грозный - Баку.

Нашему главку было выделено одно место для обучения специалиста в Академии народного хозяйства при Совмине СССР. Самым достойным молодым управленцем, исполняющим обязанности управляющего трестом РТПС, оказался Тарас Михайлович Ядлось.

Двадцать лет трассовой жизни в различных регионах страны, знание разных профессий трассовика дали возможность обрести огромный опыт руководителя

коллектива строителей и монтажников. Я обратился к начальнику главка, министру с просьбой утвердить кандидатуру Ядлося. После учебы к нам вернулся еще более грамотный, эрудированный специалист. Приятно было работать в нашем главке, когда на самом вершине такой человек и специалист-трассовик!

За многие годы существования КТПС мы принимали участие в строительстве следующих трубопроводных систем: магистральных газопроводов более 3000 км: Уренгой - Челябинск - 1420 мм, Бейнеу - Александров Гай - 1420 мм, Магат - Северный Кавказ - 1420 мм, Уренгой - Помары - Ужгород - 1420 мм, Елец - Кременчуг - Кривой Рог - 1420 мм, Елец - Курск - Диканька - 1420 мм, Торжок - Долина - 1420 мм, Починки - Изобильное - 1420 мм, Ямал - Европа - 1420 мм, КС Сохрановка, КС Октябрьская - 1420 мм, Россия - Турция - 1420 мм, Северный Кавказ - Центр - 1220 мм, Таганрог- Мариуполь - 1020 мм; магистральных нефтепроводов и продуктопроводов более 1150 км: Лисичанск - Тихорецк - 1220 мм, Тенгиз - Астрахань - Грозный - 1020 мм, Куйбышев - Новороссийск - 820 мм, Грозный - Баку - 720 мм, Казахстан - Новороссийск КТК - 1020 мм; семи компрессорных станций, четырех нефтеперекачивающих станций.

Пусть перечень всех этих объектов будет добрым напоминанием Тарасу Михайловичу Ядлосю о нашем совместном преодолении трудностей в недавнем прошлом и о переживаниях, огорчениях и радостях при нашей партнерской работе, где мы были надежными соседями по объектам!

Много сил и энергии вкладывали мы и в сооружение объектов Крайнего Севера, северных районов Тюменской области - Сургут - Омск, а также газопровода Ноябрьский ГПЗ с точкой врезки в газопровод Сургут - Омск. Были и газопровод Петровск - Новопсков, Ямбург - Западная граница, и нефтепроводы Тарасовское месторождение - Муравленковское месторождение.

В октябре 1993 года было организовано акционерное общество ДАО «Краснодаргазстрой», которое вошло тогда в состав ОАО «Газпром».

Дружбе АО «Краснодаргазстрой» и ОАО «Южтрубопроводстрой» уже и в новом качестве - акционеров - я уверен, крепнуть на новых трубопроводных системах. И я горжусь, что первое десятилетие в этом качестве я провожу на трассах рядом со своими друзьями ростовчанами, возглавляемыми замечательным специалистом - Тарасом Михайловичем Ядлосем.

***В.П. Андреев, генеральный директор ДАО «Краснодаргазстрой»***

### **Горжусь!**

В 1974 году я был приглашен исполняющим обязанности начальника объединения ЮГПС Григорием Даниловичем Самойловичем на должность заместителя начальника объединения. Там, в объединении и трудовых коллективах управлений, была подобрана команда неплохих руководителей. Среднее звено и главные инженеры управлений были толковыми, молодыми, энергичными исполнителями. Мне пришлось с ними работать. И среди них мне очень понравился молодой главный инженер одного из самых значимых генподрядных управлений объединения - Тарас Михайлович Ядлось. Сам же руководитель управления был недавно там же главным инженером. Еще не старый человек, как говорится, в соку, производство знал до тонкостей. И молодой, сменивший его на посту главного инженера Ядлось не уступал ему в знаниях и деловитости и даже превосходил своего шефа в энергии и совершенно новом подходе к делу. Молодых влекла романтика, кочевой образ жизни, стремление увидеть своими глазами необъятные просторы огромной страны, которую любили и которой гордились.

Костяком начинавших когда-то строителей были участники революции и Гражданской войны; они передавали свой опыт поколению, уже воевавшему в Великой Отечественной войне, оставляя свои трудовые места молодым, родившимся перед самой войной и в ее горячие тяжелые годы, повидавшим и испытавшим на себе голод, холод и беспросветную нужду, воспитанных участниками легендарных по тому времени пятилеток. Продвижение по службе давалось нелегко.

Для руководителя такого подразделения, как объединение, членство в Коммунистической партии было обязательным, порой решающим, надо было обязательно согласовывать с райкомом, обкомом партии назначение того или иного руководителя. Часто талантливый руководитель, организатор производства по меркам партийных органов не проходил на ту или иную руководящую должность. Так получилось с руководителем нашего объединения Григорием Даниловичем Самойловичем. Грамотнейший специалист, любимец многотысячного коллектива строителей и монтажников, не подходил на свою занимаемую должность - Ростовский обком партии не утвердил.

Мне было приятно, как заместителю начальника объединения, иметь дело с главным инженером большого генподрядного управления. Перед моим приходом туда на должность главного инженера объединения был назначен начальник управления Василий Петрович Степаненко, молодой, хваткий специалист, умело разбирающийся в технических новинках для производства строительно-монтажных работ. Был и другой замечательный специалист, участник Великой Отечественной войны, - Леонид Федорович Смитюк, по самообладанию, работоспособности равный, может быть, самому Самойловичу. С такими людьми легко было работать. Да, у нас была команда - команда единомышленников! В любое время суток можно было обратиться к начальнику технического управления Виктору Андреевичу Данилову и получить нужную справку или ответ на тот или иной вопрос. И другой ветеран войны, старейший работник отрасли, руководитель АТК Александр Никитович Крутских, не знал покоя в заботах о нуждах транспорта и его использовании на трассах.

Особенно радовала молодежь, пришедшая к нам после окончания высших учебных заведений, среди которой уже выделялся в то время Ядлось. Велось огромное наземное строительство: школы, больницы, клубы, жилые многоэтажные дома, детские пионерские лагеря, базы отдыха, компрессорные и насосные станции, ГРС, дома линейных ремонтеров и многое другое - всем этим в основном занималось управление, в котором работал Тарас Ядлось. Наземным строительством было занято также и управление, руководимое Евгением Сергеевичем Кваша из Новочеркасска. А в нашей команде руководителей объединения этим занимался Иван Николаевич Колесников. В целом все мы отвечали за все. Покоя и отдыха мы не знали. Все исходило от объединения: и информация, и обеспечение материальными ресурсами. Трассовики, обитатели десятков полевых городков, разбросанных по огромной территории Советского Союза, вели строительство малых и больших объектов. Работать было трудно, но интересно!

Я рад, что из этого замечательного коллектива строителей вышел наш большой руководитель, как говорят на трассе, «человек от трубы и для трубы». Много перекачано нефти и газа по нашим, построенным нашими руками, трубам! Нам есть чем гордиться. И я горжусь!.. Постановлением Совета Министров СССР от 27 января 1979 года было организовано Главное территориальное управление по строительству магистральных трубопроводов в южных регионах - Главюжтрубопроводстрой, производственное же объединение «Южгазпромстрой» упразднено. В июле этого года в составе

Главюжтрубопроводстрой был организован трест «Ростовтрубопроводстрой» в Ростове-на-Дону. Главным инженером Ростовского треста стал Тарас Ядлось. Трассы, на которых трудились его подчиненные, мелькали, как полустанки на пути скорого поезда. Были на этом пути разные руководители. Но время требовало более деятельного, грамотного, энергичного и смелого экспериментатора. Нужен был человек, идущий в ногу со временем, не сгибающийся под нестабильностью рыночных реформ и в этих условиях ведущий коллектив по нелегким трассовым будням. Таким, после учебы в Академии народного хозяйства, стал Тарас Ядлось - главный инженер главка, а затем и его руководитель. Сокращение объемов строительства трубопроводов привело к сокращению высококлассных квалифицированных специалистов. При сооружении трубопровода Россия - Турция нашим трассовикам удалось заваривать в день до одного километра трубы диаметром 1420 мм. Это высокий результат! Не развалилось наше структурное подразделение ОАО ЮТПС, сохранило запал высокопроизводительного труда! Я счастлив тем, что наша молодежь, руководимая Тарасом Ядлосем, составляет костяк классных специалистов. Счастлив и спокоен за свои трассовые годы и за то, что вижу в наше нелегкое время достойного руководителя «Южтрубопроводстрой».

*А.И. Дорофеев, бывший заместитель начальника главка ЮТПС*

### **Я верю!**

В СИСТЕМУ строительства трубопроводного транспорта я попал в 1976 году, по окончании института, мастером СМУ-12. Моя закалка как специалиста прошла на трассе газопровода Парабель - Кузбасс, где мне довелось разворачивать стеллаж в поселке Озерном Томской области. Мне была дана полнейшая самостоятельность: инициатива приветствовалась начальником участка.

Снегопады и суровые сибирские морозы создавали в работе много проблем. Переправа работала только в теплое время года, а в зиму, из-за обилия снега, не могли наморозиться дороги через реки и болота. Приходилось учиться использовать мороз и снег, которые частенько нам мешали: когда готовили место под стеллаж, ожидали мороза для того, чтобы проморозить болотное основание, но снег валил как из рога изобилия, и мы едва успевали расчищать площадку для промерзания, как ее в очередной раз засыпало снегом.

Я часто вспоминаю, как мне, в свои тридцать лет, впервые пришлось работать почти ежедневно при тридцатиградусном морозе, а порой и при сорока градусах. Начальник комплекса Арлен Иванович Дорофеев при любой погоде был практически везде. Когда меня назначили заместителем начальника главка, было над чем задумываться и с кого брать пример.

Мне посчастливилось работать в одной упряжке с Тарасом Ядлосем, который прошел своей мехколонной под Чежемто почти двадцать лет назад в сорокаградусные декабрьские морозы двадцать километров до Оби. Я считаю, что это был производственный подвиг истинного строителя-трубопроводчика. Главный инженер управления, а затем и его управляющий, был хорошим советчиком и помощником в деле организации производства работ на трассах, которых было в то время предостаточно. Из года в год росли диаметры трубопроводов, обновлялась техника под большую трубу, приходилось обучать людей новым условиям труда. Оправдал себя поток с его централизацией всего комплекса строительства в одних руках. На трассе Уренгой – Помары - Ужгород был один хозяин - строитель. Огромный объем работ по этому газопроводу был освоен с своевременным вводом стальных трубопроводов. Это был огромный

успех всего трубопроводного строительства. Было чему учиться и где учиться!

Хорошо, что Ядлось прошел Академию народного хозяйства и был нашим руководителем. Водовод Астрахань - Мангышлак, газопровод Торжок - Долина, Починки - Изобильное были последними объектами того времени. В период перестройки было наломано много дров, а рыночные взаимоотношения тогда еще нас мало чему научили. Из-за отсутствия работы, простоя техники и людей приходилось, чтобы сохранить коллектив, брать любую работу: пусть даже труба как макаронина - малого диаметра. Выполнялись работы по газификации шахтерских поселков в районе Белой Калитвы. Осуществлялось строительство межпоселковых газопроводов и разводящих сетей в Ростовской и Астраханской областях. Но это были объекты не для нашей техники. Тарасом Михайловичем велась огромная работа в поисках заказов для нашего тяжелого оборудования и для специалистов. Важно было сохранить состав трассовиков. Он несколько раз выезжал за рубеж в поисках работы для своей фирмы.

Мне, как старому трассовику, безразлична судьба ОАО ЮТПС. В Ираке «Стройтрансгаз» строит трубопровод, а ОАО ЮТПС является его дочерним предприятием и надеется получить там выгодный для себя контракт. Специалисты ЮТПС уже находятся в Ираке, только нестабильное международное положение этой страны мешает приступить к производству работ. Труба продуктопровода, уложенная в 1977 году советскими специалистами, требует внимания, тщательного обследования от Басры на юге Ирака до площадки Дора под Багдадом. Специалисты из России готовы выполнить эти работы.

Трудолюбие и огромная работоспособность Тараса Михайловича позволяет мне надеяться, что ЮТПС справится с положением искателя объемов. Убежден в этом потому, что мы работали и работаем в одной команде. Закончены работы по строительству газопроводов Россия - Турция и Ямал - Европа. Выход на международный рынок - это результат труда огромного коллектива и его руководителя. Радует, что в последние годы появился приток молодых специалистов. Считаю, что такая работа, как в Ираке, с жарким климатом, где трасса проходит по пустыне, - по силам молодым, но уже опытным специалистам. Работая в «Южгазпромстрое», мы прошли Сибирь, Крайний Север, пустынный Мангышлак, Туркмению, Кавказ и Урал. А люди наши имеют большой опыт: они работали в Ираке, Ливии и многих странах, куда нас посылали для оказания помощи в строительстве различных трубопроводов. Опыта им не занимать!

***В.В. Позднышев, вице-президент «Стройтрансгаза»***

### **Сибирские встречи**

ВПЕРВЫЕ мы встретились с Тарасом Михайловичем Ядлосем в 1971 году на Томском участке трассы нефтепровода Самотлор – Александровское – Томск - Анжеро-Судженск – Ачинск - Красноярск. В сентябре, когда в Сибири стояла золотая осень, пора уборки урожая картофеля, меня, выпускника Московского института имени Губкина, судьба забросила в село Михайловка, в одну из мехколонн объединения ЮГПС, линейным механиком. Недалеко от Томска я нашел место базирования участков объединения. Механизированная колонна по изоляции трубы была готова к своей повседневной работе. Участок колонны находился именно в селе Михайловка, где по соседству, на небольшом расстоянии друг от друга, находились другие - сварочно-монтажный участок СМУ-12 и землеройный участок СУ-10, добротнo обустроенный городок из разнообразных жилых вагончиков, где в основной своей массе преобладали восьмиместные «люксы». Начальником участка был недавний выпускник института Тарас Михайлович Ядлось.

Первое впечатление было, будто попал в свою давнишнюю студенческую компанию: высокий худой начальник участка встретил меня весело, с добродушной улыбкой старого знакомого, хотя виделись мы впервые.

- Ну, здоров, студент! Будем знакомы - Тарас Ядлось. Так и зови меня Тарасом.

Крепкое рукопожатие скрепило наше знакомство...

- Техника наша вся здесь, и тебе, Володя, придется заниматься ею и днем, и ночью... Прибыли мы сюда из страны Лимонии, что находится в Закавказье, на юге Азербайджана. Это цветущая и благоухающая Ленкорань - трасса газопровода Иран - СССР (Астара - Карадаг). Там почти круглый год лето - субтропики, а здесь вот он, сентябрь: уже холодно и начинают тревожить белые мухи.

- А деревня картошку копает, - заметил я.

- Да, спешат успеть до наступления морозов убрать свой сибирский урожай.

Мне было интересно узнать: большая ли трасса?

- Да нет, но нам хватает, - ответил Тарас. - Вся беда в том, что работать придется в зиму. Здесь трасса начинается, наш участок - от реки Томь, что недалеко отсюда, и до Анжерки. Уйма переходов - речушки, болота, дороги, железка...

Так состоялось мое знакомство с Тарасом, его первый инструктаж. Люди на участке оказались доброжелательными и молодыми. Сибирь сплотила нас с Тарасом крепкой мужской дружбой. И сейчас, уже через много лет после того, как покоряли Сибирь, прокладывая нефтепровод, мы дружим, постоянно общаемся и помогаем друг другу в меру своих сил и возможностей.

Работать нам пришлось всю зиму - узнали, что такое Сибирь с ее морозами, пургой и метелями!.. Свой участок трассы мы построили на одном дыхании, в содружестве с колоннами СМУ-12, где старшим стал Борис Бокачев, а землероями руководил очень деятельный и энергичный Александр Моисеенко. Мы досрочно окончили свой участок трассы, и нас перебросили на север Томской области, под Озерное, на помощь другому тресту, поручили работы на двадцати километрах этой же трассы нефтепровода. За лютый морозный декабрь мы прошли трубой по болоту и через лес к Оби - досрочно! За этот трудовой подвиг Тарас Ядлось был награжден орденом.

К нам часто приезжали смотреть нашу работу министр А.К. Картунов и секретарь по строительству Томского обкома КПСС Судобин. Министр очень тепло отзывался о нашей колонне. У министра и его заместителей наши трассовики были в большом почете. Тараса часто принимал Егор Кузьмич Лигачев, который постоянно «сидел» на трассе. Он был тогда первым секретарем обкома КПСС.

Нелегко давалась нам сибирская изоляция в мороз и ветер, хотя говорят, что в Сибири при больших морозах нет ветра. Да, это так, но в наш год прохождения трассы был мороз с ветром. Работали по двенадцать часов. Температура доходила до пятидесяти градусов. Трудней всего приходилось начальнику колонны, но он подбадривал людей уже осипшим от мороза голосом. При больших морозах выхлопы от работающих машин стояли, как туман. Глядя через годы на этот зимний переход под Чежемто, могу заверить, что все люди работали как одержимые. Нытиков и пытавших отлынивать от работы не было. Время было героическое!

Когда Тараса назначили главным механиком управления, я принял его мехколонну. Мне пришлось перебазировать колонну на трассу Ачинск - Красноярск, в Чернореченский район. По окончании работ в Сибири мою колонну направили на строительство нефтепровода Куйбышев - Тихорецк - Новороссийск.

Участок базировался под Орловкой. Тарас Михайлович на этой трассе работал начальником комплекса. Работа была интересная, особенно в летнее время. К нам в колонну часто наведывался ее бывший начальник - Тарас Ядлось. Нужно было со всеми «разношерстными» участками ладить, иметь крепчайшие нервы и Дипломатический подход: ругают, требуют, кричат...

С моим характером я бы не смог терпеть подобной работы и одного дня, а он терпел, все переносил, но шел вперед, делая свое нелегкое дело. В душе этого человека уже была заложена жилка организатора, знающего до мелочей весь производственный процесс строительства трубопровода и умеющего познать психологию подчиненных ему людей. Он не требовал на высоких нотах, а спокойно, доходчиво объяснял суть необходимого. Стыдно было не выполнить его распоряжения.

Я часто вспоминаю годы, когда мне довелось работать с Тарасом. Может быть, те суровые сибирские морозы приморозили нас друг к другу, но я благодарю судьбу за начало своего пути в «Южтрубопроводстрое», где я познал истинную дружбу людей с разными характерами. Мы верили друг другу и доверяли свои самые сокровенные мечты, казалось самые неисполнимые, самые фантастические. Но вместе мы добивались своего. Я рад за Тараса, за его фирму «Южтрубопроводстрой», которая сумела сохранить свое лицо и достойно выйти из экономических тисков финансовых реформ. Ему удалось выйти из кризиса, когда, казалось, наступил конец нашим благим намерениям в строительстве трубопроводов. Сегодня не то время, когда, не закончив один объект, уже нацеливали свой взор на другой. Того времени и того огромного трубопроводного строительства уже не будет.

Необходимость ремонта трубопроводов и их замены назрела уже давно. Раньше государство вкладывало средства в освоение земных недр и прокладку сверхдальних трубопроводов к потребителям. Сегодня многое приватизировано, и частное лицо в основном нетерпеливо ждет быстрого возвращения своих вложений в дело. Поддержание в рабочем состоянии машин и механизмов становится проблемой: нет средств на покупку необходимых агрегатов и запасных частей. Беда в том, что все эти «железки» есть, но они стоят очень дорого - рынок! Есть спрос, значит, цены высоки и расти могут непонятно сколько. Добиваться работы для своей фирмы, как добивается Ядлось, - настойчиво, аргументировано, я бы не смог: видно, характер не тот. Настало время быстрого выполнения всех работ и с высоким качеством. Но сейчас нет трасс. Закончены работы на газопроводах Ямал - Европа и Россия - Турция. Объектов нет, есть только разговоры о том, что нефтепровод из Казахстана будет идти на восток, в сторону Китая. Сколько дадут заданий для ЮТПС - сплошная загадка. Надежда, как говорят, умирает последней. Будем надеяться на участок в двести километров с началом и окончанием в 2002 году.

«Южтруба» надеется на работу в Ираке, но там нет стабильности. Опять-таки есть надежда, что снимется напряженность в международных делах и будет возможность начать стройку. Обследование состояния продуктопровода, уложенного в 1977 году от Басры до Багдада, тоже затрудняется и упирается в международное положение Ирака. Мы ждем у моря погоды, когда она изменится к лучшему и повеет ветром свободного, пусть напряженного, предпринимательства с арабской стороны.

Я постоянно смотрю в сторону «Южтрубопроводстроя» и верю в то, что фирма, где начинался мой путь, будет постоянно востребована.

*В. Галайко*

## Воспоминания из Чечни

КТО побывал на Кавказе весной, тот не остался равнодушным к цветению гор. Горы, от равнинной части и до самого верха, покрываются зеленью и цветут бесчисленным множеством цветов разной расцветки. Горная прохлада заставляет одеваться потеплее. Поднимаясь выше, ощущаешь удивительную прохладу воздуха. Горный воздух! Вдыхаешь его чистоту, нежность чистоты, глотаешь, как чистейший, благоухающий, живой поток. Горная тишина завораживает. Слышится малейшее движение в невысоких травах, цветущих среди покрытых мхом камней. Над горами - синева небесной шапки, будто защищающей их от непредвиденных напастей в окружающей природе. По склонам гор, по зеленому ковру огромной бурки, укрывающей горный массив, медленно передвигаются белые букашки - это кучно по всему косогору пасутся, набирая вес, многочисленные овечьи отары. На относительно ровном зеленом выступе между горами и впадиной, где далеко внизу блестит горная речка Хулхулау, разбросало свои дома горное селение - хутор Веней. Далеко в округе не видно других селений. Так уж устроено, что живет здесь чеченский род со всеми своими родовыми понятиями родственных отношений. Живут по неписаным законам гор. Хутор Веней славится ореховым садом, посаженным Межидом Мугадаевым на участке около своего родового дома, и воздух под листвой ореховых деревьев имеет особый, специфический запах. Все это привлекает проезжающих из Грозного в Ведено или обратно. Вот здесь я родился, вырос и впитал в себя все обычаи гор.

Быстро пролетело мое детство. Окончена школа. И вот я студент Грозненского нефтяного института. Время летит, как воздушный лайнер: сел в самолет молодым, а выходишь - ты уже пенсионер, пролетевший над своими годами-облаками с мыслями о завтрашнем дне.

По окончании института я сам попросил, чтобы меня направили работать на строительство трубопровода Камыш-Бурун - Ищерская. Возводилась большая площадка в Камыш-Буруне, и мне это очень нравилось. Начинать я там мастером. Прошел все ступени производственного роста. Нефтекумск - город нефтяников Ставрополя - дал мне уверенность в познании производства. Из степей Ставрополя протянулся мой путь трассовика: Грузия, Белоруссия, Молдавия...

Трасса и свела меня с Тарасом Михайловичем Ядлосем в 1979 году. Главный инженер Ростовского треста произвел на меня очень хорошее впечатление. Объектов было много. Порой казалось, что данный объект не нужен, но система была плановой, и все решилось наверху. Деньги давались, вкладывались, а есть отдача или нет, это мало кого интересовало, и возражать никто не смел. На трассе Новопсков - Аксай - Моздок я встретил Ядлосю уже в ранге управляющего трестом. В районе Моздока сложилась сложная ситуация с монтажом большого кранового узла, где было много технических перемычек. Этот узел был границей участков Ростовского и Грозненского трестов. Его не было в плане у ростовчан, как не было и у Грозного. Кому его монтировать? Собрал нас начальник Крайзельман и говорит:

- Вот перед вами сложный крановый узел. Кому его отдать, я не знаю. Но вы подумайте между собой и решите сами, как эту работу выполнить.

Мы с Тарасом долго не мудрили, а взяли и сделали этот узел. Получилось здорово! Вместе мы делали и трассу Самгори - Батуми. Помогали друг другу на самых сложных участках трассы. У меня остались о Тарасе самые добрые впечатления, как об умелом и грамотном специалисте. Будучи главным инженером главка, он вдумчиво и по-деловому давал распоряжения своим трестам. Я говорил начальнику главка, что ему очень повезло иметь такого

главного инженера, и был очень рад, когда Ядлось стал начальником главка. Процесс, как говорится, пошел. Нерадивые, хитрые рвачи стали разбегаться кто куда. Работать стало интересней. Появилась возможность проявить себя. Но наступили тяжелые перестроечные времена и процессы экономических реформ. Я предложил Тарасу Михайловичу:

- Давай работать вместе!

И мы начали работать, используя новые взаимоотношения в новых условиях.

У меня на родине остались мои коллеги, с которыми я постоянно поддерживаю связь. Думаем при стабилизации обстановки возобновить свою структуру и у себя, в Чечне, своими силами восстановить разрушенные войной системы трубопроводов. Такие наши мысли претворяются в жизнь. Жаль одного: что Тарас Михайлович собирается уйти на пенсию по окончании своего контракта.

Между нами никогда не было недомолвок и того, чтобы он указал мне и другим своим подчиненным, кто есть кто, поставив кого-то на место. Сколько раз я бывал в Ростове - ни разу не ночевал где-то в гостинице: всегда меня встречали, и жил я в семье Тараса Михайловича. Деловые беседы в неформальной обстановке раскрепощают человека и дают свежий импульс в решении возникающих проблем. В семье он любящий и нежный муж, хорошие у него взаимоотношения с тестем и братом, часто вспоминает мать, с теплотой и любовью относится к своим детям. От земли не оторвался. Не зазнался. Я знаю, что его много раз приглашали в Москву, но он не изменил ЮТПС, а упрямо тянет лямку вожака и верен своему коллективу.

Распродажа техники, помещений, банкротство приводит к обогащению олигархов. Чтобы сохранить ЮТПС, иметь объемы, ладить с налоговиками, приобретать что-то новое, необходимы огромные средства. Незавидная судьба у Тараса Михайловича: всюду необходимо что-то объяснять, доказывать, что есть коллектив классных специалистов, оставшихся без работы, а они имеют жен и детей, необходимы средства к существованию; что есть высокопроизводительная техника. Но это все никого не беспокоит: «Ищи сам работу своему коллективу, плати обязательно налоги...» - этот ответ звучит все чаще и чаще.

Тяжелейшая болезнь и сложная операция не сломили дух строителя-трассовика. И на отдыхе, и на лечении он постоянно звонит мне, интересуясь нашими делами с «Мострансгазом» и платежами «Стройтрансгаза». Он постоянно находится в курсе всех наших дел и заботится об их продвижении. Не думал Тарас Михайлович, что его подчиненный, с которым много лет его сводила судьба в работе на трассах и на наземном строительстве, при назначении его первым заместителем окажется цепким, хватким работником, энергичным в решении различных задач, дело поведет, как танк, настойчиво добиваясь своего. Ядлось очень доволен произведенной перестановкой кадров. Бродский оказался надежным и верным помощником. Были мы и в Грозном, ездили на мою родину, но - война, пожары вокруг и какая-то пуля-дура может найти и тебя, поэтому я сейчас стараюсь в Чечню не ездить. Обвод нефтепровода из Чечни на терминал в Новороссийске мы сделали за три месяца. Обвод нефтепровода из Украины на Тихорецк начали в декабре, а в марте нефть уже текла по территории Ростовской области на Тихорецк. Обвод же газопровода из Украины из-за плохого финансирования Газпрома затягивается. Задержки с оплатой за выполненные работы приводят к задержкам заработной платы работникам и выплаты налогов. Если бы Газпром стал выплачивать заработную плату своим работникам с задержкой в четыре - шесть месяцев, то наверняка его огромное здание быстро опустело бы.

Главный недостаток Ядлося заключается в том, что он не бережет себя. Поездки по объектам отнимают уйму времени и здоровья. Он достоин самых

высоких наград за свой труд. Газпром постоянно нам должен за выполненную работу. Приходится ходить и выпрашивать долг, чуть ли не стоя на коленях. Газпром может задержать оплату на несколько месяцев. С нами поступают крайне непорядочно. То, что строил Советский Союз по системе трубопроводов, не строило ни одно государство мира, да и весь мир в целом. Шло огромное строительство трубопроводов. Теперь все это приватизировано и постепенно приходит в упадок. Получая сверхприбыль, компании строят что угодно, но деньги на восстановление трубопроводов не отчисляют. Строительство, как и ремонт-замена устаревших трубопроводов, почти не производится, если это сравнивать с прошлыми годами. А Тарас Михайлович сумел сохранить старые кадры, дав им возможность проявлять себя в меру своих сил и возможностей столько, сколько они могут. Коллектив многонационален: русские, евреи, украинцы, армяне, грузины, чеченцы... Кого только нет! Все работают и гордятся ЮТПС! Работает единая дружная семья.

*М.М. Мугадаев,  
заместитель начальника объединения  
по внешним связям*

## **Доверие**

МЕНЯ обеспокоил срочный вызов Бориса Ефимовича Щербины, нашего министра, к нему в Москву. Наш коллектив работал стабильно, но у Щербины на коллегиях все были равны - он ругал всех...

Разговор состоялся корректный, почти дружеский.

- Николай Алексеевич, вам необходимо оставить свой коллектив, где вы засиделись, и съездить в командировку в Ростов-на-Дону, присмотреться к другому объединению. Вам предлагается его возглавить, - сказал он.

- Что ж, Борис Ефимович, - согласился я, - надо так надо. А когда выезжать?

- Немедленно. С обкомом партии этот вопрос уже оговорили, вас там ждут.

- Тогда я сегодня же буду там.

- Если будут какие-либо нюансы, звони мне немедленно. Хорошее объединение, коллектив сложившийся, только вот его руководитель не оправдал наших надежд, - закончил разговор министр.

В Ростове я первым делом поехал в обком партии. Встретили меня там дружелюбно. Начальником объединения, которого мне было предложено заменить, был Василий Петрович Степаненко, а его главным инженером - высокий здоровяк - Арлен Иванович Дорофеев. Я его знал как замечательного трассовика, много лет жизни отдавшего трубопроводному строительству.

Я принял объединение. На должность главного инженера пригласил своего человека - Александра Дмитриевича Свиридова. Вскоре вышло постановление правительства об образовании на базе ростовского объединения ЮТПС главка. В Ростове был создан трест РТПС. Всего по югу страны было образовано одиннадцать трестов. На должность управляющего РТПС я пригласил Владимира Степановича Нужного, с которым много лет проработал в Башкирии и Татарии. Мы были хорошо знакомы и доверяли друг другу. Нужный согласился. А вот на должность главного инженера треста я выбрал Тараса Михайловича Ядлося. Молодой и старый производственники. Посмотрел Нужный на молодого Ядлося и согласился с его кандидатурой. Заместителями управляющего в Ростовском тресте были свои же работники: честный, справедливый участник Великой Отечественной войны Леонид Федорович Смитюк и удивительно энергичный и порядочный Петр Иванович Оленев.

Этот трест с его замечательным коллективом был моей палочкой-выручалочкой во всех производственных делах. Самым значимым событием в жизни главка было строительство газопровода Уренгой – Помары - Ужгород, где было определено три потока. Один из этих потоков был закреплен за РТПС. Все тресты на этой трассе сработали на «отлично». Ростовский трест был ведущим в главке. Одновременно велись работы на нефтепроводе Грозный - Баку, где Ядлось руководил строительством большого участка трассы Ростовского треста. Замечу, что главные специалисты не «сидели» на одной какой-то трассе, а были ответственны за все объекты своего коллектива. За Ядлося я был спокоен и удовлетворен его отношением к порученному делу. Когда потребовалась кандидатура на обучение в Академии народного хозяйства, был рекомендован именно он. В мою бытность начальником главка Ядлось получил в 1982 году знак «Участник строительства нефтепровода Сургут - Полоцк». В следующем году ему был вручен знак «Участник строительства газопровода Уренгой – Помары - Ужгород», а в 1986 году его наградили орденом Трудового Красного Знамени.

Работа захватывала всех нас. В 1950 году я работал прорабом «Центрспецстроя» на строительстве объектов водообеспечения строящегося в г. Черниковске Новоуфимского нефтеперерабатывающего завода, затем был направлен на должность начальника хозрасчетного участка на строительство Новочеркасского завода искусственного жидкого топлива и гидротехнических объектов в Аксае и Новочеркасске Ростовской области.

Как изменился внешний облик донского края за тридцать лет? Строился Волго-Донской канал. В Ростове-на-Дону поднимал стены жилых зданий Западный район города. Полностью поднялся из руин сам город, был восстановлен разрушенный театр, гостиница «Ростов», часовой завод... Медленно преображался Новочеркасск с его величественным памятником Ермаку и замечательным собором в центре города. Не верилось мне, что скульптура вождя пролетариата была установлена на постамент, где некогда возвышался атаман Платов - народный герой войны 1812 года, гордость донского казачества! Тогда мне было двадцать два-двадцать три года, и я уже пять лет работал в системе Миннефтепрома СССР. И вот состоялась новая встреча с донским краем. Судьба вручила мне судьбы людей - строителей систем трубопроводов, жилья, детских садов и предприятий переработки нефти и газа.

В состав главка входило одиннадцать строительно-монтажных трестов с общим числом работающих порядка 24 тысяч человек. Подразделения главка выполняли строительно-монтажные работы в Ростовской, Волгоградской, Астраханской, Тюменской, Орловской, Курской областях, Краснодарском и Ставропольском краях и в союзных республиках: Украине, Грузии, Азербайджане, Армении, Казахстане, а также в Чечне. Силами строительно-монтажных трестов в перечисленных республиках выполнены работы: Украина - произведена прокладка магистральных газопроводов в Донецкой, Ворошиловградской и Полтавской областях; Грузия - проложен магистральный продуктопровод диаметром 500 мм от Хашури до Батуми; Азербайджан - магистральный нефтепровод Евлах – Степанакерт – Горис - Нахичевань диаметром 700 мм; Казахстан - магистральный нефтепровод Кенкияк - Орск, строительство нефтеперерабатывающих станций.

Коллективы трестов выполняли большие объемы работ по строительству жилья и объектов соцкультбыта. Ежегодно строили и вводили в эксплуатацию порядка 50-70 тысяч квадратных метров жилой площади, где преимущество отводилось собственному жилью, предназначенному для рабочих и ИТР организаций главка. Коллективы трестов, входящих в Главюжтрубопроводстрой, участвовали в строительстве магистральных нефтегазопроводов в северных и

южных районах страны.

В октябре 1986 года руководство министерства предложило мне возглавить отраслевое управление по газовой промышленности в его аппарате. В обязанности отраслевого управления входила координация совместных действий Министерства газовой промышленности и Миннефтегазстроя по рациональному использованию материальных и людских ресурсов при строительстве объектов газовой промышленности в регионах страны и соблюдению нормативных сроков строительства объектов. После разрушительного землетрясения в Армении министр В.Г. Чирсков в 1989 году предложил мне возглавить созданное в Армении Главное координационное управление по строительству жилья и соцкультбыта в Степанаване, куда были привлечены силы восемнадцати объединений и главков министерства. Предстояло вновь построить магистральные водоводы и канализационные коллекторы к городам Ленинакану, Дилижану, Спитаку, Кировакану, Гукасяну и другим населенным пунктам. Полтора года круглосуточно кипела грандиозная работа. В итоге многие семьи получили жилье, дети пошли в новые школы и детсады. Но полностью выполнить намеченные планы помешала блокада Армении Азербайджаном.

Сейчас я возглавляю строительство объектов топливно-энергетического комплекса: в частности, газопровода Россия - Турция («Голубой поток»), магистрального газопровода Ямал - Европа на территории Белоруссии. Руководил работами по газификации пунктов в Орловской и Астраханской областях. Работу в Ростовском главке отношу к лучшим годам своей жизни. Горжусь тем, что Ядлось сохранил свое структурное подразделение в новых условиях реформ.

*Н.А. Жуков, бывший начальник главка*

### **Коварный переход**

УТРО 3 января 2002 года. Поселок Томаровка Белгородской области... Думал, наконец-то отосплюсь сполна - договорился с руководством объединения об отпуске до 9 января. Не получилось. Жена «обрадовала»: с Новым годом ее поздравил Анатолий Аркадьевич Бродский - передает трубку с поздравлениями от него в мой адрес... Все ясно - срочное задание.

14.00 - белгородский вокзал. 4 января, 4.00 - Ростов-на-Дону. Ровно в восемь - встреча в ОАО «Южтрубопроводстрой». Задание: срочно подменить П.П. Бакаленко на строительстве через реку Северский Донец подводного перехода с диаметром трубы 1020 мм на нефтепроводе Суходольная - Родионовка (обход Украины).

При протаскивании трубы-плети общей длиной 600 м под дном реки (на глубине более семи метров от дна) произошел обрыв тягового троса. И примерно в ста метрах от берега реки, на глубине низа трубы 10,2 м, необходимо было выполнить работы по стыковке с наземной частью нефтепровода на левом берегу в районе г. Каменск-Шахтинский...

Прибыл на место работы ровно в одиннадцать. Холодно - до минус тридцати градусов. Самая трудоемкая часть задания - рытье котлована в условиях мощного пласта (толщиной пять метров) пльвуна. Работы выполняют организации ОАО «Гидроспецфундаментстрой» - Воронежский и Волгодонский филиалы. Волгодонцы закончили забивку шпунтового ограждения из усиленного шпунта - Ларсен 5У с толщиной стенки 20 мм и длиной шпунта 12 м, габариты котлована 30x4,5 м. Работы по рытью грунта из котлована выполнял Воронежский филиал грейфером с направляющей длиной 24 м, позволяющей углубиться до 16 м. Проект выполнен наспех: нет гидрогеологии, геология в

месте котлована определена ориентировочно... Выяснилось, что грейфер находился на консервации около полутора лет, да к тому же основного машиниста для работы на этом агрегате вовсе нет. В довершение всех бед - гусеницы вмерзли в грунт. 5 января смонтировали направляющую грейфера, засовали трос, запустили двигатель, отогревали гусеницы открытым огнем и горелками до половины второго следующего дня.

И все-таки почин сделан: грейфер вынули из котлована, погрузили экскаватором Э-3322 и вывезли автосамосвалами из зоны работ. Попытка работать круглосуточно сорвалась: ночью не видно направляющей рейки и, несмотря на хорошее освещение от дизельной электростанции, трос на направляющей не просматривается - не контролируется намотка на барабан. В результате - заклинило трос между барабаном и стрелой. Выдернули «КрАЗом», потеряли времени больше, чем попытались выиграть круглосуточной работой. И все-таки «процесс пошел», несмотря на поломки техники и отказы насосов. К 15 января дошли до трубы и сориентировались с ее фактическим заложением. А тут новая беда - в 11.30 поплыл торец котлована, и произошло смещение торцевой стенки на 2,5 см. Работы по рытью прекратили: до 19 часов закрепляли торец упорами. С 15 по 19 января при температуре минус тридцать градусов, несмотря на периодические поломки техники (пришлось арендовать экскаватор и бульдозер в местных фирмах), при круглосуточной работе по откачке воды, по выемке грунта из котлована в течение светового дня дошли до трубы и уже праздновали победу. Да рановато оказалось. Буквально на глазах вскоре «попер» пловун и затопил котлован. Больше часа ушло на цементацию и схватывание по торцам котлована, заделку щелей в шпунтовом ограждении. С помощью местной геологоразведки наконец-то выполнили бурение разведочной скважины и выдали литологический разрез. Защемление шпунта в расчетной нижней точке котлована стало минимальным, закачали более 25 тонн цемента. Откачали воду и полным ходом приступили к работам по рытью котлована. И - опять пловун. Как с ним бороться? Пришлось срочно вызвать из Москвы специалистов по замораживанию грунта.

Дело в том, что торец котлована, дальний от реки, не дал положительного результата в процессе цементирования. Быстрый поток грунтовых вод уносил цемент. Специалисты предложили два варианта, и оба оказались неприемлемыми. По первому варианту бурятся скважины и закачивается жидкий азот с температурой минус 173 градуса. Заказчик против: труба в зоне замораживания, произойдет изменение кристаллической решетки металла с ухудшением прочностных характеристик. По второму - через 1 м по периметру котлована на глубине 12 м бурятся скважины диаметром 219 мм и забиваются сухим льдом, доставляемым из Тулы автотранспортом. Работы задержались на два месяца, да к тому же возможен паводок.

Совместно с Анатолием Аркадьевичем Бродским принимаем решение - отгородить внутри котлована зону работ щитами с забивкой щебнем... Выдал чертеж на устройство щита-«сэндвича»: два листа металла 5 мм с рамой из труб диаметром 76-89 мм. Испытали в самом тяжелом месте при наибольшей массе «пловуна» с перецементированием торца. Сработало!

Срочно изготовили еще три щита из стали толщиной 20 мм, перекрыли торцы, организовали работу карьера в субботу с привлечением автотранспорта Репнинского карьероуправления. Какой молодец гендиректор карьера Георгий Александрович Бороденко: работа карьера образцовая - ни минуты простоя.

Забили пространство между торцами и щитами - и пловун прекратился. Началась основная битва по сварке стыка. Работа людей и всех видов механизмов велась круглосуточно: труба была вскрыта полностью, вывезено более 1500

кубометров грунта (поставили на погрузку экскаватор «Хитачи»)… Какие люди! И рабочие, и инженерно-технические работники работали практически круглые сутки. Но потеплело - и все раскисло. Вода в реке за трое суток поднялась на два метра. Никого не приходилось подгонять - все квалифицированно выполняли свою работу. И все это время велась круглосуточная связь с генеральным директором - Тарасом Михайловичем Ядлосем и техническим директором - Анатолием Аркадьевичем Бродским. А ведь у Ядлося сложности со здоровьем: частенько лежит под капельницей - сердце не выдерживает нагрузок… Зураб Григорьевич Гвенетадзе, генеральный директор ООО «Ростовнефтегазстрой», тоже дневал и ночевал в зоне работ.

И все-таки состоялось!

Труба очищена, подготовлена к сварке, в ночь со второго на третье февраля состыкована с «уткой» (две кривые) и сварен стык на глубине 10,2 м. Тут же произведен двухсотпроцентный контроль соединения силами «пиловцев» объединения и заказчика. Стык годен! К утру закончили работы по изоляции. Теперь уже не страшны никакие щели и оползни, а ведь шпунт в момент сварки затрещал, и смещение достигло 40-50 мм - порвало верхнюю распорку диаметром 219 мм.

Последующие работы - испытание и диагностика перехода, врезка запорной арматуры, камер СОД, обустройство площадок и приема СОД (*камеры запуска и приема средств очистки и диагностики. В.Ч.*), рекультивация. Все это было уже, как говорится, делом техники…

**Ю.Л. Лагунин,**  
*заместитель начальника производственно-технического  
управления*

**ИЗ ДОКУМЕНТОВ ОТЧЕТНОГО СОБРАНИЯ  
СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «ЮЖТРУБОПРОВОДСТРОЙ»  
ЗА 2001 год (извлечение)**

Уважаемые акционеры!

В предлагаемом вам отчете предусмотрены следующие разделы:

- производственная деятельность;
- экономические и трудовые показатели;
- финансовое состояние акционерного общества;
- перспективы развития на 2002 год.

*1. ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ*

Объем подрядных строительно-монтажных работ, выполненных акционерным обществом за 2001 год, характеризуется следующими данными.

По сравнению с предыдущим годом общий объем работ по акционерному обществу увеличился на 339,5 млн. руб. Удельный вес объектов Газпрома в общем объеме составил 57%, удельный вес объектов нефтяной промышленности 40,9% и прочие - 2,1%.

**Объекты Газпрома**

*Газопровод КС Сохрановка - КС Октябрьская, 1420 мм*

Протяженность участка - 105 км, сметная стоимость - 521,7 млн. руб. Первый пусковой комплекс сдан по акту приемочной комиссии в декабре 2001 года. В настоящее время ведутся работы по второму пусковому комплексу.

*Газопровод Ямал - Европа, 1420 мм*

Протяженность участка - 44,3 км, на 1 января 2002 года освоено 362,9 млн. руб. Сварено и уложено в траншею 34,4 км. Работы продолжаются. Окончание работ планируется на II квартал 2002 года.

*Газопровод Россия - Турция, 1420 мм*

Протяженность участка - 33,8 км. Освоено на начало 2002 года 18,4 млн. руб. Работы практически не велись в 1999-2001 годы из-за отсутствия труб и финансирования, в то время как контракт со «Стройтрансгазом» заключен в мае 1999 года. В настоящее время работы возобновились. Сдача объекта планируется в III квартале 2002 года.

*КС «Сальская»\**

Ориентировочная стоимость строительства - 750 млн. руб. Выполнение на 1.01.2002 года составило 276,4 млн. руб. Сдача объекта намечена в III квартале 2002 года.

**Объекты нефтяной промышленности**

*Нефтепровод Баку – Новороссийск (диаметр 720 мм, протяженность 50 км);*

*Нефтепровод КТК (1020 мм, 70 км);*

*Нефтепровод Пермь – Альметьевск (377 мм, 60 км);*

*Нефтепровод Бугринское – Никольское (377 мм, 28 км);*

*Нефтепровод Суходольное – Родионовка (1020 мм, 75 км);*

Помимо объектов газовой и нефтяной промышленности организации акционерного общества вели работы на строительстве объектов администрации Орловского района, Ростовоблгаза, администрации г. Белая Калитва, МУКС «Стройзаказчик»...

... опыт работы в 2001 году на вышеперечисленных объектах убедительно говорит о том, что необходимо отказываться от услуг внешних субподрядчиков по общестроительным работам и работам по КИПиА на линейной части трубопроводов. В связи с этим мы возлагаем большие надежды на вновь созданный при ОАО «Южтрубопроводстрой» поток, который должен обеспечить наши стройки сборным железобетоном, сетчатыми ограждениями, металлоконструкциями и выполнением строительно-монтажных работ на объектах ОАО «Южтрубопроводстрой», а в будущем, при соответствующем обосновании и подготовке, выполнением общестроительных работ на объектах наземного строительства и строительства газопроводов-отводов по области и капремонту инженерных сетей.

Мы много лет подступаемся к проблеме создания участка КИПиА при СМУ-7. Этот вопрос актуален и сейчас, когда появилось множество крановых узлов, камер пуска и приема на наших линейных объектах, куда просто невыгодно и нецелесообразно привлекать внешних субподрядчиков.

Кроме того, по СМУ-7 необходимо получить лицензию и обучить специалистов на строительство ВЛ-35 кВ и выше, так как мы приняли было участие в тендере для строительства ВЛ-35кВ в области, но вынуждены были отказаться из-за отсутствия лицензии.

... наметилась тенденция к строительству трубопроводов из полиэтилена различного назначения и проводятся тендеры в Ростовской области. Мы четыре года назад уже занимались этой проблемой, обучили специалистов, но из-за отсутствия заказов не закупили оборудование и не получили лицензию. Необходимо вернуться к этому вопросу, отделу маркетинга изучить рынок и, если это направление перспективное, закупить оборудование и получить лицензию.

Нашему СТП, под руководством технического директора А.А. Бродского, необходимо заняться ... *организацией* работ по сооружению переходов не только монтажом патрона, но и выполнять весь комплекс с протаскиванием рабочей плети, ее испытанием и сдачей «под ключ».

Касаясь наземного строительства, ... СУ-5 успешно сдало ... половину 130-квартирного дома в г. Аксае (55 квартир), 18-квартирный дом в Котельниково. Успешно справилось с заданием по КС Сальская и продолжает там стабильно работать...

В течение трех лет, «благодаря» заказчику (Газпром) и генподрядчику («Стройтрансгаз»), мы несли убытки на содержании полевого городка и БТС на участке (протяженность 34 км) газопровода Россия – Турция ... Наконец, в феврале с. г. труба стала поступать, но крайне нестабильно, что ведет к простоям БТС и потолочных бригад. ... поступило всего 9 км ... учитывая график, утвержденный «Стройтрансгазом» (сдача - июнь 2002) - крайне мало. ... и нам в эти сроки надо уложиться. Нашим специалистам необходимо .... еще раз рассмотреть объект, учесть ошибки, ... и не допустить срыва сроков строительства.

В собственности акционерного общества большое количество производственных баз и объектов недвижимости, не используемых из-за значительного сокращения объемов работ ... дорожает их содержание в надлежащем состоянии. ... Советом директоров для уменьшения затрат ... принято решение о безвозмездной передаче в муниципальную собственность трех общежитий в г. Аксае (ул. Садовая, 20, ул. Дружбы, 17 и 19)... Денежные средства, полученные от реализации производственной базы в г. Батайске (ул. Молодежная, 26) направлены на строительство ... жилого дома в г. Аксае для работников обществ (... вторая очередь будет сдана в июле 2002 года).

## Качество

За 2001 год ... сварено 11 530 стыков труб диаметром 57 - 1400 мм, из них 9177 диаметром 700-1420 мм. При 100%-ном контроле не было забраковано ни одного стыка на вырезку, ... на ремонт забраковано 734 стыка (6,4 %). ... линейные инженерно-технические работники и производственные отделы подразделений несвоевременно вели исполнительную документацию, принимали материалы и оборудование от заказчика без сертификатов качества. Плохо и несвоевременно велся входной контроль качества поступающих на строительство материалов.

... на строительстве продуктопровода Пермь - Альметьевск отличились тем, что комиссия по приемке объекта выдала более ста замечаний по недоделкам и качеству работ. ... это негативно отражается на имидже ОАО «Южтрубопроводстрой» ...

Принято решение о ... внедрении системы качества по ИСО-9000, ... разрабатываются необходимые документы. Для ... получения в 2002 году сертификата качества ... руководителям необходимо лично изучить и установить контроль внедрения ... системы качества. ... Сегодня основная задача - строительство объектов с высоким качеством и, как результат, улучшение экономического положения ... и получение максимальной прибыли. В ОАО создан отдел качества.

### 2. ТРУДОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ БЕЗ ДОЧЕРНИХ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Объем работ, выполняемый собственными силами:*

2000 г. – 356 млн. руб.; 2001 – 422 млн. руб., темп роста 124,1 %

*Численность работающих:*

2000 г. – 1253 чел.; 2001 – 946 чел., темп роста 75,5 %

*Выработка на одного работающего:*

2000 г. – 285 тыс. руб.; 2001 – 468 тыс. руб., темп роста 164,1 %

*Фонд зарплаты:*

2000 г. – 44 млн. руб.; 2001 – 60 млн. руб.,

*Среднемесячная зарплата:*

2000 г. – 2918 руб.; 2001 – 5286 руб., темп роста 181,1 %

*Удельный вес фонда зарплаты:*

2000 г. – 12,3 %; 2001 – 13,6 %

По сравнению с 2000 годом объем работ, выполненный своими силами, увеличился в 1,24 раза, численность работников сократилась с 1253 до 946 человек, выработка возросла в 1,6 раза, средняя зарплата на 1 работающего - в 1,8 раза. Как видите, обозначилось нарушение экономического закона: рост заработной платы опередил рост выработки. Это недопустимо.

### 3. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Согласно Уставу акционерного общества, целью его является извлечение прибыли... Уровень снижения себестоимости работ и услуг, выполненных в 2001 году, в целом по акционерному обществу составил 31%.

... в соответствии с учетной политикой финансовые результаты определялись двумя способами: по отгрузке, когда прибыль высчитывалась на выполненный объем работ (140,8 млн. руб.), и по оплате - финансовый результат определялся по оплаченному объему работ (77,1 млн. руб.). Налог на прибыль, определенную по оплате, ... составил 31,3 млн. руб. Чистая прибыль (за вычетом налога на

прибыль, единого социального налога, пени и штрафов) составила: по отгрузке - 91,1 млн. руб., по оплате - 37,1 млн. руб.

Расчеты за выполненные работы с предприятиями Газпрома («Волгоградтрансгаз», «Мострансгаз», «Кавказтрансгаз») производились векселями со сроками погашения от года до полутора лет. ... не было возможности ждать наступления срока оплаты векселей заказчиками, и мы предъявляем их к досрочному погашению сразу же после получения. Потери на уплате банковских процентов сверх ставки рефинансирования ЦБ РФ... Общая сумма потерь за счет дисконтирования векселей и сверхнормативных процентов за кредит составила 25,2 млн. руб., отнесена на счет чистой прибыли.

Убыток на начало 2001 года в сумме 12,6 млн. руб. покрыт прибылью текущего (2001) года, и на начало 2002 года остаток прибыли составил 52,3 млн. руб.

#### 4. ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ

... Задолженность заказчиков за выполненные строительно-монтажные работы характеризуется следующими данными (на начало и на конец 2001 г., млн. руб.):

*Всего по акционерному обществу: 199,1 и 390,5*

*в том числе:*

*ОАО «Газпром»: 152,6 и 362,2*

*из них:*

*Мострансгаз: 94,6 и 250,8*

*Стройтрансгаз: 54,2 и 103,0*

*Кавказтрансгаз: 2,9 и 6,2*

*Волгоградтрансгаз: 0,8 и 2,1*

*Астраханьгазпром: 0,07 и 0,07*

*ОАО «Волгограднефтегазстрой»: 11,7 и 1,1*

*ОАО «Закнефтегазстрой»: 8,8 и 0,6*

*ЗАО «Лукойл-Нефтегазстрой»: 5,4 и 0,0*

*ЗАО ЗАНГАС: 0,0 и 0,0*

*ОАО Новочеркасская ГРЭС: 4,7 и 0,9*

*УКС Стройзаказчик, г. Б. Калитва: 4,7 и 2,1*

*Прочие заказчики: 11,3 и 15,0*

Из года в год заказчики рассчитываются плохо, особенно организации ОАО Газпром и ООО «Мострансгаз». Только по КС Сохрановка - КС Октябрьская задолженность возросла на конец года до 250 млн. руб. За весь год «живыми» деньгами было получено только 5,6 млн. руб., остальные расчеты производились векселями, срока погашения которых надо было ждать больше года. И, естественно, возникли потери на дисконтах до 30 %.

Аналогичные расчеты за выполненные работы ведут «Стройтрансгаз», «Волгоградтрансгаз». И только «Кавказтрансгаз» учел дисконтные потери строителей и предусмотрел их в договорной цене на КС «Сальская».

Нормально вели расчеты нефтяники. И это давало возможность производить текущие платежи в бюджет и вести расчеты с подрядчиками.

В 2001 году ОАО получило за выполненные работы 441 млн. руб. деньгами и на 423 млн. руб. векселей. С учетом проведенных расчетов с поставщиками и подрядчиками в ОАО осталось 231 млн. руб., из них - векселями - 46 млн. руб., деньгами - 177 млн. руб.

За 2001 год по ОАО начислено и уплачено налогов 104,2 млн. руб. В том числе: налог на прибыль - 31,2 млн. руб.; НДС - 64,2 млн. руб.; налог на пользователей автодорог - 3,7 млн. руб.; налог на имущество - 4,9 млн. руб.

Путем зачета взаимных требований между ОАО ЮТПС, Минфином и Министерством сельского хозяйства была погашена недоимка по налогам в областной бюджет в сумме 17,2 млн. руб. Но в этом зачете один из участников (поставщик тракторов Министерству сельского хозяйства) почти 9 месяцев не мог выполнить встречные обязательства, в результате чего зачет считался незаконченным и недоимка в бюджет числилась за ОАО ЮТПС, хотя мы выполнили свое обязательство сразу после заключения договора, и это дало 3,2 млн. руб. пени.

Кроме того, до получения решения о реструктуризации в октябре 2001 года старая задолженность перед бюджетом, ранее оформленная для проведения зачета через АКБ «Девиза», также числилась за ОАО ЮТПС в сумме 53,7 млн. руб. и за 9 месяцев 2001 года дала еще пени на сумму 12,5 млн. руб. Впоследствии они вошли в реструктуризацию. Задолженность во внебюджетные фонды на начало 2001 года составляла около 7 млн. руб. и пени со штрафами - 5,9 млн. руб. В течение года недоимка была постепенно погашена, и оставшиеся 614 тыс. руб. и пени в сумме 6,1 млн. руб. мы оформили в реструктуризацию. Задолженность по подоходному налогу долгое время не погашалась, основными должниками являлись такие филиалы, как СМУ-2, 4, 6, СУ-5. В 2001 году за несвоевременную уплату задолженности по подоходному налогу начислены пени в сумме 5,4 млн. руб., в том числе за СМУ-2, 4, 6.

В соответствии с Постановлением Правительства № 410 от 23 мая 2001 года и решением Министерства по налогам и сборам РФ по Кировскому району г. Ростова-на-Дону № 10 от 9 октября 2001 года акционерному обществу предоставлено право на реструктуризацию (рассрочку) задолженности по налогам и пеням.

Общая сумма реструктуризированных долгов в бюджет составила 134094 тыс. руб., из которых: налоги - 53848 тыс. руб., пени/штрафы - 80246 тыс. руб.

Реструктуризация оформлена во все уровни бюджета. Недоимку надлежит уплатить за 6 лет, и после полного погашения графика по недоимке идет погашение графика по пене и штрафам, рассчитанного на 4 года.

Таким образом, ежеквартальный платеж по недоимке составляет 2244 тыс. руб. Но в условиях реструктуризации отмечено, что если налогоплательщик погашает задолженность по недоимке за 4 года, т. е. сокращает сроки уплаты с 6 лет до 4, и уплачивает своевременно и в полном объеме текущие платежи, то 100% пени подлежит списанию. Акционерное общество приняло решение «ужаться» в сроках, погасить недоимку за 4 года для того, чтобы списать 80246 тыс. руб. пеней и штрафов.

В результате первый ежеквартальный платеж в сумме 3360 тыс. руб., рассчитанный на сокращенный график, уже перечислен в IV квартале 2001 года. Кроме того, процедура реструктуризации не бесплатная. Ежеквартально 15 числа последнего месяца уплачиваются проценты за пользование бюджетными средствами. Общая сумма процентов - 6,4 млн. руб. на 4 года.

Также в реструктуризацию оформлена задолженность по налогу на пользователей автомобильных дорог. Здесь вошла пеня в размере 9 млн. руб.

В настоящее время акционерное общество оформило в реструктуризацию кредиторскую задолженность во внебюджетные фонды. Здесь недоимка составила 614027 руб., а пени и штрафы - 6091068 руб.

По условиям этой реструктуризации срок погашения недоимки предусмотрен до пяти лет. При погашении 15% пени оставшиеся 85% ее подлежат списанию. Необходимым условием является также исполнение текущих платежей по единому социальному налогу в сроки и в полном объеме.

Сумма недоимки 614027 руб. по графикам будет погашена за 1 год и 3 месяца. В такие же сроки предполагается погасить 15% пени на общую сумму 913660 руб., и тогда остальные 85% в сумме 5177407 руб. будут списаны.

Задолженности по заработной плате на 1.01.2002 года в филиалах акционерного общества нет. Выплачены также начисления стимулирующего характера. Текущие платежи в бюджет производятся регулярно...

\*\*\*

**Руководители треста «Южгазпроводстрой»,  
объединения Южгазпромстрой», Главюжтрубопроводстроя,  
ПСМО «Южтрубопроводстрой», ОАО «Южтрубопроводстрой»**



**Харламов  
Григорий Алексеевич  
1961 - 1972**



**Самойлович  
Григорий Данилович  
1972 - 1976**



**Степаненко  
Василий Петрович  
1976 - 1978**



**Жуков**  
**Николай Алексеевич**  
**1978 - 1986**



**Троицкий**  
**Георгий Константинович**  
**1986 - 1990**



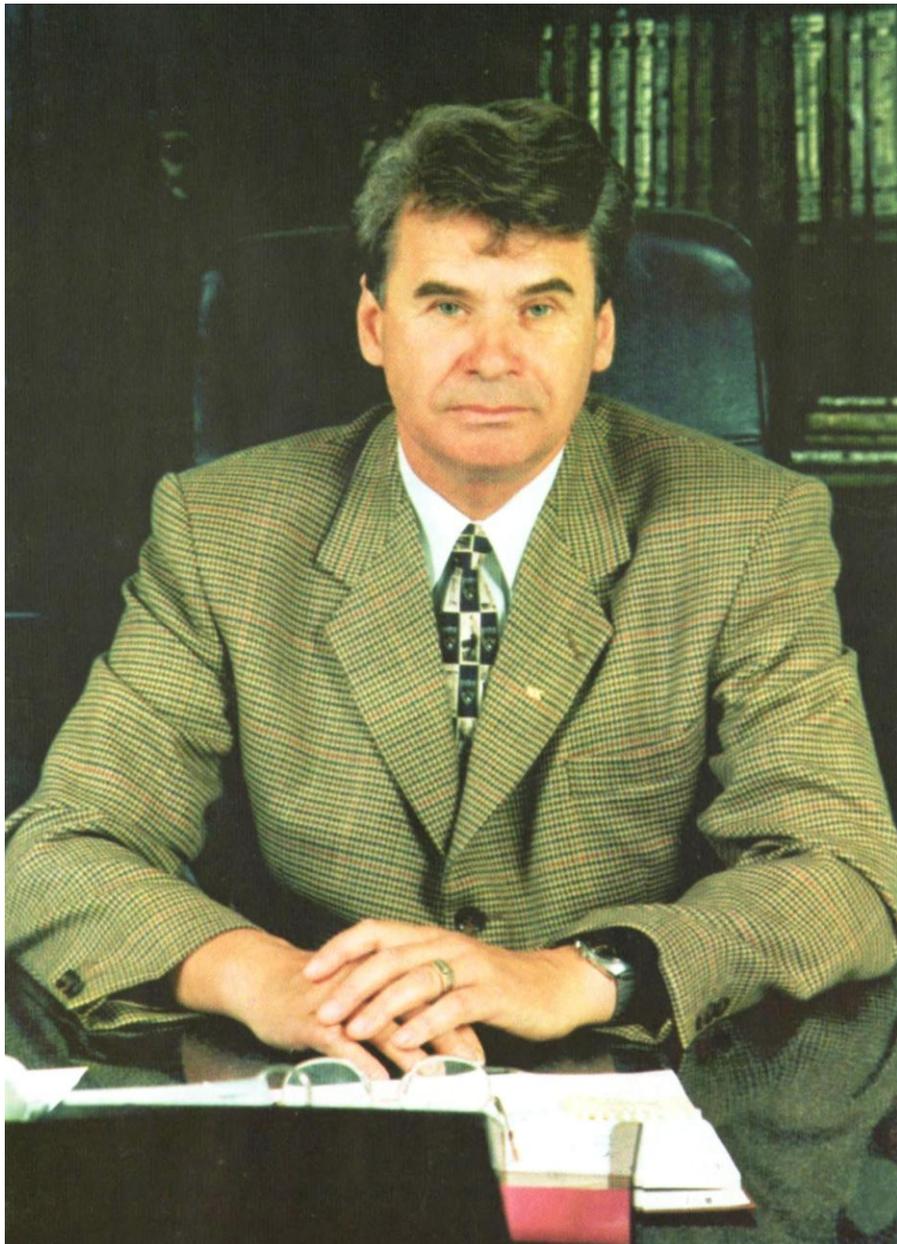
**Ядлось**  
**Тарас Михайлович**  
**1990 - 2002**

## Основные биографические данные о Т.М. Ядлосе

- 1943 год, 29 марта** - родился в селе Черниляво Яворовского района Львовской области.
- 1960 – 1962 годы** - станочник мебельной фабрики в г. Яворове.
- 1962 – 1967 годы** - студент Львовского политехнического института, Ивано-Франковского института нефти и газа.
- 1962 – 1963 годы** - изолировщик СУ-3 «Щекингазстрой».
- 1964 год** – слесарь СУ-11 «Укргазстрой».
- 1968 – 1979 годы** - линейный механик, начальник мехколонны, главный механик, начальник участка, главный инженер СУ-5 треста «Южгазпроводстрой» (с 1970 г. – объединение «Южгазпромстрой»)
- 1979 – 1986 годы** - главный инженер, и.о. управляющего трестом РТПС.
- 1986 – 1988 годы** - слушатель Академии народного хозяйства при Совете Министров СССР.
- 1988 год** - стажировка в Болгарии после обучения в Академии.
- 1988 – 1990 годы** - главный инженер ГЮТПС.
- 1990 год, сентябрь** - начальник ССО, ПСМО.
- 1991 год** - стажировка в Германии после обучения в высшей школе Академии народного хозяйства.
- 1993 год** - генеральный директор ОАО ЮТПС.
- 1996 год** - участие в симпозиуме (Австрия).

## Звания и награды Т.М. Ядлося

- 1970 год** - юбилейная медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина»
- 1973 год** - орден «Знак Почёта»
- 1979 год** – Памятная медаль Исполнительного Комитета Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) «За строительство магистрального газопровода «Союз»
- 1982 год** – Памятный знак «Участник строительства нефтепровода Сургут - Полоцк»
- 1983 год** – Памятный знак «Участник строительства газопровода Уренгой – Помары - Ужгород»
- 1984 год** - медаль «Ветеран труда»
- 1986 год** - орден Трудового Красного Знамени
- 1993 год** - звание «Почетный работник Роснефтегазстрой»
- 1995 год** - звание «Заслуженный работник Минтопэнерго»
- 1996 год** - звание «Заслуженный строитель Российской Федерации».
- 1998 год** - доцент промышленного транспорта и оборудования Ростовского государственного строительного университета
- 1999 год** - доктор транспорта
- 1999 год** - академик Академии транспорта Российской Федерации
- 2000 год** - член-корреспондент Академии технологических наук.
- 2001 год** - академик Международной академии реальной экономики



**Тарас Михайлович Ядлось**



**С женой Татьяной, мамой Анастасией Ивановной  
и братом Василием**



**С матерью и дочерью Татьяной**



**Братя Богдан и Василий**



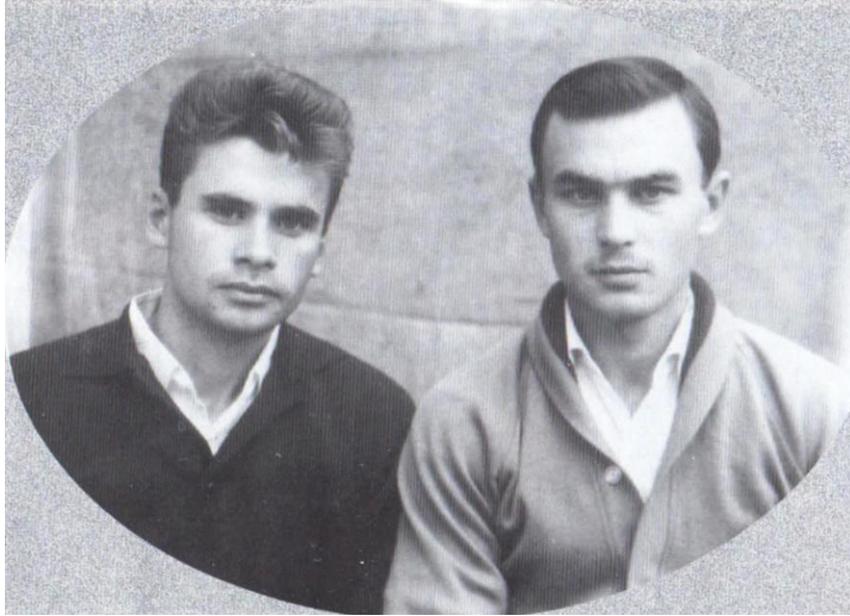
**На могиле матери с братом Богданом**



**Тарасу Михайловичу 55 лет**



**Сын Андрей и дочь Татьяна**



**Студенческие годы**



**На практике**



**70-е годы. В строительном городке**



**У здания ЮГПС на Ворошиловском**



**1980. Строители нефтепровода Сурами – Батуми**



**В.Т. Мильман и Т.М. Ядлось на объекте**



1990. На собрании



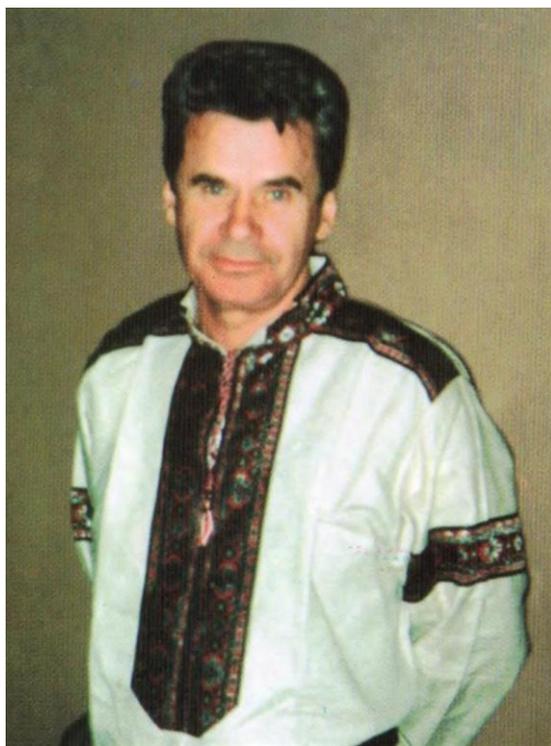
40-летие СУ-5



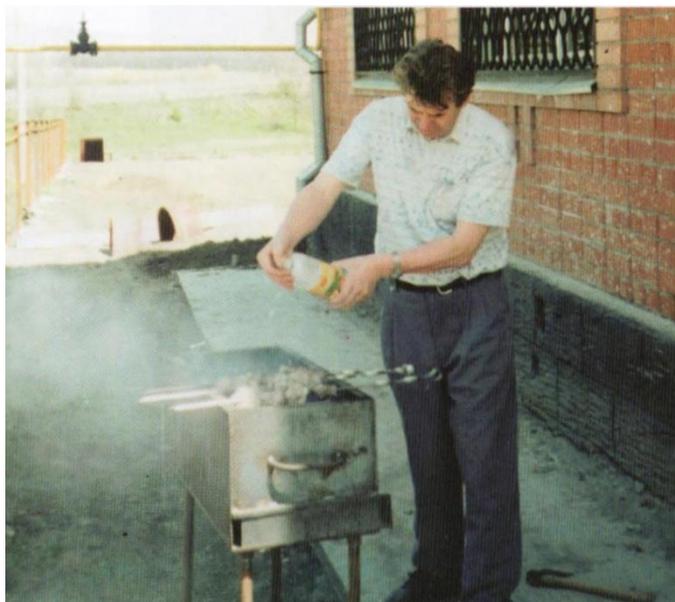
**На демонстрации**



**Т.М. Ядлось, Л.Ф. Селиванникова,  
В.П. Галайко, Карпенко**



**Т.М. Ядлось в национальной одежде**



**Шашлык у дома**



**Юбилей СУ-3.  
В.И. Сидоренко поздравляет Т.М. Ядлося**



**25-летие ЮГПС.  
Н.А. Жуков, Д.Я. Карапетьян, Р.О. Сариев, Т.М. Ядлось**



**1999. Испания.  
В музее Т. Хейердала**



**В Турции.  
Немчицкие, Ядлось, Гвенетадзе,  
Галайко, Котельницкие, Карапетьян**



**1999. Конференция в Канаде.  
А.В. Богданов, Т.М. Ядлось,  
В.К. Иванец, Майкл, Г.Г. Васильев**



**1999. Канада. В лаборатории**



**1999. Канада, Монтаж трубопровода**



**У Ниагарского водопада**



**Г.К. Троицкий, Н.А. Жуков,  
Т.М. Ядлось, Т.А. Винниченко**



**Т.М. Ядлось, В.И. Коршунов,  
Э.М. Немчицкий, Г.В. Чернышов**



**Т.М. Ядлось, Н.А. Жуков, Н.А. Гнатусь**



**Н.А. Жуков, М.Х. Хуснутдинов,  
В.Я. Возняк, Н.А. Гнатусь, Т.М. Ядлось**



**А.М. Михайличенко, Ю.А. Горяинов,  
Н.А. Гнатусь, Т.М. Ядлось**



**С членами Совета директоров  
банка «Центр-Инвест»**



**Разговор с А.Ф. Кабановым**



**Беседа с коллегами**



**Музей восковых фигур. С Л. Паваротти**



**В лондонском парке с Галайко**



**Круиз по Средиземному морю**



**С Немчицким на даче у Галайко**



**Поздравление ветеранов**



**50-летие Д.Я. Карапетяна**



**Юбилей А.В. Тищенко.  
Т.М. Ядлось, Д.А. Тарасова, Т.И. Клавдиева**



**В.Ф. Чуб вручает Т.М. Ядлюю награду.**



**Москва. В институте НГС-оргпроектэкономика**



**1996. Санкт-Петербург**



**Вручение Т.М. Ядлюсю Диплома академика**



**Награды Т.М. Ядлюсю и В.П. Галайко**



**Юбилей отрасли**





**Принимаем газопровод**



**На газопроводе.  
Дискуссия З.Г. Гвенетадзе А.М. Михайличенко**



**В сауне с друзьями**

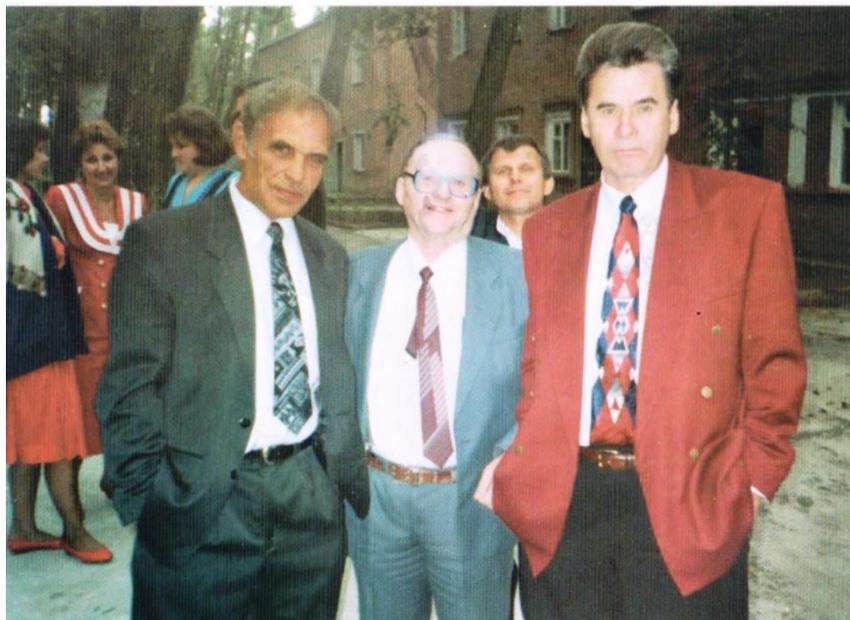




**50-летие З.Г. Гвенетадзе**



**День рождения Р.О. Сариева**



**День работников нефтяной и газовой промышленности**



**Встреча под Новый Год.**

**Э.М. Немчицкий, Т.М. Ядлось, Д.Я. Карапетьян, В.П. Галайко**



40-летие ЮТПС





**50-летие П.И. Дрепина**



**Дома гости.  
В.К. Иванец с женой Тamarой**



**Экзамены в РИСИ**



**Первый выпуск магистров РГСУ по специализации  
«Строительство магистральных трубопроводов»**

## Содержание

Предисловие .....	2
<i>Ядлось Т.М.</i> Незабываемые годы.....	3
<i>Кабанов А.Ф.</i> Миг между прошлым и будущим.....	4
<i>Бродский А.А.</i> Управленец.....	17
<i>Кириллов А. И.</i> Встречи на всю жизнь .....	19
<i>Калиниченко В.М.</i> Директор и товарищ.....	21
<i>Сариев Р.О.</i> Соседи в «деревне» .....	24
<i>Яо К.В.</i> Прошлые встречи .....	28
<i>Тищенко А. В.</i> Тарас - герой трасс.....	30
<i>Нужный В.С.</i> Большой труженик .....	31
<i>Иванько И.А.</i> Премия .....	33
<i>Кабанов А.Ф.</i> Говорит Тарас Михайлович.....	34
<i>Балон Л.В.</i> Директор-ученый.....	38
<i>Кабанов А.Ф.</i> Взгляд со стороны.....	39
<i>Бакаленко И. П.</i> Рядом по жизни.....	42
<i>Андреев В.И.</i> Пути-дороги .....	44
<i>Дорофеев А.И.</i> Горжусь! .....	45
<i>Позднышев В. В.</i> Я верю! .....	47
<i>Галайко В.</i> Сибирские встречи.....	48
<i>Мугадаев М.М.</i> Воспоминания из Чечни.....	51
<i>Жуков И.А.</i> Доверие.....	53
<i>Лагунин Ю.Л.</i> Коварный переход.....	55
Из документов отчетного собрания совета директоров ОАО «Южтрубопроводстрой» за 2001год.....	58
Руководители треста, объединения, главка, ОАО «Южтрубопроводстрой» .....	64
Основные биографические данные о Т.М. Ядлосе .....	66
Звания и награды Т.М. Ядлося.....	66

## **МИГ МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ**

Директор издательства *А. Ленау*  
Главный редактор *Д. Долинский*  
Редактор и корректор *Н. Атласова*  
Компьютерная обработка: *И. Басова, М. Баева*

Сдано в набор 12.08.2002. Подписано в печать 2.10.2002.  
Формат 60x84<sup>1</sup>/<sub>16</sub> Усл. п. л. 8,37.  
Бумага офсетная. Печать офсетная.  
Гарнитура Petersburg. Тираж 500 экз. Заказ № 1.

Издательско-полиграфическое предприятие  
«Новая книга»  
г. Ростов-на-Дону, Стачки 200/1, оф. 307.  
Тел./факс: 43-32-94

Подготовка электронной версии для сайта  
Фонда «Ветеран нефтегазостроя» им. Б.Е. Щербины  
*В. Чешко, Москва, 2021*

## Комментарий

к электронной версии книги «Миг между прошлым и будущим»  
для корпоративного сайта «Ветеран нефтегазстроя»

1. Книга публикуется на сайте с устного разрешения Тараса Михайловича Ядлоса, полученного по телефону в апреле 2021 года.

2. При подготовке к размещению на сайте я позволил себе без дополнительных согласований поправить некоторые имена и наименования, в связи с их привязкой к конкретным событиям давно минувших дней.

Несколько примеров:

а. «...В подразделения *треста «Южгазпромстрой»* мы пришли ... я – в августе 1966, в СМУ-12, а Тарас – в феврале 1968, в СУ-5...»

На тот период трест именовался, как «*Южгазпроводстрой*».

б. «... летом 1970 года ... на конференции ... в Ростове-на-Дону ... присутствовал и Харламов, управляющий *трестом «Ростовтрубопроводстрой»*...

В 1970 году трест «Южгазпроводстрой» был преобразован в производственное объединение «Южгазпромстрой», которое на тот период возглавлял Григорий Алексеевич Харламов. А трест «Ростовтрубопроводстрой» создан в 1979 году уже в составе Главюжтрубопроводстроя.

в. «... встретились с ... Ядлосом в 1971 году на Томском участке трассы нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск ... К нам часто приезжали смотреть нашу работу *министр В.Г. Чирсков и его заместитель Судобин ...*»

В 1971 году этой трассой занимался Министр газовой промышленности СССР Алексей Кириллович Картунов, а Григорий Николаевич Судобин курировал стройку, будучи секретарём Томского обкома КПСС.

Эти, и ряд других подобных правок, ни в коей мере не искажают содержание рассказов и воспоминаний, тексты которых приведены в редакции авторов.

3. Книга вышла в свет в 2002 году. Тогда последний её раздел, посвящённый отчету ЮТПС за 2001 год и перспективам, был, безусловно, важным и интересным для широкого круга читателей. Сегодня, через двадцать лет, на мой взгляд, он значительно менее актуален.

Тем не менее, считаю оправданным публикацию отчёта, хотя бы и в несколько сокращённом виде, без разделов, посвящённых использованию строительной техники и автотранспорта, претензионной работе... и перспективам (к сожалению, сегодня они достаточно известны). При этом последняя часть отчета, касающаяся т.н. реструктуризаций приведена практически полностью, без купюр.

Для чего?

В течение нескольких, т.н. «нулевых», годов нынешнего 21 века мне довелось работать в составе Совета директоров акционерного общества «Южтрубопроводстрой». Имею, стало быть, представление о том, что тогда испытали на своей шкуре настоящие создатели «национального достояния».

«Спасибо» мастерам и прорабам перестройки. Некоторых Бог прибрал, а иные из них, наиболее ортодоксальные, и поныне с всё «большой наглостью», задрав нос, долдонят на разных гайдаровских форумах свои мантры: «... мы всё правильно сделали...» Бог им судья.

Может быть нынешним честным труженикам напоминание о «славной» эпохе «перестройки» пойдёт на пользу.

**В.Н. Чешко**

Заслуженный нефтегазостроитель,  
лауреат общественной премии им. Н.К. Байбакова