

ЭТОТ СПЕЦВЫПУСК «КУБАНИ СЕГОДНЯ» ПОСВЯЩЕН АЛЕКСАНДРУ СЕРГЕЕВИЧУ ПЕТРУСЕНКО — ЧЕЛОВЕКУ, С ЧЬИМ ИМЕНЕМ ТЕСНО СВЯЗАНО РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ КУБАНИ. ЭТО БЛАГОДАРЯ ЕМУ НАШ КРАЙ ИМЕЕТ НЕ ПРОСТО РАЗВЕТВЛЕННУЮ СЕТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ — НАШИ ДОРОГИ ОДНИ ИЗ ЛУЧШИХ В РОССИИ. ВОСЬМОГО ИЮНЯ ЕМУ ИСПОЛНИЛОСЬ БЫ ДЕВЯНОСТО ЛЕТ.

Почти двадцать девять лет руководства А. С. Петрусенко «Краснодаравтодором» стали эпохой, вобравшей яркие трудовые подвиги, за которыми стояли сотни людей — профессионалов-дорожников. Они работали не за страх, а за совесть. Они верили и доверяли своему руководителю, который отвечал им тем же. Берег, учил, вел вперед.

Заслуженный строитель РСФСР, почетный дорожник РСФСР, заслуженный дорожник Кубани, кавалер орденов Трудового Красного Знамени, Октябрьской Революции, Знак Почета, медалей «За доблестный труд», «За выдающийся вклад в развитие Кубани» I и II степени...

Но в том и правда жизни, что труженикам, людям долга и чести, таким, каким был Александр Сергеевич Петрусенко, не свойственно думать о наградах. Он просто честно трудился, как говорят свидетели тех лет, 24 часа в сутки. И все, с кем бы мы ни говорили о нем, называли его выдающимся руководителем, гражданином, профессионалом.

«Никогда не пожалел о том, что строил дороги, которые от первого до последнего километра пролегли по Кубани» — это строки из его воспоминаний.

Но по странному стечению обстоятельств на Кубани он не был удостоен высшей награды. Его именем не названо ни одной улицы в крае. Хочется верить, что пока. Потому что такие люди — гордость и слава Кубани, достойны благодарной памяти современников и тех, кто придет на смену...

Сегодня Государственное казенное учреждение Краснодарского края «Краснодаравтодор» возглавляет внук Александра Сергеевича — Евгений Зайцев. Целая плеяда учеников Петрусенко продолжила его дело, сегодня успешно работают уже их ученики. И это, наверное, самая большая награда Александру Сергеевичу и лучшая память о нем.

Накануне юбилея мы попросили поделиться воспоминаниями о нем тех людей, кто знал его, с ним работал.

Отдавая дань памяти этому замечательному человеку, мы понимаем, что это прежде всего нужно нам, живым.



Человек-эпоха, человек эпохи

Ввод моста через Кубань в Усть-Лабинске (1978)



Очередная награда за труд



Госкомиссия по приемке Восточного обхода



В. А. Самойленко поздравляет А. С. Петрусенко с 70-летием





Андрей Владимирович КОНОВАЛОВ,
первый заместитель министра
транспорта и дорожного хозяй-
ства Краснодарского края:

— Александр Сергеевич Петрусенко — патриарх дорожной отрасли Кубани.

Из сорока пяти лет, отданных им профессии, около двадцати девяти лет он стоял у руководства краевым дорожным управлением.

Заслуга его коллектива и коллег состоит в том, что эти люди отдавали любимому делу все силы и знания, были энтузиастами и понимали важность роли дорог в обеспечении экономического успеха края. И это несмотря на то, что дорожная отрасль в те годы не была обеспечена государственной поддержкой, ей не уделялось должного внимания в соответствии со значимостью.

Невозможно переоценить вклад «Краснодаравтотдора». Колоссальных усилий требовало то, что удалось сделать А. С. Петрусенку — укрепить материально-техническую базу, освоить прогрессивные для того времени технологии, заботиться о подготовке квалифицированных кадров, воспитать руководителей, которые также самоотверженно впоследствии повели отрасль вперед, укрепляя и приумножая сделанное. Сформированная в эти годы опорная сеть дорог Кубани уже тогда считалась одной из лучших в стране.

Всё это позволило нынешнему поколению дорожников края смело взяться за революционные преобразования в отрасли. Никогда еще, ни в советское время, ни в царскую эпоху, такого количества дорог, часть из которых можно характеризовать как многофункциональные дорожные комплексы, не строилось и не ремонтировалось, и никогда ранее отрасль не обеспечивалась такой моральной и материальной поддержкой государства, как сегодня. Огромная роль в успешной реализации задач, стоящих перед дорожниками, принадлежит губернатору края В. И. Кондратьеву. Значительно вырос дорожный фонд края. Дорожное сообщество спланирует ряды под эгидой Союза дорожников Кубани.

Работы ведутся активно. Создание дорог европейского уровня становится нормой. Дорожники региона ударно трудятся над реализацией национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», где край признан в числе лидеров, госпрограммы «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края», над совершенствованием муниципальной сети дорог. Мы стараемся достойно нести эстафету, переданную нам предшественниками.

Думаю, что всё это порадовало бы Александра Сергеевича и всех тех, кто радел за дорожную отрасль, неустанно работая на ее продвижение. Спасибо им за это.



Олег Константинович БЕЗРОДНЫЙ,
с 1976 года работает в дорожной
отрасли, с 1989 года заместитель
руководителя «Краснодаравтот-
дора», в 1991 году по предло-
жению А. С. Петрусенко стал
его преемником, возглавляя
объединение десять лет:

— Авторитет дорожной отрасли Кубани всегда был весом среди коллег по всей стране, вплоть до Министерства автомобильных дорог РСФСР.

Это положение создавали такие профессионалы-руководители, как А. С. Петрусенко — объединение «Краснодаравтотдор», К. М. Богданов — трест «Дорколхозстрой» и В. С. Афощенко — Управление Азово-Черноморских автомобильных дорог.

Именно взаимодействие этих трех мыслящих на государственном уровне людей дало возможность создать в крае разветвленную сеть автомобильных дорог. Плоды их работы в итоге стали тем крепким фундаментом, который позволил стремительно развиваться дорожной отрасли.

Каждый из них внес огромный вклад в общее дело. Но особое место в этом звездном составе занимает Александр Сергеевич Петрусенко. Он был лидером. Об этом говорят масштабы конкретных дел.

За почти двадцать девять лет руководства А. С. Петрусенко сеть краевых дорог с усовершенствованным покрытием увеличилась в девять раз! Сам «Краснодаравтотдор» представлял собой мощный производственный комплекс, в который входило семь ДСУ, сорок два ДРСУ, Управление «Адыгеяавтотдор» Краснодарское карьероуправление, комбинат нерудных строительных материалов, Управление производственно-технологической комплектации, проектная контора.

Такому гиганту под силу уже было строить автомагистрали, имевшие важнейшее значение для Кубани, и в семидесятых годах он начинает создавать: Краснодар — Горячий Ключ — Джубга, Темрюк — Краснодар — Кропоткин, Майкоп — Усть-Лабинск, подъезд к Ейску с асфальтобетонным покрытием.

Александр Сергеевич обладал поразительной интуицией в любых управленческих вопросах, касались ли они кадров или производственных ситуаций. Чувствовал и предвосхищал возможные варианты. Быстро, но вдумчиво принимал решения. И многие эффективные предложения, благодаря феномену Петрусенко, реализовывались без проволочек. Имело ли это отношение к реформированию отрасли, новым формам хозяйствования, компьютеризации производства — во всём была поддержка этого прекрасного руководителя.

Много внимания он уделял поиску и совершенствованию кадрового состава — от дорожного рабочего до руководителя.

Он был горячим сторонником создания автодорожного факультета Краснодарского политехнического института, воспитал и был наставником таких известных руководителей, как В. А. Самойленко — начальник МСУ №9, впоследствии зампреда горисполкома, мэра города Краснодара; В. И. Прокопенко и Е. А. Кравченко возглавляли Управление Азово-Черноморских автодорог. А сколько выходцев непосредственно из «Краснодаравтотдора»: А. М. Обидин, К. Х. Нехай, Н. Ф. Войтенко, Е. А. Клиндухов, А. Г. Лебедь, А. Б. Кильдюшев, А. Ф. Каверин, В. Н. Рудник, И. Г. Сердюк, В. Н. Афанасенков, А. В. Михальченко и многие другие, чьи имена составляют золотой фонд отрасли.

Среди важных качеств руководителя Петрусенко была его нацеленность на помощь районам. Причем он ратовал за сбалансированное развитие сети дорог. И мы, его последователи, неукоснительно придерживались этого принципа, создавая одинаково безопасную и надежную сеть всего края.

А. С. Петрусенко была заложена и традиция строительства жилья и создания условий для отдыха работников. Как его преемник я продолжал регулярное строительство жилья в районах и реконструкцию баз отдыха. К слову, новое здание «Краснодаравтотдора» — это тоже результат данных усилий.

Любые свои начинания я сверял с мудрыми советами Александра Сергеевича, которые особенно мне пригодились в сложные годы распада СССР и центральных ведомств, ломки многих отраслевых связей, систем управления и хозяйствования.

И я очень рад, что именно в такой непростой исторический период нам удалось сохранить управляемость отрасли, дорожный фонд, перевооружить ее технически и занять лидирующие позиции.

При всех своих заслугах Александр Сергеевич был очень скромным человеком. Можно удивиться, но он стеснялся, когда ему публично говорили слова благодарности. Он не любил пространств речей и тех, кто к ним склонен. Зато очень берег и ценил тех, кто с пользой работает на благо Отечества, как и он сам.

Без сомнения, руководитель такого масштаба и результатов своей почти тридцатилетней деятельности заслуживает наивысшего звания и почета на Кубани.



Надежда Константиновна ШАРУДИЛОВА, работала инженером
производственного отдела в
«Краснодаравтотдоре», стаж
работы — 36 лет, возглавляет
работу комнаты-музея «До-
рожная отрасль Кубани», кото-
рая была открыта в 2005 году:

— Александр Сергеевич был главным консультантом в создании экспозиций зарождающегося музея и первым его благодарным посетителем.

Очень хочется, чтобы силами дорожного сообщества края у нас появился долгожданный полноценный музей отрасли. У дорожников Краснодарского края уникальная история развития, и растерять ее мы просто не имеем права. Уже есть проект музея и определено место строительства на территории НАО «ДСУ-1».

Кстати, с начала 1962 года руководителем ДСУ-1 был назначен Александр Сергеевич, а в конце этого же года он стал у руля уже краевого дорожного управления. Обратите внимание: в тридцать два года!

Так как волею судеб мне пришлось заниматься историей дорожной отрасли, то, конечно, я проследила судьбу Александра Сергеевича. Он родился в селе Чернолесском на Ставрополье. Диплом инженера-строителя автомагистралей и городских дорог получил в Саратовском политехническом институте. По распределению приехал в Краснодар. На работу его принимал начальник Крайдоротдела Владимир Николаевич Воронов. Как рассказывал сам Александр Сергеевич, он приехал с мамой и двумя сестричками-школьницами. Попросил любую должность, но с предоставлением жилья. Такая должность нашлась в станице Каневской — старшим инженером 392-го ДЭУ. Через два года он уже начальник этого участка, еще через два — заместитель председателя Каневского райисполкома.

Заметив молодого талантливого специалиста, руководство края пригласило Александра Сергеевича работать в краевой центр, где очень скоро ему была доверена высшая должность в дорожной отрасли края.

Я видела первые подписанные им приказы. Были в них ошибки и поправки. И видела через время его решения, которые отличали точность поставленных задач, требовательность к себе и людям и при этом невероятное уважение к человеку труда, желание помочь, поддержать, вдохнуть силы.

Он без конца ездил по краю, его инженерная служба выполняла задачи на самом высоком уровне, и он всегда был в курсе событий, как глава большой семьи. Приезжая в районные подразделения, он удивлял работников. «Откуда Александр Сергеевич знает обо всём, что у нас происходит?» — спрашивали они. Людей радовало, что они не забыты.

При этом в аппарате «Краснодаравтотдора» соблюдалась строгая субординация: Петрусенко общался в основном с замами, с начальниками отделов, доверяя им и в то же время требуя. И аппарат работал как часы. Боже упаси, чтобы мы его подвели!

Мне кажется, он даже сам не мог представить, какую ношу нес на своих плечах, сколько смог сделать! Помню, к 75-летию Александра Сергеевича мы от коллектива «Краснодаравтотдора» сделали своими силами в подарок буклет. В нем привели цифры и факты, сколько и чего под его руководством было создано «Краснодаравтотдором», разместили фото, написали о том, что у нас даже обучались стипендиаты из ООН.

Тут надо обязательно сказать о его замечательной супруге Лидии Ивановне, которая всегда была надежным тылом Александру Сергеевичу, вместе они прожили 52 года. Она и сегодня хранит семейные традиции, передавая открытость, доброту и гостеприимство семье Петрусенко внукам и правнукам.

В общем, тогда мы поздравили Александра Сергеевича с юбилеем, подарили буклет. А вскоре он позвонил:

— Кто же это сделал? — спросил он как-то взволнованно.

— Сами, своими силами, — сказали мы чистую правду.

И неожиданно в ответ услышали:

— Вы знаете, в последние годы я не могу заснуть от мыслей — может, не всё я сделал для своих работников, не так поступал по отношению к людям? А когда стал просматривать этот буклет, сколько успел сделать с нашим коллективом, успокоился. Спасибо вам...

Александр Сергеевич, будучи на заслуженном отдыхе, не прерывал отношения с родным предприятием, всегда интересовался, чем живут дорожники, продолжал беспокоиться о ветеранах. Он был первым председателем совета ветеранов «Краснодаравтотдора», а сегодня совет работает под руководством опытного дорожника С. П. Зделова.

Одной из традиций, заложенных А. С. Петрусенко, была консолидация дорожников края. Ярким подтверждением этого стало создание Союза дорожников Кубани.

Мы, дорожники, окружали Александра Сергеевича теплом и заботой до конца его жизни, которая прервалась 23 июня 2011 года. Похоронен он на Славянском кладбище.

Сегодня силами Союза дорожников Кубани, ветеранов «Краснодаравтотдора» готовится мемориальная доска в память о нашем легендарном руководителе.



Леонид Дмитриевич КУТАКОВ,
ветеран дорожной отрасли, стаж
в ней — 48 лет:

— С 1958 по 1965 год я занимался проектированием мостов, работал в аппарате «Краснодаравтотдора». Когда к руководству пришел Александр Сергеевич Петрусенко, материально-техническая база отрасли была слабой, качество дорог — далеким от требований современных нормативов. Большинство райцентров не имело устойчивой круглогодичной связи с Краснодаром.

Для решения этой проблемы «Краснодаравтотдор» во главе с А. С. Петрусенко взял курс на освоение новых технологий. Стали строить дороги с так называемым облегченным типом покрытия способом «смешение на месте». Это ускорило создание опорной сети дорог, обеспечило круглогодичный подъезд ко всем райцентрам края. В 1963 году на территории ДСУ-1 смонтировали первый асфальтобетонный завод, началась укладка первых километров асфальтобетонного покрытия.

С появлением сети дорог возникла потребность в строительстве мостов. Они были, но строились из подручных материалов. С участием Александра Сергеевича в 1964 году в Белореченске был создан мостостроительный участок, впоследствии развившийся в Мостостроительное управление №9. Его руководителем назначили Валерия Александровича Самойленко, а меня — главным инженером. Петрусенко тогда согласился отдать наше подразделение в состав Республиканского мостостроительного треста. Объяснил свою позицию просто: «Всё равно у нас работают!»

Из воспоминаний А. С. Петрусенко «Судьба моя — строить дороги»

«...С 15 сентября 1962 года я стал начальником краевого дорожного управления. Боже мой, сколько забот сразу навалилось на мою голову! Это же весь край! Ездить пришлось постоянно, на ходу решать массу мелких и крупных проблем.

В каждом районе на тот момент были райдоротделы. Они организовывали работу по строительству дорог. В связи с отсутствием государственных средств в 1959 году Президиум Верховного Совета РСФСР установил натуральную отработку, и каждый колхоз, совхоз, предприятие обязаны были направлять своих людей и технику на строительство дорог. Всё это надо было контролировать, а значит, ездить, ездить и ездить по районам.

В 1964 году по нашей просьбе был создан дорожно-строительный трест. Руководить им пришел Виктор Михайлович Сомов из Кемеровской области. Главным инженером стал Валентин Андреевич Брухнов, который впоследствии был назначен министром автомобильных дорог страны. И я с гордостью вспоминаю то время, когда мне довелось вместе с этими прекрасными специалистами работать рука об руку...»

Это я к тому, что государственные интересы для него были превыше всего. И никогда наше предприятие он не бросал на произвол судьбы. Вот, например, приходит на полсотни хозяйств, находящихся в ведении «Краснодаравтодора», два бульдозера. Он один отдает нам. Та же история и с экскаваторами. На возражения отвечал, что «нам всё равно не хватит, а они тоже, считай, наши, но им без этих механизмов невозможно работать». Заслуга Александра Сергеевича была в том, что нас не считали второстепенными, чужими. Мы были единым целым!

Потом появилась производственная необходимость в изготовлении железобетонных конструкций: из Москвы получить их было сложно, а дефицит и очередь приводили к срыву поставок. Было принято решение построить полигон железобетонных конструкций в Усть-Лабинске, для чего «Краснодаравтодор» выделил из дорожного бюджета деньги. Со временем на месте этого полигона был построен завод.

Очень легко было работать: от людей исходил энтузиазм, вот в чем заключалась непобедимая ничем и никем сила духа.



Владимир Андреевич БЕКЕТОВ,
член Совета Федерации Федерального Собрания РФ от Законодательного Собрания Краснодарского края:

— Впервые я познакомился с Александром Сергеевичем Петрусенко в 1980 году, когда работал инструктором орготдела в краевом комитете партии. Помню, на начальника ДСУ-7 — это подразделение базировалось в Гулькевичах — поступила жалоба. Нужно было разбираться. И я увидел, насколько смело Александр Сергеевич готов был отстаивать своих сотрудников. Тогда в крайком партии он прямо заявил о том, что начальник ДСУ-7 — талантливый руководитель, много сделавший для отрасли, и о том, что он верит в этого человека и будет его защищать...

В этом же году я был избран председателем Успенского райисполкома. В районе практически не было асфальтированных дорог. Нужно было заниматься строительством, и я обратился к Александру Сергеевичу. Он поддержал. Первым объектом, который мы с ним строили, был путепровод через железную дорогу в селе Успенском.

Данный объект представлял огромную важность, поскольку железная дорога разделяла сельхозугодья района, сахарный завод и элеватор, а из-за большой нагрузки шлагбаум был закрыт в течение девятнадцати часов в сутки. Александр Сергеевич быстро оценил обстановку, и началась работа. Ввели мы путепровод уже 15 декабря 1981 года.

Следующий момент был связан с необходимостью строительства моста, который связал Успенский район с городом Армавиром. Этот мост функционирует и сегодня.

Александр Сергеевич помог решить и другую проблему. Ставилась задача развивать населенные пункты. Но как это сделать, если в станицах отсутствовали дороги — все краевые строились в обход? Вместе с «Краснодаравтодором» мы взялись за дело.

На сегодняшний день в Успенском районе дороги в очень хорошем состоянии. А Успенский район — это отражение Краснодарского края. Везде, где бы я ни был, слышу о том, какие у нас замечательные дороги.

Эти слова адресованы прежде всего Александру Сергеевичу Петрусенко, создавшему дорожную сеть края, и его последователям — К. Х. Нехай, В. Е. Воробьеву, О. К. Безродному, также много сделавшим для блага Кубани. Школа Петрусенко и сегодня продолжает жить и давать свои плоды.



Евгений Александрович КЛИНДУХОВ,
его стаж работы в дорожной отрасли — 47 лет, работал главным инженером ДСУ №2, затем руководителем:

— В нынешнем году Ейское ДСУ №2 отмечает шестидесятилетие со дня образования. Дорог с твердым покрытием в северо-западном районе Кубани не было, поэтому задачей ДСУ №2 было их прокладывать. Работа пошла как раз тогда, когда к руководству «Краснодаравтодором» приступил Александр Сергеевич Петрусенко.

Я хорошо помню, как мы строили дорогу республиканского значения — подъезд к Ейску от автодороги Ростов — Азов — Старощербиновская — Краснодар. Ее протяженность составляла более тридцати километров, строительство решено было разделить на три этапа. Я на тот момент работал начальником планово-производственного отдела ДСУ №2, но решением нашего руководителя, тогда им был А. С. Буряк, был направлен в помощь старшему прорабу вести этот объект.

Первые два участка, а это двадцать километров, мы ввели с оценкой «отлично». Один в 1979 году, другой в 1980-м. Шестиметровую черно-гравийную дорогу мы расширили до девяти метров, покрыли асфальтобетоном, укрепили обочины. Люди работали ударно. Помогало и то, что асфальт, который производился на нашем асфальтобетонном заводе, расположенном по соседству с объектом, в станице Александровской, доставлялся быстро.

А вот дальше начались сложности. Во-первых, дорога на Краснодар шла через железнодорожный переезд в Старощербиновской.

Из воспоминаний А. С. Петрусенко «Судьба моя — строить дороги»

«К 1965 году темпы строительства местных дорог резко возросли. Была решена главная задача развития дорожной сети — построены основные магистральные дороги с твердым покрытием, связавшие районные центры с крупными населенными пунктами.»

Заметное влияние на темпы строительства и совершенствование сети автомобильных дорог оказало оснащение дорожных хозяйств высокопроизводительными машинами, что позволило ликвидировать ручной труд на основных трудоемких работах и резко повысить производительность.»

Важную роль сыграло создание и развитие производственных баз дорожных участков, обслуживающих дороги республиканского и краевого значения. Производственный комплекс участков включал утепление помещений для ремонта дорожных машин, душевые и санитарно-бытовые помещения, благоустроенные комнаты отдыха и приема пищи.»

Чтобы повысить качество битума, применяемого при дорожных работах, крайдоруправлением был разработан трехлетний план совершенствования битумного хозяйства, который предусматривал строительство трех и реконструкцию одиннадцати битумных баз с устройством крытых битумохранилищ, оборудованных электроподогревом.»

Впервые в крае на базе Белореченского производственного участка было начато строительство малых мостов с применением деревобетонных пролетных строений.»

В хозяйствах доруправления пошла на улучшение технология выпуска щебня и гравия. Лабинский карьер стал выпускать только отсортированные щебеночные и гравийные смеси, что позволило резко повысить качество, в частности ровность покрытия, увеличить его шероховатость при устройстве поверхностной обработки...»

Поэтому решено было строить в обход этой станицы путепровод через железную дорогу Сосыка — Ейск в Староминском районе. Во-вторых, по мере того, как мы стали удаляться, а это была осень, начались проблемы с доставкой асфальтобетона. К тому же катастрофически не хватало каменных материалов. В итоге с частью путепровода со стороны станицы Староминской мы справились, а подобраться к съезду от Ейска в направлении Ростова никак не могли: мешала огромная насыпь.

Сроки были близки к срыву. Приехал Александр Сергеевич Петрусенко. Ситуация его явно не удовлетворяла, но и он понимал, что построить объект по утвержденному проекту в оставшееся время было невозможно.

— Евгений, Александрович, вы здесь главный производитель работ, какой выход из положения видите? — обратился он ко мне. Я был готов к этому разговору и сказал, что имею на это предложение.

— По моим расчетам, мы можем выполнить задачу, если понизим насыпь на Ейском подходе, это во-первых, а во-вторых, мне кажется, более целесообразно на месте съезда к кирпичному заводу строить транспортную развязку, — докладывал я как на военном совете.

Александр Сергеевич сразу дал согласие. Меня тогда поразила его выдержка, доверие, способность мгновенно оценивать обстановку и принимать решение. «Завтра же, Евгений Александрович, с этим предложением вы должны быть в ГипродорНИИ (это в Ростове-на-Дону. — Прим. ред.) и всё согласовать с авторами проекта», — сказал Александр Сергеевич.

Когда я прибыл в Ростов-на-Дону, там меня уже ждали и были готовы к внесению поправок. На следующий день я докладывал Александру Сергеевичу о том, что задание выполнено.

И вот с конца сентября работа закипела, а в декабре приемочная комиссия из Главдорстроя приняла объект.

С 1991 года Александр Сергеевич ушел с поста руководителя, передав эстафету Олегу Константиновичу Безродному. Но Петрусенко продолжал работать в должности начальника отдела кадров, принимая активное участие в жизни многих людей — помогал с обучением, повышением квалификации. Не оставляя и нас, руководителей ДРСУ. В 1995 году я и еще полсотни коллег из объединения прошли обучение в Москве в Академии народного хозяйства при Правительстве РФ.

Думаю, вряд ли можно было где-нибудь еще найти такого мудрого наставника, такого равнодушного человека, каким был Александр Сергеевич.



Николай Федорович ВОЙТЕНКО,
опыт в дорожной отрасли — свыше 46 лет, с 1976 года работал главным инженером Ленинградского ДРСУ, с 1990 года четверть века — его руководителем:

— С чего началось мое знакомство с Петрусенко? Отчитал меня Александр Сергеевич за то, что я опоздал на совещание. Тогда я только начал работать главным инженером.

Ехать в Краснодар было поручено мне. С легковыми машинами в ДРСУ было сложно — пришлось ехать на грузовой. А по дороге машина, как назло, заглохла. Такая вот история. Но это был первый и последний раз, когда я опоздал.

В остальном общение с Александром Сергеевичем было деловым и при этом доверительным. Еще он страшно не любил, когда говорили неправду: «Лучше скажите как есть. Разберемся, поможем...»

А уж отстоять любого из нас, членов его команды, он мог еще как! И делал это не раз. Вот, к примеру, вели мы объект в Ленинградском районе, а секретарь райкома партии, именитый человек, но с непростым характером, всячески препятствовал

нашей работе. И сколько раз мы ни пытались поговорить с ним, разобраться, ничего не получалось. Пришлось мне попросить поддержки у Александра Сергеевича. И он как-то нашел нужные слова, которые изменили к нам отношение партийного начальника.

Непререкаемым авторитетом пользовался этот человек. И в высоких кабинетах с его мнением считались, и мы, сотрудники, его уважали. Он был близок нам по духу. Но и мы были ему дороги, это чувствовалось во всем. Наши сотрудники обеспечивались жильем, бесплатно отдыхали на базах отдыха, дети ездили на летние каникулы в пионерлагерь. Такая забота придавала сил. Мы жили верой в то, что вместе делаем большое дело, нужное людям.



Борис Алексеевич ИВАНОВСКИЙ,
работал в Краснодарском крайисполкоме с 1973 года, в течение двадцати семи лет курировал производственную инфраструктуру края, в том числе дорожную отрасль:

— Александр Сергеевич Петрусенко из тех руководителей, о которых, пользуясь нынешней терминологией, можно с уверенностью сказать, что это руководители федерального значения.

Среди коллег в стране он пользовался самым большим и заслуженным авторитетом. И мыслил масштабно, на годы вперед. Вот яркий случай. Это было в 91-м году. На одном из крупных предприятий возникли серьезные проблемы, они коснулись и дорожного сообщения в районе паромной переправы порта Кавказ. Надо было разобраться, и на место выехали первый заместитель председателя Краснодарского крайисполкома В. Ф. Гладской, А. С. Петрусенко и я. Поскольку там пришлось кого-то ждать, мы разговорились. И я хорошо помню слова Александра Сергеевича, который сказал тогда: «Моя голубая мечта — чтобы Крым вернулся в Россию» и что нет лучшего места для объединения с полуостровом, чем Кубань. Так и сказал: «По этой дороге можно мост проложить, краю от этого будет большая польза...» Вот как мыслит этот руководитель! Жаль только, что не дожил до этого события Александр Сергеевич всего пять лет...

Будучи человеком государственным, он хорошо понимал, что экономика начинается прежде всего с хорошей работы головы и рук, с материального товарного производства. Вся дорожно-транспортная сеть была сформирована в период его работы. При этом, что тоже является его огромной заслугой, Александр Сергеевич всегда думал о будущем отрасли. Как известно, он дал путевку в жизнь многим и многим своим ученикам, которые продолжили его дело и уже вместе со своими учениками успешно ведут вперед дорожную отрасль Кубани.



Константин Александрович ДАРАГАН,
с 1973 по 1984 год ректор Краснодарского политехнического института (ныне Кубанский государственный технологический университет), по его инициативе и при его активном участии в вузе была открыта специальность «автомобильные дороги», создана кафедра, а затем и автодорожный факультет, известный ученый в области мостовых сооружений:

— С самого начала работы ректором КПИ (ныне КубГТУ) я обратил внимание на то, что в таком многоотраслевом инженерном вузе не ведется подготовка кадров транспортной и автодорожной отраслей. Хотя Кубань — житница России,

курортное место, значит, дорожно-транспортное сообщение здесь будет развиваться и в КПИ надо готовить кадры для отрасли.

В общем, с такими мыслями я поехал к начальнику управления дорог края А. С. Петрусенко, изложил ему свое видение, предложил организовать факультет, и он с радостью поддержал всё это. Сразу же подключил своих специалистов, и вместе с учеными — автодорожниками КПИ, а это были крупные специалисты, которых я пригласил для работы в вуз, — В. Л. Кучеренко, А. Е. Бельский, В. М. Телятников, В. И. Божков, была создана рабочая группа.

В итоге наша идея осуществилась благодаря совместным действиям: в 1973 году в институте была открыта специальность «автомобильные дороги», в 1976-м — кафедра, а двумя годами позже — автодорожный факультет.

Мы сотрудничали со всеми отделами «Краснодаравтодора». Александр Сергеевич предоставил нам корпус для учебного процесса. Помогал в организации научных исследований. Принимал участие во встречах с ведущими учеными. Передал несколько квартир преподавателям факультета. Нас приглашали на совместные совещания, мы коллегиально решали вопросы, тесно работали со всеми дорожниками.

Словом, наше взаимодействие принесло большую пользу краю, сотни выпускников автодорожного факультета КубГТУ стали квалифицированными инженерами-дорожниками, многие из них достигли карьерных высот, среди них А. И. Акулов, В. Н. Афанасенков, В. Н. Кужель, А. Н. Домбровский, А. В. Коновалов, Е. О. Зайцев и др.

Александра Сергеевича всегда радовал тот факт, что в крае ведется подготовка кадров для отрасли, что ряды профессионалов растут. Сейчас, когда дорожная отрасль получила поддержку государства и активно развивается, это особенно важно.

Александр Борисович КИЛЬДЮШЕВ, с 1981 года начал трудовой путь в дорожной отрасли, с 1989 по 1991 год работал в аппарате объединения «Краснодаравтодор»:



— После окончания автодорожного факультета Краснодарского политехнического института меня в числе пятерых молодых специалистов зачислили в кадровый резерв «Краснодаравтодора». Это было круто, как сейчас бы сказали молодые, — значит, на нас обратили внимание. Мы понимали, что такое доверие надо оправдывать делом.

Первой организацией в моей трудовой биографии было Новокубанское ДРСУ — сначала прораб, потом начальник ПТО. Далее я перешел в Туапсинское ДРСУ, там работал главным инженером. Через время получаю заманчивое предложение от Управления Азово-Черноморских автодорог. «Работать на федеральном уровне? Почему бы не попробовать?» — задумался я.

Но буквально через день меня срочно вызвали в «Краснодаравтодор» к Петрусенко. Мне было дано понять, насколько своим уходом я могу обидеть человека, который в меня поверил. Уехал я с тяжелым сердцем, но федералам не ответил. А через время меня опять вызвали в Краснодар. На этот раз Александр Сергеевич предложил мне перейти на работу в аппарат объединения «Краснодаравтодор» начальником отдела

подсобных производств — с предоставлением жилья. И через два месяца я, как и другие сотрудники, получил квартиру в новом доме. Сказать, какой это было радостью для нас всех, — ничего не сказать! Далеко не на каждом предприятии так заботились о кадрах, у Александра Сергеевича это было в приоритете.

А как он всегда переживал, если во время назначенной им встречи с любым из нас, работников объединения, да с кем бы то ни было, его вдруг вызывали на совещания в высокие кабинеты. Он оттуда звонил секретарю с просьбой предупредить человека, извиниться, попросить подождать. Вот так он относился к людям. Никогда не смотрел свысока. Мы тоже становились такими, впитывали эти традиции, этот стиль работы. И так же, как он, я всегда старался поддерживать молодых, своих учеников, давать им зеленую дорогу, радоваться их успехам.

Девять лет нет с нами Александра Сергеевича, но он всегда был и остается дорогим нам человеком. Светлая ему память.

Евгений Олегович ЗАЙЦЕВ, руководитель ГКУ КК «Краснодаравтодор»:



— Александр Сергеевич Петрусенко — мой дед. И если говорить о его роли в моей жизни, то она решающая. Он сделал всё, чтобы я пошел по его пути. С раннего детства приобщал к дорожному делу, брал с собой на работу в «Краснодаравтодор», даже на объекты. И я, чему

удивлялась бабушка, без капризов вставал ни свет ни заря... Дедушка с бабушкой жили душа в душу. Я не помню, когда бы они сидели без дела. У них был огород, как, по моему, у всех сотрудников «Краснодаравтодора» — дед побеспокоился и об этом. И в моей памяти осталось навсегда, как я с дедом вспахивал сотки под картошку, потом собирали урожай.

Я был старшим внуком. С родителями жил в поселке Лазаревское, но часто, и всегда на всё лето, море сменял на Краснодар. Дед в доме всё умел делать своими руками. А еще любил он пельмени и нередко лепил их, помогая бабушке. И я с ними заодно.

Деда радовали мои успехи в учебе, мое участие в олимпиадах по биологии и химии. Но при этом он хвалил меня «за смелость», и я не понимал, причем тут это качество. Позже, когда пошел работать в дорожную отрасль — еще до поступления на автодорожный факультет КубГТУ, потом после его окончания, я понял, что он имел в виду. В жизни многое значит уметь не пасовать.

Сегодня в рабочем кабинете на моем столе стоит фотография деда. И когда мне нужно принять важное решение, я смотрю на его портрет и мысленно с ним советуюсь.

«Краснодаравтодор» — крупная организация, и работа в ней — это прежде всего огромная ответственность. Тогда я этого не понимал. А сейчас, заняв должность, которую почти три десятилетия занимал мой дед, я осознаю, насколько это сложно, сколько души и нервов в это было вложено. Когда дед только возглавил автодор — в 32 года, дороги в крае в основном были в гравийном исполнении и всего десять процентов из них в твердом. А когда уходил, уже порядка 90 процентов сети было в асфальтобетоне, построено много мостов.

Мне было 34 года, когда я был назначен руководителем. И я хорошо понимаю, что не имею права уронить чести имени деда.

Из воспоминаний А. С. Петрусенко «Судьба моя — строить дороги»

«Премии, знамена, дипломы, другие награды... Их было много. Конечно, какой-то и мой личный вклад во всё это был, но главный, я считаю, внесли коллективы наших предприятий.

Это они, простые и незаметные труженики, делали крупнейшее дело государственной важности, которое по достоинству оценить можно лишь сейчас, по прошествии лет, когда практически весь край покрыт прекрасными дорогами...

Все двадцать восемь с половиной лет, которые я руководил краевым дорожным управлением, я опирался на кадры, на специалистов. Без них мне не удалось бы ничего сделать...

Скажу честно: несколько не жалею, что когда-то, очень давно, я выбрал такую профессию — строить дороги, что я дорожник, и тем горжусь! Тогда я и представить не мог, сколько будет построено мною километров дорог, да и не предполагал, что все они, от первого до последнего километра, пролягут по Кубани...»

Сегодня дорожное хозяйство края — это огромный производственно-технический комплекс. ГКУ КК «Краснодаравтодор» — предприятие, которое управляет сетью региональных автомобильных дорог. Их протяженность — 8892,962 километра. Но эта цифра растет, потому что сегодня небывалыми темпами реконструируются, ремонтируются и строятся дороги края. Достаточно перечислить такие крупные значимые объекты, появление которых уже через отведенное им на строительство время позволит решить важнейшие экономические проблемы нашего региона. Это Южный обход станции Ленинградской, автомобильная дорога село Черниговское — поселок Дагомыс в Апшеронском районе, Южный подъезд к городу Краснодару, реконструкция дороги Краснодар — Ейск на участках в Динском и Тимашевском районах и т. д.

Мы работаем в тесном взаимодействии с Министерством транспорта и дорожного хозяйства края, и это сотрудничество также способствует выполнению общей цели — созданию максимально комфортных безопасных условий для передвижения всех, кто едет по нашим дорогам. В «Краснодаравтодоре» для этого создан ситуационный центр, существенно усилена лабораторная база, располагающая уникальным исследовательским оборудованием. Сегодня в арсенале наших дорожных организаций самая современная техника. Всё это позволяет создавать магистрали европейского уровня.

«Дорога к совершенству бесконечна!» — эти слова моего деда, Александра Сергеевича Петрусенко, когда-то стали девизом работы «Краснодаравтодора». И сегодня они не теряют актуальности...

Иногда мне кажется, что он присутствует рядом. И это, по всей вероятности, так и есть. Потому что его помнят и родные, и коллеги, и тысячи людей — те, кто, проезжая по дорогам Краснодарского края, с благодарностью отзываются об их создателях.

А. С. Петрусенко с семьей



С ветеранами Великой Отечественной войны (1984)



Александр Сергеевич с женой Лидией Ивановной



Редактор спецвыпуска — Елена НАЗАРОВА, фотографии предоставлены музеем «Дорожная отрасль Кубани»