

держивал, чем мог. С легкой руки Валерия Григорьевича и производство Дурнева начало расти.

А дорожную специализацию выбрали в 1999-м. К этому подтолкнули обстоятельства. Резко упали объемы строительства инженерных сетей. Наглядный пример – город Курск. Из значительных объектов, кроме Шумаковского водозабора, тогда ничего не построено. Были работы по мелочам – по подключениям. Многие участники строительного рынка все сооружения стараются «привязать» к уже существующим коммуникациям. Крупные, такие как КПД, действуют по замкнутой системе – все, что нужно, выполняют сами. Так что волей-неволей пришлось искать свою нишу, не отказываясь и от заказов по старому профилю. Но все-таки главное теперь – дороги. В этом Курскспецдорстрой преуспел и входит сегодня в пятерку сильнейших организаций региона, способных строить автомагистрали любой категории.

– Постоянно идет работа на развитие, – поясняет Владимир Михайлович. – А начинали с малого: покупали подержанную технику – где за деньги, где – по бартеру, за песок (свой карьер у нас был). Первый бульдозер приобрели в 93-м, до сих пор его помню: все радовались этой машине, как дети. На ней Семен Федосов работал, сейчас он уже на пенсии. Потом еще и еще покупали. Одним словом, оперились. И пошли к нам люди. А сейчас уже по конкурсу выбираем, по рекомендациям знакомых, ведь важно, когда авторитетный человек говорит: «Я этого парня знаю и ручаюсь»...

Сегодня и технопарк огромный, и специалисты классные. Объекты – по



Административный комплекс предприятия

всей области. Все они важные, все запомнились. Но есть в этом списке особые, можно сказать, выстраданные. Никогда не забыть, как строили 3,9 километра автодороги «Курск-Касторное-Березовчик» в Советском районе. В рекордно короткие сроки, за каких-то два осенних месяца, а ведь там было порядка 70 тысяч кубометров грунта. Торги состоялись только в сентябре, а нужно еще время на заключение договора и соблюдение разных формальностей. Иначе – вопросы сотрудников контролирующих органов: почему раньше положенного времени начали? Могли и в коррупции обвинить, и в других несуществующих нарушениях. Поэтому и приступили к работе лишь в октябре. А тут зарядили дожди и многое из сделанного пошло насмарку: пришлось заменить уже готовую насыпь на двухкилометровом участке и укладывать асфальт в ноябре. Справились до снега – успели за счет того, что коллектив профессиональный и техника мирового уровня.

– Действовали почти в таких условиях, в каких вкалывал Павка Корчагин в романе Островского, – вспоминает Владимир Михайлович. – Трудились не за страх, а за совесть, тем более что деньги федеральные. Вместе с нами переживал руководитель областного казенного учреждения «Комитет строительства и эксплуатации автомобильных дорог Курской области» Александр Алексеевич Полин: он каждый день звонил в половине двенадцатого ночи, интересовался, сколько положили на эту минуту асфальта. А если бы Москва деньги выделила пораньше, не было бы никаких накладок. Теперь в этих вопросах стало больше порядка.

В числе «творений» коллектива – улица 50 лет Октября, участок новой дороги от нее до улицы К.Маркса; реконструкция путепровода над железнодорожными путями на улице Чайковского и другие объекты. Только за последний десяток лет Курскспецдорстрой на 70 километров удлинит новые дороги области – это расстояние примерно от Курска до Тима, Льгова, села Большое Солдатское. А километраж отремонтированных автомагистралей в четыре раза превышает протяженность территории Курской области с востока на запад и в семь раз – с севера на юг.

К сожалению, прошедший дорожный сезон удачным не назовешь: слишком много навалилось проблем, резко упали объемы. В первую очередь в областном центре. В прошлом «провальном» (как считает Дурнев) году в Курске освоили 130 миллионов рублей, а в нынешнем будет не более десяти. А ведь за спиной руководителя коллектив из 450 человек,



Через бескрайние поля Курской области проложены дороги, построенные коллективом Владимира Дурнева. Техника Курскспецдорстроя покидает автотрассу. До будущей весны!