



СИБИРСКИЙ РЕПОРТЕР ^{3 (72)}

Бизнес. Технологии. Решения

стр. 8–9



МЫ СОЗДАЕМ УСЛОВИЯ

«Повышение качества жизни людей должно стоять на первом месте, и, решая этот вопрос, барабинцы чувствуют поддержку губернатора Андрея Травникова, правительства региона и депутатов Законодательного собрания области»

стр. 4–7

СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ – «МАСЛЯНИНО»

В этом году один из самых прогрессивных и колоритных районов Новосибирской области – Маслянинский – отмечает свое 100-летие. Программа мероприятий плотная, ну а те, кто еще не выбрался за маслянинскими красотами, теперь могут увидеть все воочию у себя – в Новосибирском метро



стр. 18–19



ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР ДЛЯ КАЖДОГО

Аграрный университет имеет богатую 90-летнюю историю, и на протяжении всех этих лет он постоянно развивается, преодолевая все вызовы. Сегодня НГАУ охватывает почти 30 направлений подготовки студентов

БОЛЬШЕ ЧЕМ ПРОСТО ДВЕРИ



ПРОТИВОПОЖАРНЫЕ ПРЕГРАДЫ

Противопожарные двери, ложи, ворота, с пределом огнестойкости 60 минут

ОГНЕТУШИТЕЛИ

МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ СТАЛЬНЫЕ ДВЕРИ И ВХОДНЫЕ ГРУППЫ

Металлические двери, металл 1,5-2 мм! Остекленные двери и входные группы металлические. Двери тамбуров и переходных балконов

ДЛЯ ЧАСТНЫХ ЛИЦ: СТАЛЬНЫЕ ДВЕРИ, РЕШЕТКИ, ТЕПЛИЦЫ

Стальные двери из металла 1,5-2 мм, для квартир, загородных домов, Теплицы, Раздвижные решетки.

НАВЕСНЫЕ ВЕНТИЛИРУЕМЫЕ ФАСАДЫ

Предоставляем полный комплекс услуг по проектированию, расчету, поставке и монтажу навесных вентилируемых фасадов.



Новосибирск, ул. Станционная, д. 38, корпус 28
ул. Большая 308/6

8 (383) 363-07-55, 8 (383) 363-07-56
z-metaliks@bk.ru

ООО «МАГДА-Т»



ПОСТАВКА ВСЕХ ВИДОВ ГСМ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ АПК И АЭС



ПРОДАЖА, УСТАНОВКА И ПОДКЛЮЧЕНИЕ ЕМКОСТЕЙ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ГАЗА И НЕФТЕПРОДУКТОВ. ПРОЕКТЫ ПОД КЛЮЧ

Дизельное топливо

летнее, зимнее, арктическое

Любые масла

моторные, промышленные, гидравлические

Нефть

для сушилок

Мазут

М-40, М-100, ТКМ-16

Бензины

А-80, Аи-92, Аи-95, Аи-98

Газ

для сушилок

Новосибирск, ул. Степная 41/1, 1-й этаж
+7 (383) 362-09-32, 286-62-21, 362-06-16, 362-05-65,
magda-gsm@yandex.ru

www.magda-t.ru

Следующая станция – «Маслянино»



Образовательно-просветительский проект социального партнерства «Поезд-музей Новониколаевск – Новосибирск» родился в новосибирском метрополитене в 2010 году. Автором идеи был областной фонд сохранения и развития русского языка «Родное слово»





В этом году один из самых прогрессивных и колоритных районов Новосибирской области – Маслянинский – отмечает свое 100-летие. Программа мероприятий плотная, гости в район приезжают каждую неделю, ну а те, кто еще не выбрался за маслянинскими красотами, теперь могут увидеть все воочию у себя – в Новосибирском метро.

» Я рад, что благодаря вагону-музею еще больше новосибирцев и гостей города узнают о маслянинцах, нашей истории, развитии и инновациях. Всех приглашаем к себе, обещаем самые яркие и незабываемые впечатления!»

ВЯЧЕСЛАВ ЯРМАНОВ

Образовательно-просветительский проект социального партнерства «Поезд-музей Новониколаевск – Новосибирск» родился в новосибирском метрополитене в 2010 году. Автором идеи был областной фонд сохранения и развития русского языка «Родное слово». Проект стал визитной карточкой Новосибирска, жители с удовольствием знакомятся с подборками документов, историческими фотографиями, размещенными внутри вагонов. И вот 26 сентября на платформе станции метро «Площадь им. Н. Г. Гарина-Михайловского» состоялась презентация новой экспозиции «Земля Маслянинская», посвященной 100-летию района.

Как практически всегда бывает в Маслянинском районе, за идеей стоял председатель районного совета депутатов, идейный вдохновитель всего нового и горячий поклонник Маслянино Вячеслав Ярманов. Он лично курировал проект создания экспозиции, над которой более года работали специалисты Музея и Центра развития туризма Маслянинского района.

Во время торжественной церемонии открытия нового вагона «Земля Маслянинская» директор фонда, член Общественной палаты Новосибирской области Людмила Монахова поблагодарила Вячеслава Ярманова за содействие и отметила, что появление такой экспозиции в рамках проекта «Поезд-музей Новониколаевск – Новосибирск» имеет особое значение. «История Маслянино – это еще и история области, рассказ о жизни сибиряков, и мы всегда рады показать на исторических примерах, как менялась жизнь сельчан», – сказала Людмила Монахова.



Приветствуя собравшихся от лица городской администрации, заместитель мэра города Новосибирска Максим Останин выразил искреннее восхищение темпами развития Маслянинского района. Призвал каждого новосибирца посетить этот хлебосольный край и завершил свое выступление шуткой: «Если вы не едете в Маслянино, то Маслянино приехало к вам!»

Но если серьезно, темпы изменений района, его преобразование в последние десятилетия – настоящий пример успеха экономического и социального развития территории. Возможно, это когда-нибудь войдет в учебники по экономике и управлению. Если честно, в один вагон невозможно вместить историю преобразований. Но наверняка кто-то из пассажиров, рассматривая фото и документы, откажется от поездки в соседние регионы, чтобы провести отпуск в Маслянино и своими глазами увидеть «маслянинское чудо».

И конечно, история – это люди. Жители Маслянино гордятся тем, что живут на своей земле. Об этом говорили участники праздника – ребята из маслянинской школы им. П. П. Лановенчика, жители, приехавшие на праздник, и артисты районного ансамбля «Горлинка». Они устроили настоящий праздник для пассажиров, вовлекая всех в хоровод и русские народные песни.

«Я рад, что благодаря вагону-музею еще больше новосибирцев и гостей города узнают о маслянинцах, нашей истории, развитии и инновациях. Всех приглашаем к себе, обещаем самые яркие и незабываемые впечатления!» – пообещал Вячеслав Ярманов.



«Мы создаем условия»

Барабинский район стал местом притяжения для тех, кто неустанно движется вперед.

Повышение качества жизни людей, убежден глава Барабинского района Игорь Кутепов, должно стоять на первом месте, и, решая этот вопрос, барабинцы чувствуют поддержку губернатора Андрея Травникова, правительства региона и депутатов Законодательного собрания области.

Самое главное – здоровье населения, и в этом направлении делается многое. Не так давно в Барабинске начал свою работу межрайонный центр амбулаторной онкологической помощи (ЦАОП), который принимает жителей и Барабинского, и близлежащих районов.

Большая работа была проведена по обновлению парка машин скорой помощи. Сегодня мобильному ФАПу стало проще оказывать медицинскую помощь в том числе жителям отдаленных сел.

Завершено строительство ФАПа в с. Квашино, он уже работает. По поручению губернатора начато возведение детской поликлиники. В ближайшее время будет создан больничный кластер, где в одном из микрорайонов Барабинска сконцентрируются все услуги медицинского обслуживания населения.

«Мы в свою очередь создаем условия для транспортной и пешеходной доступности учреждений здравоохранения, ремонтируем дорогу, обеспечиваем безопасные подходы к медицинским учреждениям, обустроиваем место для парковки», – рассказывает глава района.

Он опять же отметил, что значительно продвинулся по многим направлениям социальной сферы помогло участие района в



шести национальных проектах и пятнадцати государственных программах. Благодаря нацпроекту «Образование» в последние годы качественно улучшилась материальная база образовательных учреждений. В его рамках в школах района открыты двенадцать «Точек роста».

Параллельно идет работа и по улучшению жилищных условий жителей. Так, в селе Шубинском построен дом, куда переселили 12 семей из ветхого аварийного жилья и со станционных разъездов.

В Барабинске завершено строительство шести многоквартирных домов, где получают жилье дети-сироты и оставшиеся без попечения родители. Часть квартир будет отдана

под служебное жилье.

Инициативны и сами барабинцы – активно участвуют в таких проектах, как «Инициативное бюджетирование», в конкурсах для ТОС по благоустройству территории населенных пунктов, дворов и общественных пространств.

Например, по инициативе жителей были реализованы два социально значимых проекта: строительство фонтана в центре Барабинска и установка бюста бывшему директору совхоза «Барабинский» в селе Новочаново.

Барабинский район – уникальное место. Его природное, культурное и бальнеологическое разнообразие позволяет развивать практически все виды туризма: лечебно-оздоровительный, рекреационный, спортивный, образовательный, детский, сельский, а также охоту и рыбалку.

Самые знаковые места района, о которых знают далеко окрест, – государственный природный заказник федерального значения «Кирзинский»; памятник природы регионального значения «Казанцевский мыс»; имеющий аналогичный статус «Полуостров Сугун озера Тандово».

В перспективе разработка туристического маршрута, определение регионального туристического оператора, оснащение территории заказника «Кирзинский» минимальными элементами благоустройства по линии туристического маршрута без вреда для окружающей среды (в том числе акватории).

На северной стороне озера Чаны вблизи деревни Квашино организован центр отдыха «Бухта Лазурная» – филиал курорта «Озеро Карачи», где предоставляются услуги пансионата, дома отдыха, развит экотуризм. Ежегодный туристический поток – более 20 тыс. человек.

Там активно развивается и событийный туризм. Уже стал брендовым и известным за пределами района и области фестиваль бардовской песни «Золотая струна», который проходит в «Бухте Лазурной» с 2005 года.

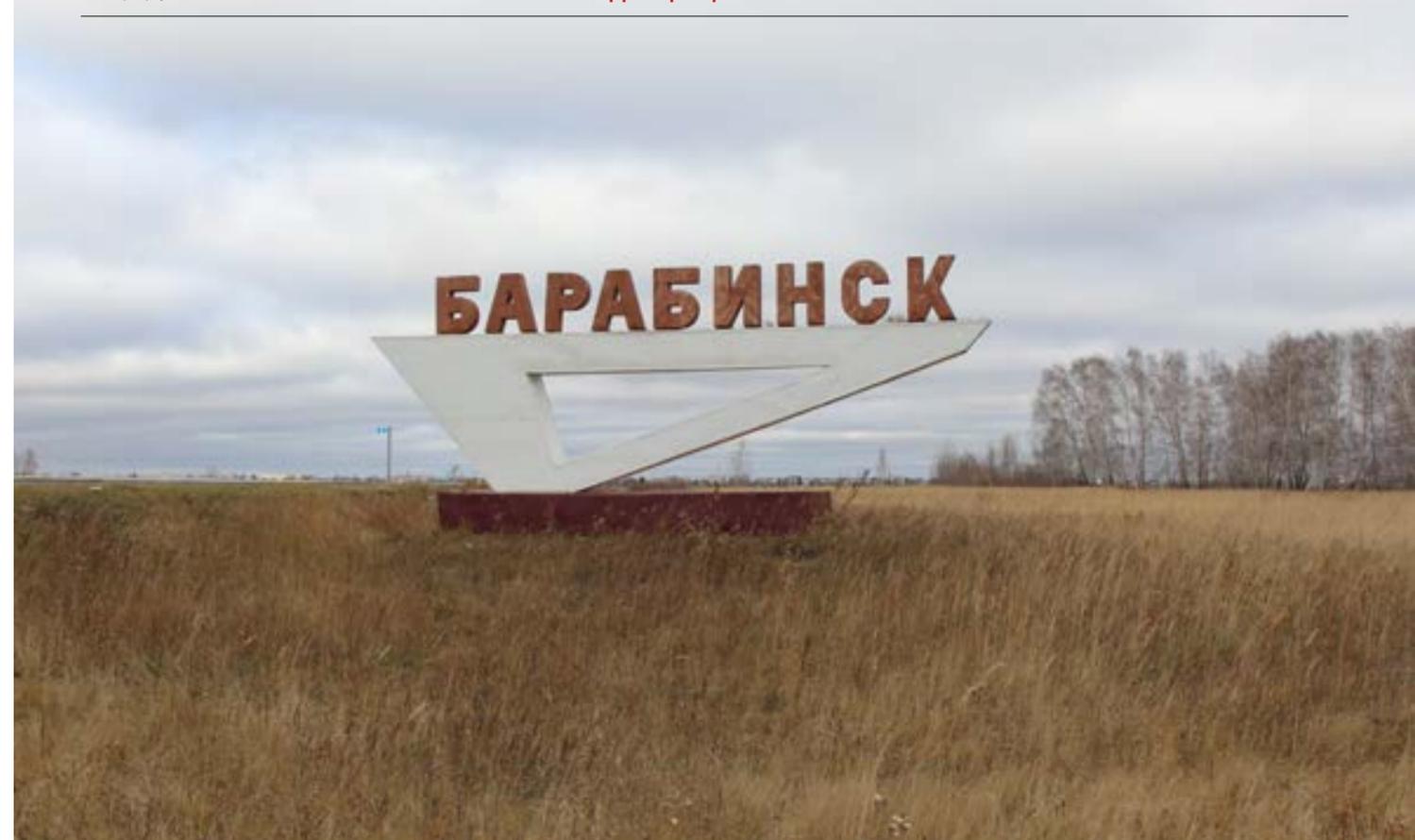
Активно используется оздоровительный потенциал озера Чаны, на берегу которого расположен детский лагерь «Чайка».

Перспективной территорией для развития туризма является и озеро Сартлан, третье по величине в Новосибирской области.

«Одним словом, в районе есть замечательные условия для отдыха и туризма. Думаю, что это и другие перспективные направления мы будем развивать в ближайшее время», – заключил Игорь Кутепов.

» Повышение качества жизни людей должно стоять на первом месте, и, решая этот вопрос, барабинцы чувствуют поддержку губернатора Андрея Травникова, правительства региона и депутатов Законодательного собрания области »

ИГОРЬ КУТЕПОВ



Чудо-дерево

Чем живут сегодня уникальные «Сады Барабы» и каким здесь видят завтрашний день

Самое красивое время года в саду – осень. Когда ягоды картинно свисают гроздьями и в каждой отражается кусочек мира с солнцем, глубиной неба, а зелень, готовая превратиться в золото, обрамляет все нарядной рамой.

Председатель сельхозкооператива «Сады Барабы» Сергей Викторович Неволин эту отрадную картину видит с детства. Его мама, истинно преданная садам, чувствующая и любящая их, помогла этому уникальному сибирскому явлению сохраниться. Она работала здесь с молодости и знала, что в советское время такими садами продуманно окружали сам областной центр, были они в большинстве районов области. Цель одна – кормить сибиряков витаминными плодами собственной земли. И земляника, смородина, малина, жимолость, облепиха, ранетка тянулись ввысь, служа людям.

А потом, во время смутных перемен девяностых, хозяйство почти разрушилось. Тогда решительная женщина повела свою войну за каждый клочок земли, украшенный грустно склонившими голову растениями... Так появились уникальные сегодня «Сады Барабы», в которых ее сын Сережа работает двадцатый год. Уже четыре из них Неволин здесь директор. Хозяйство – одно из сильнейших в барабинской зоне, включено в каталог «Лучшие товары и услуги России», а также в реестр «Всероссийская книга почета».



Похоже, земля правда чувствует уважительное, любовное к ней отношение. И возвращает за это сторицей. Цифры полученного урожая красноречивы. В 2023 году «Сады Барабы» собрали 163 т ягод, в 2024-м – 218 т... Они собирают (и предоставляют такую возможность людям) разные ягоды, которые после, замороженными, можно купить на различных рынках.

Сергей Викторович Неволин спокойно и уверенно раскрывает секреты удачного хозяйствования: «У нас каждый год уникален, одинаковых не бывает. Нынешний не стал исключением. Например, погода не позволила уродиться малине: возвратные заморозки

все уничтожили. Но мы подобные возможности учитываем, готовы к ним. Поэтому слышим такими гибкими и четкими. Спасает от природных катаклизмов то, что есть другие ягоды. Потому что кооператив выращивает много культур. Практически все, что растет в Сибири».

Признаться, главный ягодник Барабы и не мечтал, что пойдет в сельское хозяйство, хотя успешно окончил новосибирский аграрный университет. Притянуло. Он вернулся на землю, которая тихо цвела и плодоносила садами, чтобы служить ей, открывал здесь свои недюжинные предпринимательские способности. За это время счастливо женился, родились четверо детей. Мысли об отъезде с малой родины испарились, как и молодое желание кому-то что-то доказать. Неволин не сомневается, что теперь он на своем месте, и это главное.

В сельхозкооперативе «Сады Барабы» работают все деревенские, которым позволяют годы. Увы, основная часть коллектива здесь – люди взрослые. Молодежи, которую, как и везде, приманивают большие города, мало. Над решением этого вездесущего вопроса в хозяйстве крепко думают, пытаются его исправить. Например, едва оканчивается сельскохозяйственный год, работники сельхозкооператива едут в местный санаторий, с которым сотрудничает хозяйство. В среднем двадцать человек. Здесь им лечат имеющиеся хронические проблемы со здоровьем. А главное, занимаются профилактикой того, что может возникнуть. Сергей Викторович признается: «Я бы заставлял людей проходить такую санаторную профилактику! Меньше было бы болезней и переживаний. Работа-то у сельчан сложная! Меньше стало бы и больничных...»

Традиционно заботятся в хозяйстве и о ребятах – социальными выплатами, подарками к праздникам. К счастью, примеры прихода к работе молодых в садах тоже есть, и это внушает оптимизм во взгляде на будущее. Нынче, например, работала девушка из Новосибирска. Ее направила мама: посмотрим, на что способна! Оказалась такой, что в труде за ней многим не угнаться. Выполняла работу так, что залюбуешься. Окончила сезон не только с хорошей зарплатой, но и с денежной премией, а еще с дорогим предложением: «Ждем вновь!»

А что? Село Старощербакново, из жителей которого главным образом состоит сельхозкооператив «Сады Барабы», место хорошее – красотой, уютом, атмосферой, благами



цивилизации, к которым привык сегодня горожанин, и еще крепкой, понимающей, деятельной местной властью. Все для хорошей жизни подходит.

В сельхозкооперативе не умеют жаловаться и не надеются на кого-то. Хотя в госпрограммах стараются участвовать, чтобы получить помощь от государства. Но здесь привыкли рассчитывать в первую очередь на себя, помня, что хорошо помогать тем, у кого спина мокрая. Оттого останавливаться на достигнутом не спешат. Нынче посадили яблони, из плодов которых предприниматели планируют делать крафтовый сидр. С председателем отсутствием сиюминутности в планах и высоким качеством заявленной продукции они нашли общий язык. Здесь стараются поддерживать инициативы своих и на другие рынки сбыта, кроме сибирского, не засматриваются.

... Вот и зацветет яблоневый сад по весне, уверяя людей в торжестве жизни. В том, что все приходит к тем, кто не слагает рук.

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

С. В. Неволин: «В сельском хозяйстве нельзя ждать быстрого результата, скорой прибыли. Все здесь происходит "высшыками" длиной в 5-7 лет. К этому важно быть готовым. Возможная прибыль зависит от грамотной агрономии, возделываемых сортов, возникших погодных условий и так далее. Если ты тут прозевал – будешь без прибыли. Сельское хозяйство – это бесконечная работа, когда некогда отдыхать. А еще долгосрочные перспективы и уверенность: будешь на земле работать – люди к тебе непременно придут».

ДЕЛО В ЦИФРАХ

СХПК «Сады Барабы» в Барабинском районе – одно из ведущих садоводческих предприятий Сибирского федерального округа. Здесь на 245 га выращивают 14 наименований плодово-ягодных культур, имеется большой питомник площадью 25 га. В питомнике выращивают саженцы смородины (черная, красная, белая), жимолости, крыжовника, калины, малины (красная, желтая), облепихи, земляники, шиповника, саженцы декоративных культур. Ежегодно хозяйство производит 220–230 т плодов и ягод и около 1 млн саженцев, из них 240 тыс. – рассада земляники. Механизации процесса уделяется особое внимание: 3 польских комбайна позволяют собирать до 5 т смородины в день. Есть и машина для выдавливания косточек из вишни, и сушилка для листьев ягодных кустарников и многое другое.

» У нас каждый год уникален. Например, погода не позволила уродиться малине: возвратные заморозки все уничтожили. Но мы подобные возможности учитываем, готовы к ним. Поэтому слышим такими гибкими и четкими »

СЕРГЕЙ НЕВОЛИН

Новосибирская область как центр сотрудничества с Беларусью

Взаимодействие между регионом и республикой в этом году вышло на новый уровень. О том, как развиваются совместные проекты в Сибири, рассказал руководитель отделения белорусского Посольства в Новосибирске Сергей Тележинский



– Сергей Владимирович, давайте начнем с недавних событий – Технопрома и Транспортного форума. Если судить по этим мероприятиям, насколько экономически сказывается присутствие в Сибирском федеральном округе ваших дилеров? Тем более что вы их уже практически объединили.

– Да, сейчас работает мультибренд. У нас впервые МАЗ, МТЗ, АМКОДОР и Гомсельмаш представлены под одной крышей на МТЗ Сибирь, куда можно заехать, увидеть всю их продукцию и получить полную информацию. Клиенты разные. Кому-то нужна коммунальная техника, кому-то – сельскохозяйственная.

Эту инициативу подхватили другие российские регионы. На настоящий момент порядка десяти мультибрендовых центров созданы в разных субъектах по тому же принципу.

– То есть идея исходила от Новосибирска?

– Отрадно, что эта инициатива пошла дальше, но мы на этом не останавливаемся.

Новосибирск, понятно, – мегаполис. А есть территории (например, Томская область), где такой мультибренд и не нужен. Там пытаемся решать вопросы по сервисным центрам – тоже мультибренд, но по обслуживанию техники. Купить можно и в соседнем регионе, сервис же должен быть максимально приближен к месту работы техники.

В рамках Технопрома вообще произошло много интересного. Например, на нашей площадке отработали белорусские компании-производители микроэлектроники: «Планар», «ИНТЕГРАЛ». Мы показали возможности белорусского станкостроения. И результаты есть. Например, установлен контакт между «Планаром» и НЗПП «Восток», который сейчас проводит модернизацию, реализует новый проект. Для этого предприятие закупает оборудование «Планара». В свою очередь

НЗПП поставляет «Планару» лазеры. Это и есть интеграция.

Один из серьезных вопросов на сегодня – возможности использования наших сил по проектированию новосибирского метро и его строительству. Уже состоялось несколько встреч по этой теме в мэрии, подписан меморандум. Компания «Минскметропроект» готова к взаимодействию. Я думаю, что из этого что-то получится.

Если продолжить тему, то на Транспортном форуме был представлен трамвай, который Беларусь будет поставлять в Новосибирск. В этом году запланирована поставка двадцати трамваев. В 2025-м и 2026-м – еще по двадцать.

Здесь хочется отметить опыт «БКМ-Сибирь», нашего совместного предприятия (50% – Белкоммунмаш, 50% – Горэлектротранспорт Новосибирска), которое занимается модернизацией старых трамваев. На их тележку ставится новый корпус производства Беларуси. Такой трамвай обходится в два раза дешевле, чем покупка полностью нового. В других регионах тоже это поняли и готовы этим заниматься. Не так давно обсуждали эту тему на встрече с томским губернатором.

– Как вы оцениваете сибирское будущее новой линейки комбайнов Гомельского завода сельскохозяйственного машиностроения?

– Как показывает практика, наша техника отлично работает в условиях Сибири. И она дешевле, чем китайская. Ну а между белорусскими и российскими производителями конкуренции нет. Будет запрос от сельхозпредприятий, фермеров – будут машины, запчасти, сервис. Все обеспечим.

– От сельхозтехники логично перейти к тому, для чего она существует, – к продовольствию. В конце сентября на пло-

щади Ленина Новосибирска работала ярмарка белорусских продуктов. Все было традиционно?

– Опыт предыдущих лет показывает, что такие ярмарки – лучший формат для горожан. Как вы помните, после пандемийного периода сместились сроки проведения, был опыт организации ярмарки в апреле, но все-таки именно осенью белорусскую продукцию можно представить наиболее широко.

– Белорусские товары вообще в последние годы стали очень востребованы в Новосибирске.

– Я, например, нахожусь здесь почти два года и приобретаю привычные белорусские товары без всякого дискомфорта. Что захотел, то и купил. Когда сюда приехал, была всего пара магазинов белорусских продуктов сети «БМК», сейчас их в Новосибирске девять. Уже два открылись в Томске, в ближайшем будущем они выйдут в Омск. Есть наша продукция и в федеральных сетях.

– Помимо ярмарки традиционными стали Дни культуры. Что будет сейчас?

– Год от года Дни Беларуси расширяют формат в столице Сибири. На этот раз в гала-концерте примут участие около семидесяти представителей творческих коллективов Беларуси. В киноцентре «Победа» состоится Дни кино, в краеведческом музее – выставка белорусского творчества. В 2023-м мы организовали здесь Дни культуры Минской области, затем договорились с губернатором Андреем Травниковым о проведении Дней культуры Новосибирской области в Минске. Все прошло очень хорошо, у белорусов это мероприятие получило положительные оценки.

– Как можете оценить рост туристического потока между нашими странами?

– Объемы турпотока растут как в Беларусь, так и в Россию. Сегодня турфирмы предлагают самые разнообразные программы отдыха – от санаторно-курортного до гастропаузов. Конечно, если бы было прямое авиасообщение с Новосибирском, турпоток увеличился быкратно.

– Какие-то шаги предпринимаются в этом направлении?

– Тут вопрос на самом деле уже на стороне Новосибирской области. Все упирается в возможность субсидирования полетов из регионального бюджета. Опять же, не хватает послаблений по межгосударственным пассажирским перевозкам, потому что международный тариф достаточно высокий. На уровне правительств России и Беларуси вопрос решается. Понятно, что согласование всей необходимой для этого документации требует времени. Надеюсь, что в 2025 году что-то должно измениться. Новосибирск – удобный логистический узел. Если появятся прямые рейсы в Минск, уверен, они будут востребованы как жителями Беларуси, так и всего Сибирского федерального округа.



Простота и надежность – девиз производителей белорусской техники

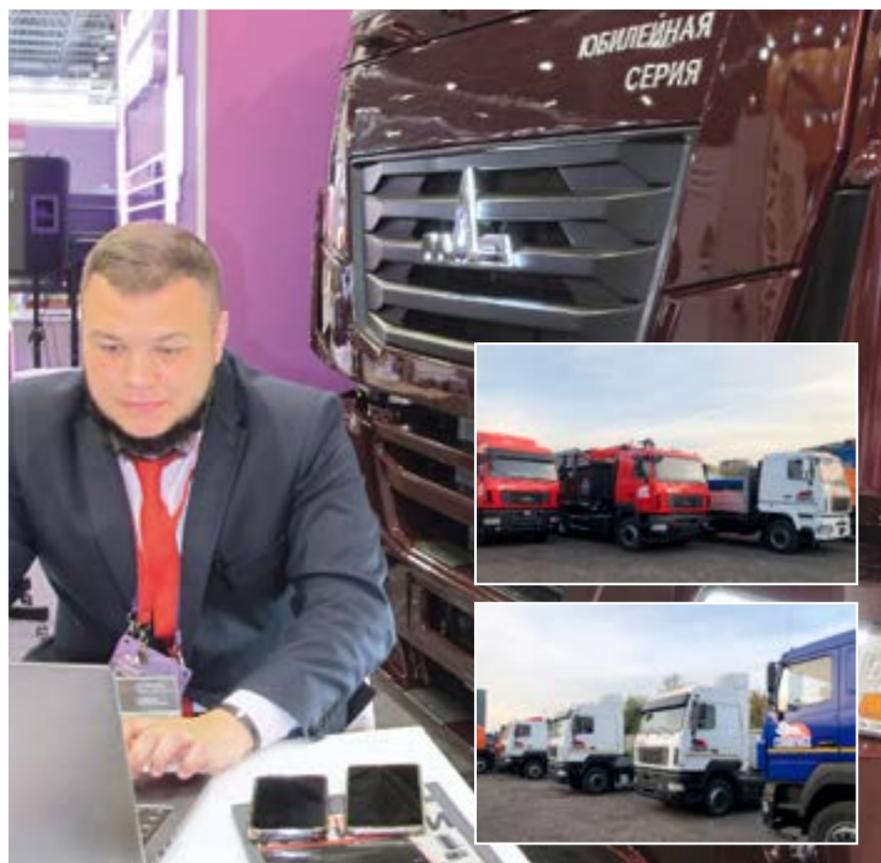
В какие бы дали ни забрасывала репортерская судьба, всегда, как с добрым знакомым, встречаешься с белорусской техникой. Работает в любых условиях, некапризна, проста в управлении, если что-то ломается по дороге, водитель сам в состоянии устранить поломку на трассе. Ну и дилерский сервис, конечно, обеспечивает на 100% всеми запчастями.

Мы беседуем с Александром Жильниковым, старшим менеджером отдела продаж новосибирского офиса ГЛАВМАЗ. Эта компания стала дилером № 1 по итогам 2023 года.

«Те, кто приходит к нам однажды, очень скоро становятся постоянными клиентами. Это все благодаря разнообразию моделей и надежности поставок, – говорит Александр Сергеевич. – Мы поставили в Новосибирскую область 150 мусоровозов; регулярно привозим зерновозы; на строительстве четвертого моста использовались мазовские краны; наши партнеры – это СГК, «Сибирское стекло» и еще ряд известных в Сибири компаний. Для того чтобы клиенты чувствовали себя уверенно, дилерская сеть включает в себя четыре сервисные точки, в которых всегда есть все детали и необходимые масла».

Жильников признал, что в последнее время ощущается конкурентное давление со стороны китайских моделей, но при этом отметил, что качество все равно на стороне белорусских производителей. Китайская машина, возможно, более комфортна для водителя, но такое количество электроники, которое в ней установлено, делает ее практически неспособной выдерживать перепады сибирского климата.

«Мы завели в -40°C наш седельный тягач с двигателем ЯМЗ-7511, который до этого



долго стоял на стоянке. С китайской техникой это бы вряд ли удалось, – пояснил дилер и добавил: – Вот такие рабочие характеристики нужны нашим клиентам от Оренбурга до Якутии. В любой мороз – сел и поехал. Эти модели они и покупают».

Впрочем, называть производителей КНР жесткими конкурентами не совсем правильно. На минском автозаводе тесно сотрудничают с коллегами из Поднебесной, очень многие передовые разработки успешно используются в белорусской технике. В ближайшее время будет обновление кабин, интерьера, повысится удобство.

Что касается стоимости, то «дилер №1» идет навстречу клиентам. Он сотрудничает со всеми банками и лизинговыми компаниями, подбирает индивидуальное финансовое решение.

Словом, у сибирских покупателей есть основания доверять продукции ОАО «МАЗ». Лучшие традиции предприятия, которое начало свою работу в 1944 году, только укрепилась со временем. Современное производство позволяет выпускать широкую линейку моделей техники, востребованной в строительной, автодорожной отраслях и, безусловно, в сельском хозяйстве. Можно с уверенностью сказать: МАЗ с честью прошел проверку на прочность, успешно развивается и уверенно смотрит в будущее.

ПОЧЕМУ КЛИЕНТЫ ВЫБИРАЮТ ГЛАВМАЗ

1. Компания имеет статус официального дилера МАЗ, что дает возможность работать по ценам завода-производителя.
2. Максимально быстрые поставки в любую точку Российской Федерации благодаря отточенной логистике и наличию стоянок на территории России.
3. Гибкая система скидок и бонусов.
4. Качественное сервисное обслуживание (доступно гарантийное обслуживание техники минского автозавода, купленной у любого официального дилера).
5. Клиентоориентированность.

РЕКЛАМА 0+



sibagroweek.ru



СИБИРСКАЯ АГРАРНАЯ НЕДЕЛЯ

Международная агропромышленная выставка

6 - 8 НОЯБРЯ 2024

РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:

- Сельхозтехника / Запчасти / Расходные материалы
- Оборудование и материалы для животноводства
- Агрохимия / Удобрения / Семена
- Оборудование и материалы для переработки агропромышленной продукции

ПРИМИТЕ УЧАСТИЕ В ВЕДУЩЕМ ОТРАСЛЕВОМ СОБЫТИИ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА!

Организатор:



СИБИРСКАЯ
ВЫСТАВОЧНАЯ
КОМПАНИЯ

@sibagroweek sibagroweek +7 (383) 304-83-88 **НОВОСИБИРСК ЭКСПО ЦЕНТР**

СИБИРСКИЙ РЕПОРТЁР

Журнал «Сибирский репортёр» зарегистрирован УФС по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по НСО. Регистрационный номер ПИ № ТУ54-00548 от 13 февраля 2013 г.

Издатель: ООО «ИСТОК»

Адрес издателя и редакции: г. Новосибирск, ул. Ватутина, 40/1, 2-й этаж
Адрес для писем: 630024, г. Новосибирск, а/я 142
Тел: +7-913-902-9611. E-mail: 3611456@mail.ru

Учредитель, главный редактор: Александр Анатольевич Горбаченко

Шеф-редактор: Анджела Горбаченко
Обозреватели: Виктор Русских, Елена Волкова
Маркетинг и реклама: Александр Абрамушкин
Верстка: Дмитрий Тарасенко

Отпечатано в типографии ООО «Печатный дом – Новосибирск»
г. Новосибирск, ул. Лазарева, 33/1, оф. 305

Дата выхода: 31.10.2024

Подписано в печать:
по графику – 17:00 31.10.2024
фактически – 17:00 31.10.2024

Тираж: 7000 экз.

Распространяется бесплатно, по подписке

Каждый должен сделать свой правильный выбор

Аграрный университет имеет богатую 90-летнюю историю, и на протяжении всех этих лет он постоянно развивается, преодолевая все вызовы. Сегодня НГАУ охватывает почти 30 направлений подготовки, дает своим студентам не только образование, но и возможности для успешного старта будущей карьеры.

ФОКУС НА СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

В 2024 году университет взял курс на развитие цифровых и биотехнологий. В магистратурах по направлениям «Биотехнология. Экспертиза и биобезопасность» и «Прикладная биоинформатика» стартовали новые программы, разработанные совместно с Передовой инженерной школой НГУ.

В бакалавриате появилась «Прикладная информатика». Соответственно, расширена научная база: открыты Исследовательский центр ветеринарной биотехнологии и иммунологии, Центр разработки и внедрения программного обеспечения, а до конца года будет запущен Биоинженерный факультет.

Что такое фаблаб? Специальное пространство для проектной работы студентов и школьников по 3D-моделированию и VR-разработке. Со временем планируется создание исследовательских центров под все приоритетные направления: ветеринарные, пищевые и экологические биотехнологии, биоинформатика, агробиотехнологии. Все это соответствует запросам развивающегося сектора биоэкономики.

Ректор НГАУ Евгений Владимирович Рудой ориентирует свою команду и студентов на выполнение ключевой стратегической задачи: стать центром нового биотехнологического образования в России. Для этого будут полностью пересобраны образовательные программы. Студентам будут представлены образовательные треки: научный, предпринимательский и технологический. Важно, что IT-модуль становится сквозным для всех образовательных программ.

Уже сегодня в рамках проекта «Цифровые технологии для АПК 4.0» реализуются задачи по цифровой селекции и точному земледелию. В работе участвуют студенты. Они разрабатывают цифровые платформенные решения, занимаются анализом баз данных, информационно-аналитических систем и приложений.

НГАУ: УСПЕШНАЯ КАРЬЕРА НА ВСЮ ЖИЗНЬ

«Очередь» за выпускниками аграрного вовсе не преувеличение. Уже с начальных курсов представители сельхозпредприятий начинают «присматриваться» к лучшим и предлагать будущим специалистам выгодные условия работы.

Каждый выпускник университета нацелен на высокие результаты, обладает широким кругозором и профессиональными компетенциями, умеет использовать современные технологические

инструменты. Ежегодно более 80% выпускников находят работу в своей профессиональной сфере.

Кстати, год от года повышается осознанность абитуриентов: вчерашние школьники приходят в вуз более подготовленными, нацеленными на дальнейшее саморазвитие и обучение. Ректор вуза проводит традиционные встречи со студентами, отвечая на вопросы. В этом году их интересовало, как будет меняться система образования.

На вопрос «Что будет со студентами, окончившими бакалавриат, после перехода на другую систему образования?» Евгений Владимирович ответил: «Это никак не повлияет на дальнейшее трудоустройство наших студентов. Формулировка "бакалавриат" будет изменена,

Одной из стратегических задач по программе продовольственной безопасности страны является обеспечение кадрами. И здесь есть точка роста для приложения совместных усилий. Университет ежегодно выпускает до полутора тысяч квалифицированных специалистов, чья специализация позволяет занимать ведущие места на предприятиях АПК

вместо этого будет присвоена квалификация специалиста. Каким станет дальнейшее образование с 2025 года, пока сказать трудно, сейчас обрабатываются разные модели, но это никак не повлияет на качество обучения».

Также Евгений Владимирович отметил: «Возможностей для самореализации в нашем университете немало, но многое зависит и от вас. Перед вами открываются новые двери, где вы находитесь на развилке своего жизненного пути, и нужно сделать правильный выбор. Новосибирский аграрный университет – это правильный выбор».

КАДРЫ: ЗАДАЧА СО «ЗВЕЗДОЧКОЙ»

Одной из стратегических задач по программе продовольственной безопасности страны является обеспечение кадрами. И здесь есть

точка роста для приложения совместных усилий. Университет ежегодно выпускает до полутора тысяч квалифицированных специалистов, чья специализация позволяет занимать ведущие места на предприятиях АПК.

Однако этого недостаточно, чтобы вся отрасль сделала прорыв и перешла на рельсы современной биоэкономики. К тому же объективные факторы, к сожалению, приводят к оттоку молодых специалистов в другие сферы. Не все хозяйства, нуждающиеся в профессионалах, могут сегодня обеспечить высокий уровень зарплат, программы поддержки молодых кадров и другие привлекательные условия.

Согласно данным Министерства сельского хозяйства НСО, в 2024 году было открыто 535 вакансий у сельхозтоваропроизводителей. Из них 403 вакансии предназначены для специалистов с высшим образованием, а 132 вакансии (25%) – для специалистов со средним профессиональным образованием.

Лишь 20% вакансий с заработной платой выше 50 000 рублей, 55% – в диапазоне от 30 000 до 50 000 рублей, и 25% – ниже 30 000 рублей. Возможность предоставления жилья имеется у 58% работодателей. Всего 14% вакансий соответствуют требованиям соискателей: предлагается зарплата на уровне или выше средней по Новосибирской области и возможность проживания. Чаще всего выпускники делают свой выбор в пользу ведущих хозяйств, таких как племзавод «Ирмень», «Лебедевское», «Кудряшовское», «Скала», «Преображенское», «Раздольное», «Сибирская нива», «Соколово».

Стоит отметить, что сельскохозяйственным производством в Новосибирской области занимаются 399 организаций, но, к сожалению, только треть из них взаимодействует с университетом по вопросам кадрового обеспечения.

В июле этого года Евгений Рудой принимал участие в панельной дискуссии «Актуальные вопросы современного аграрного образования», которая прошла в рамках Международной выставки-форума «Россия» на ВДНХ. В том числе обсуждались вопросы взаимодействия науки и высшего образования в сфере АПК в части подготовки специалистов. Участники сделали акцент на особой значимости взаимодействия научных и образовательных организаций с реальным сектором экономики.

«Поэтому мы постоянно повышаем качество образования наших студентов за счет стажировок в ведущих хозяйствах и считаем это одной из наиболее сильных сторон нашего университета», – подчеркнул Евгений Рудой.



Уроки истории от Николая Гаращука



СИ... ИЙ РЕПОРТ
Бизнес. Технологии. Ре

Созданная по его инициативе в 2003 году Ассоциация землячеств Новосибирской области, до сих пор является ключевой общественной организацией

» Он по-прежнему полон энтузиазма, постоянно встречается с молодежью. В этом году ему исполнится 95 лет, и нетрудно представить, сколько он может вспомнить важных историй из жизни своей, Барабинского района и всей Новосибирской области »

Николай Гаращук – известный новосибирский общественный деятель, основатель Ассоциации землячеств НСО – большую часть жизни прослужил на руководящих постах в органах областной власти. Но с землей его связь не рывалась никогда. И, по его собственному признанию, ни дня не работав в структурах АПК или Потребкооперации, он обрел там истинных друзей.

Причина такой «родственной» связи государственного служащего с селом очень проста. Конечно же, все началось в детстве. Родился Николай Григорьевич в небольшой деревне

Коноваловке Куйбышевского района. Поселение просуществовало чуть более 50 лет и сохранилось только в книге Николая Григорьевича «Вот моя деревня...». Впрочем, это литературное произведение сберегло не только истории про соседей, знакомых и первых коллег молодого учителя Николая Гаращука. Эта книга, написанная при поддержке директора института «Запсибгипропроводхоз» Василия Лапы, стала энциклопедией по уникальной территории области – Барабе. 20 лет жизни Николая Григорьевича прошли здесь. Под его руководством и при непосредственном участии Барабинский район рос, развивался, хорошо

и богател. Ну а связь с землей, как понимаете, окрепла и осталась навсегда.

Все годы успешной карьеры в органах власти Николай Григорьевич не оставлял свои, как он говорит, «деревенские привычки» и в Новосибирске. Обязательно поздравлял с праздниками студентов и педагогов колледжа потребительской кооперации; с удовольствием ездил по районам; всегда помогал молодым специалистам, кто приезжал в областную столицу из деревень строить будущее. Вроде бы это и не входило в круг его обязанностей, но все районные руководители знали: Гаращук в городе свой – и поможет советом, и поддержит делом.

Николай Григорьевич заведовал ключевыми отделами обкома партии: государственно-правовым, международных связей, административных органов. Его решения зачастую оказывались судьбоносными, поэтому многие нынешние политики называют Гаращука своим учителем. Ну а созданная по его инициативе в 2003 году Ассоциация землячеств Новосибирской области, до сих пор является ключевой общественной организацией. Ее авторитет, а также разнообразие проектов и направлений работы год от года существенно увеличиваются.

«Цель создания Ассоциации землячеств Новосибирской области предусматривала обмен опытом, координацию совместных действий. И это нам удалось», – подчеркивает Николай Гаращук.

Сегодня Ассоциация огромное внимание уделяет патриотическому воспитанию и Николай Григорьевич в курсе всех дел. Он по-прежнему полон энтузиазма, постоянно встречается с молодежью. А еще он интереснейший рассказчик. В этом году ему исполнится 95 лет, и нетрудно представить, сколько он может вспомнить важных историй из жизни своей, Барабинского района и всей Новосибирской области.

«Все начиналось на наших уроках в школе»

5 октября в России отмечали День учителя. Каждый из нас в этот день вспоминал своих любимых учителей.

А купинец Игорь Самойлов, капитан, разведчик, признался, что об учителях он помнил каждый день своей службы в зоне СВО.

Игорь – выпускник Новосибирского высшего военного командного училища. Участвовал в боях за Изюм и Красный Лиман. Мы познакомились с ним на праздничных мероприятиях, посвященных столетию Купинского района – боец приехал на восстановление домой после ранения.

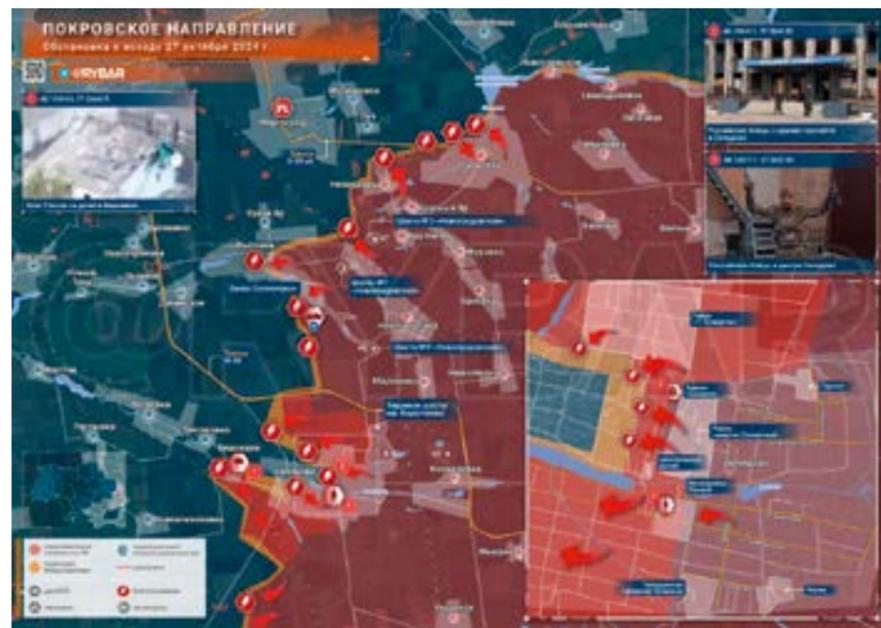
Время встреч у героя расписано – земляки хотели обнять, поговорить, поддержать. Но в первую очередь Игорь Юрьевич пришел в родную школу сказать спасибо своим учителям.

«У меня была плохая дисциплина: мог опоздать, проспять первый урок. Но мои учителя воспитывали в нас характер, с годами я понял важность внутреннего распорядка, – подчеркнул Игорь и добавил: – А еще они учили нас думать, оценивать ситуацию и находить единственно верное решение. Этот навык пригодился мне на войне! Вспоминал уроки математики, когда надо было быстро взвесить все условия и решить задачу. Гибкость ума и самодисциплина – вот чему научила меня школа и что важно для меня сейчас!»

Игорь искренне рад, что его школа стала лицом: «Учителя нас ничего не заставляли делать, но всегда личным примером подталкивали к новым знаниям, чтобы мы сами развивались и учились постоянно. Эти их усилия и привели школу к званию лица. Этим надо дорожить».

Связь с родным районом у разведчика не прерывается. Находясь там, признается Игорь, очень ждешь поддержки от близких. По-другому относишься к письмам и искренним словам.

«Вы бы видели, как плачут 40-летние бойцы над письмами школьников, когда



читают их на передовой. Это бесценно, твоя работа обретает смысл: мы воюем за своих близких – матерей, сестер, односельчан. Вот так малая родина становится огромным миром, за который не жалко отдать жизнь».

А далекие села, в которых побывало подразделение Игоря, – это новые родственники. «Нас там ждут, встречают, больно видеть, как брошенные на произвол судьбы старики вы-

ходят навстречу нашим солдатам, плачут от радости и несут последнее, что у них осталось в огороде», – говорит Самойлов.

А еще родное Купино научило Игоря всегда находить время для спорта. В школе занимался футболом, пауэрлифтингом. Привычка поддерживать физическую форму сохранилась на всю жизнь. И сейчас, находясь в перерыве между командировками, Игорь регулярно тренируется, сдает нормативы на мастера спорта. Уверен, что без выносливости «за ленточкой» никак. «Мы выходим на задание с грузом в 120 кг, все необходимое несем на себе», – пояснил Игорь и очень рекомендовал мальчишками ходить в спортзал.

Именно родная школа и район дали толчок к развитию, помогли когда-то понять – кто ты и чем должен заниматься. Теперь профессия Игоря – защищать Родину.

«Куда пошлют, там и буду работать», – заверил Самойлов. При этом он точно знает: где бы ни был востребован, как бы далеко ни занесла военная судьба, его место силы всегда будет здесь – в Купинском районе. И на самых дальних рубежах он будет помнить о тех, кто научил его любить Родину, – своих учителях.



» Мои учителя воспитывали в нас характер, с годами я понял важность внутреннего распорядка. А еще они учили нас думать, оценивать ситуацию и находить единственно верное решение. Этот навык пригодился мне на войне »

ИГОРЬ САМОЙЛОВ

Обь-Енисейский канал: трагедия мечты и пример беззаветного героизма

»Еще в середине XVIII века путешествие на эти малообжитые земли было сопряжено с огромным трудом. Поэтому идея прорыть канал, который бы соединил великие сибирские реки Обь и Енисей, прямо-таки витала в воздухе »

В 2019 году возле Сибирского государственного университета водного транспорта (СибГУВТ) появился лаконичный памятник: трехметровая стела с приклоненным к ней якорем, и под стилизованными каменными волнами – карта маршрута беспрепятственного прохода в 1942 году экспедиции судов Енисейского пароходства из Красноярска до Колпашево (в те годы входившего в состав Новосибирской области) водным путем. В верхней части стелы – памятная доска: «Героям-речникам, участникам проводки каравана судов по Обь-Енисейскому каналу в 1942 году».

Памятник создан по инициативе Новосибирской региональной общественной органи-

зации «Союз силовых структур Родины (СССР)» на средства муниципального гранта мэрии 2019 года, изготовлен в Мемориальной архитектурной мастерской Максима Салахова.

Но, возможно, теперь, по прошествии пяти лет, новые студенты вуза, торопясь мимо монумента на занятия, уже не обращают на него особого внимания и не догадываются о том, сколько трагического и героического скрыто в этих скупых строках посвящения.

Впрочем, сегодня мы хотим вам рассказать не просто историю отдельного подвига. Он явился лишь завершающим звеном в длинной цепи событий, в которую вплетены экономические, научные и военно-политические интере-

сы страны в Сибири на протяжении нескольких веков.

ВОДНЫЙ ПУТЬ ДЛИНЮЮ В СТОЛЕТИЯ

Как известно, с древних времен охотники, купцы и прочий люд, кому постоянно приходилось путешествовать по воде, нередко были вынуждены преодолевать расстояние от одной реки до другой, волоча свое суденышко через непроходимые дебри. Это был трудный и нелегкий путь. И, наверное, не раз в их головах мелькала мысль: «Эх, как было бы хорошо, если бы все реки были соединены между со-



бой, чтобы можно было легко пройти из одной в другую!»

Наверняка такая же мысль возникала и у атамана Ермака во время его похода в 1581 году, и у его последователей – казаков – во время дальнейшего освоения Сибири, и позднее, когда Сибирская земля уже прочно вошла в состав государства Российского.

Еще в середине XVIII века путешествие на эти малообжитые земли было сопряжено с огромным трудом, так как приходилось преодолевать мели, пороги и огромные расстояния между реками. Поэтому идея прорыть канал, который бы соединил великие сибирские реки Обь и Енисей, прямо-таки витала в воздухе.

По-видимому, первые полевые изыскания были проведены под руководством крепцмейстера, затем генерал-майора О. И. Новиц-

кого, управляющего Чекистскими суконными фабриками в Иркутске, принадлежащими Министерству путей сообщения. 12 августа 1797 года Новицкий сообщил о найденном удобном пути между реками Тым (притоком Оби) и Сым (притоком Енисея). И с 1797-го по 1804 год он регулярно отправлял рапорты о ходе работ по нивелированию озера Байкал и рек Ангара, Енисей (до устья Сыма), Тым, Сым, Кеть и Иртыш. Средства на эти изыскания выделялись томским и тобольским губернаторами вплоть до отъезда Новицкого в Санкт-Петербург.

В 1805 году граф Н. П. Румянцев, возглавлявший Департамент водяных коммуникаций, распорядился выделить 6 тысяч рублей инженеру Д. К. Сомину на исследование сибирских рек. При этом было дано предписание об осмотре местных и гидрографических особенностей

предполагаемых соединительных водных коммуникаций. Необходимо было также наиболее удачные маршруты отметить на картах, фиксируя все волоки, по которым можно провести линии каналов.

Кроме того, Сомину предписывалось провести подробную геодезическую разведку рек, отмечая все имеющиеся на них мели, песчаные косы, каменные пороги и завалы. А также нанести на карты полосу лесов на расстоянии 5 саженей от берега, сделать отметки высокого, среднего и низкого уровней воды, измерить высоту берегов и указать состав грунта. Там, где это представлялось возможным, следовало составить предварительные проекты каналов и гидротехнических сооружений по типу Мариинской водной системы. Эти сооружения в начале XIX века считались наиболее удачными в плане пропускной способности грузов. Поэтому предполагаемые проекты водных путей в Сибири рекомендовалось разрабатывать с теми же габаритными параметрами судоходных гидротехнических сооружений.

Главной причиной, по которой правительство Российской империи занималось исследованиями далеких сибирских рек, была, конечно, экономическая. Надо было сделать более безопасными и эффективными торговые пути, связывающие Китай и Европейскую часть России. С одной стороны, огромные расстояния, различные опасности, подстерегающие в дороге торговые караваны, а с другой – мощные водные системы крупнейших рек и относительно быстрое, по сравнению с сухопутным, движение по ним – все это требовало поиска эффективных решений по созданию водного пути.

К 1810 году в Департаменте водяных коммуникаций скопилось множество частных проектов по соединению рек Европейской части России с реками Западной Сибири. Для проверки всех предложений и проведения изысканий новых направлений был создан X Округ путей сообщения, пост управляющего директором которого занял инженер путей сообщения капитан Ф. Ф. Риддер. В его обязанности входило составление подробных карт рек, расположенных на территориях Томской, Енисейской, частично Пермской и Оренбургской губерний, а также анализ возможностей улучшения их судоходных качеств.

В конце 1811 года Ф. Ф. Риддер представил в Департамент записку «Описание по предмету соединения рек Оби и Енисея через Маковский волок». Но этот проект не нашел поддержки в министерстве по причине плохой проработанности. Да и откуда ей было взяться, когда инженерных кадров катастрофически не хватало. А вскоре и вообще стало не до того – грянула Отечественная война 1812 года.

После победы над Наполеоном Округ продолжил проведение изысканий в районе Обь-Енисейского водораздела. Были проработаны четыре направления: реки Сочур и Анциферовка; Вах и Елогуй; Тым и Сым; Кеть, Сочур и Кемь. При этом основными критериями для выбора наилучшего водного пути являлись наименьшая протяженность сухопутного волока, достаточный для шлюзования объем водоизмещения в реках, степень населенности территории, культурные и экономические особенности жизни местного населения, а также климатические ус-



рекомендации по составу участников экспедиции из двух партий, в каждой из которых должны были присутствовать: один флотский офицер и один инженер путей сообщения. Одной из партий было поручено выполнить обзор Ангары от Иркутска до Енисея, а другой – сделать обзор Кети, рек Кеть-Касского направления, включая территорию Маковского волока и реку Чулым с перевалом на Енисее.

Опять, как и 60 лет тому назад, возникла необходимость в сборе различных данных об особенностях местности, геологических и гидрографических условиях бассейнов рек Оби и Ангары. Их необходимо было сравнить с прежними, полученными Риддером и другими исследователями и хранящимися в разных ведомствах – Министерстве путей сообщения, Военно-топографическом отделе Главного штаба, в Гидрографическом департаменте, Географическом обществе и Центральном статистическом комитете.

Что интересно, судьба идеи соединения каналом Оби и Енисея, несмотря на явную экономическую выгоду, с самого начала и до самого конца оказалась целиком и полностью зависимой прежде всего от военно-политической ситуации. Интерес российского правительства к ней вспыхнул не в последнюю очередь в связи с обострением отношений с Китаем во второй половине 1870-х годов из-за Илийского края. Он поставил два государства на грань вооруженного противостояния. Не имея в то время в Сибири удобных разветвленных транспортных коммуникаций, позволяющих перебросить войска или подвезти грузы военного ведомства, Россия, в случае начала боевых действий, могла оказаться в довольно сложном положении. Требовалось быстро найти выход из сложившейся ситуации, и проект Обь-Енисейского канала оказался тут весьма кстати.

Надо также отметить, что Обь и Енисей, даже соединенные каналом, не могли считаться полноценным водным маршрутом без Ангары, русло которой требовалось расчистить от порогов и сделать судоходным. Так что размах замысла был впечатляющ: создать единый непрерывный

ловия. Для каждого из этих направлений к тому времени уже полковник Ф. Ф. Риддер сделал эскизные проекты соединительных каналов и шлюзования рек.

Казалось бы, все шло к выделению денег и долгожданному началу строительства канала, который бы соединил Обь и Енисей, но не тут-то было. В 1817 году генерал-губернатор Сибири И. Б. Пестель (отец декабриста Пестеля) своим приказом запретил деятельность X Округа путей сообщения, и спустя пять лет он был упразднен. Все работы были свернуты на десятилетия.

В 1861 году П. П. Крузенштерн, внук первого русского кругосветного мореплавателя, принял удачную попытку попасть в Енисей через Карское море, а спустя два года вышел из Обской губы в устье реки Таз. Но и это не подвигло правительство возобновить работы.

Впрочем, если посмотреть на ситуацию в России в те годы комплексно, то заметно, что Александру II, вообще-то, было не до того. Во-первых, страна только-только начала приходить в себя после поражения в Крымской войне. А во-вторых, вместе с отменой крепостного права и проведением других реформ в России началась активная общественно-политическая жизнь.

В Сибири среди казачьих офицеров и выходцев из купечества получили большое развитие идеи областничества. Областники выступали за демократические свободы и борьбу с самодержавием. Сибирь они рассматривали как колонию европейской России и выступали за ее отделение от империи. Понятно, что все это вызывало настороженность правительства и нежелание вкладывать деньги в какие-либо проекты, поощряя растущий сепаратизм.

В то же время само сибирское купечество, озабоченное увеличением товарооборота и, соответственно, необходимостью наращивания объемов перевозимых грузов, активно предпринимало самостоятельные шаги по поиску соединения водных путей Оби, Енисея и Ангары.

В 1872 году енисейский купец П. Е. Фунтосов узнал от остряка П. П. Кондыкова, проживавшего в устье реки Озерной, об удобном природном соединении в весенний период притока Оби реки Кеть и притока Енисея Большой Кас. На следующий год Фунтосов снарядил за свой счет экспедицию, которая без затруднений прошла и подтвердила рассказы остряков.

Хотя в составе «купеческой экспедиции» не было специалистов-инженеров, ее участники аккуратно нанесли на план местности расположенные по маршруту реки и озера с указанием глубины и ширины их русла; зафиксировали впадающие ручьи, болота и даже отметили характер растительного покрова и прочие подробности.

По окончании экспедиции Фунтосов предложил соединить Обь и Енисей каналами по следующему водному маршруту: Обь – Кеть – Озерная – Ломоватая – Язёвая – водораздельное озеро Большое – Касовский ручей – реки Малый Кас – Большой Кас – Енисей.

Это предложение получило одобрение со стороны Министерства путей сообщения. Весной 1875 года была разработана научная инструкция по исследованию «большого Сибирского водного пути» для лиц, командированных от МПС на Обь-Енисейский водораздел. В ней давались

водный путь от Кяхты (ныне – город в Бурятии) до Тюмени. Высочайшее повеление на это было получено в 1875 году.

Одновременно с экспедициями, организованными российским правительством, известный золотопромышленник А. М. Сибиряков и предприниматель Диксон снаряжают другую, состоящую из зарубежных ученых и натуралистов, под руководством шведского геолога и географа профессора А. Э. Норденшельда. На ее оснащение ими было выделено 25 тыс. рублей. Купцы преследовали, естественно, свои интересы: Сибиряков мечтал о создании водного пути из Китая в Европейскую Россию и, «быть может, даже в Европу».

В последующие годы были тщательно изучены реки Обского бассейна, условия судоходства на них, культурно-экономические аспекты жизни в северных районах Сибири. Параллельно изучались устья Оби и Обской губы, возможность прохода парусных судов, которые предполагалось строить в Тюмени, для выхода в Карское море и дальше, на европейские рынки.

В 1878 году, после того как были получены новые сведения по вскрытию весенних рек, уровню полой воды и характеру ее разлива, правительством был наконец составлен предварительный проект (который лег в основу будущего Обь-Енисейского водного пути от Тюмени до Кяхты) для создания единой судоходной системы Сибири.

Согласно ему, общая протяженность планируемой водной магистрали должна была составить более 5 тысяч верст. Предполагалось создать 29 шлюзов и 28 плотин, рассчитанных на пропуск судов длиной 22 и шириной 3,5 сажени, с осадкой 7 четвертей. Все работы должны были быть выполнены за семь лет. При этом считалось, что стоимость работ будет значительно ниже, а времени это займет существенно меньше, чем если от Тюмени до Иркутска строить железную дорогу.

Примерная стоимость сооружений с учетом непредвиденных дополнительных расходов не должна была превышать 8 млн рублей, а с учетом



работ по расчистке порожистой части Ангары – 10 млн рублей.

Кроме того, согласно расчетам, так как стоимость провоза груза между Иркутском и Томском сократится с 2 рублей 50 копеек с пуда (при доставке сухопутно) до 56 копеек с пуда (при доставке водой), это позволит окупить затраты на строительство в самое ближайшее время.

Проект строительства соединительной водной системы великих сибирских рек был высочайше утвержден 27 июня 1882 года.

СКУПОЙ, КАК ИЗВЕСТНО, ПЛАТИТ ДВАЖДЫ...

Долгожданное строительство Обь-Енисейского канала началось в 1883 году, но сразу же столкнулось со многими трудностями. Словно какой-то злой рок висел над идеей создания единого водного пути, не позволяя ей реализоваться в полной мере – так, как это было задумано изначально.

Во-первых, Государственный Совет при рассмотрении проекта принял решение о преждевременности строительства транссибирской водной магистрали запланированного масштаба ввиду слабого развития промышленности и малонаселенности тех мест, где должен был пройти соединительный путь.

Кроме того, большое значение имело и то, что в конце XIX века в Сибири наблюдалось практически полное отсутствие собственных инженерных кадров. Это делало затруднительным полноценное обслуживание каналов на всей протяженности маршрута.

На основании этого правительство несколько раз урезало суммы на проведение работ. В конце концов вместо 8 млн сметы на строительство водного пути была сокращена до ничтожных 3 млн рублей. В результате, когда в 1888 году состоялось первое плавание по новому каналу, чувство радости быстро сменилось разочарованием. По нему могли пройти лишь суда, не превышающие 10 сажени дли-

ны, 3 сажени ширины, грузоподъемностью при весенней воде до 5 тысяч пудов и не более 500 пудов в межень (при низкой воде), причем осадка судов в это время должна была быть не менее 5 четвертей.

Во-вторых, как уже говорилось, не последнее значение в судьбе канала сыграла напряженная военно-политическая ситуация на Дальнем Востоке и весьма сложные отношения с Китаем. Именно в это время, не без помощи Британии, он приступает к перевооружению своей армии современным оружием и строит военные поселения в непосредственной близости от российских границ.

Генерал-губернаторы Восточной Сибири барон Корф и граф Игнатьев в своих всеподанных отчетов за 1885 год откровенно говорят о наплыве китайцев в восточные районы империи, об усилении в регионе активной деятельности англичан и американцев. Спустя несколько лет они рапортуют о начавшихся военных приготовлениях в Маньчжурии.



Становится все более очевидным, что для военных нужд Российской империи сезонный водный путь, при всей его относительной дешевизне, не может заменить полноценного железнодорожного сообщения.

25 февраля 1891 года был издан Высочайший указ императора Александра III о закладке Великого сибирского пути (Транссибирской железнодорожной магистрали). Более современные, как сейчас бы сказали, технологии взяли верх. Стратегическая военная необходимость оказалась важнее долгосрочной экономической перспективы.

Впрочем, вплоть до самого последнего момента на Ангаре продолжались работы по расчистке фарватера и улучшению условий судоходства, да и Обь-Енисейский канал (Кеть-Касский, как его стали называть) продолжал строиться, хотя от первоначального грандиозного замысла осталось очень мало.

По плану, из водораздельного озера Большого, из которого вытекает река Язевая, предполагалось прорыть канал длиной 8 км до реки Малый Кас. Там, где русло рек было извилистым, его надо было спрямить перекопами, а берега укрепить бревенчатыми стенками. Но, что самое важное, для поддержания необходимого уровня воды нужно было создать комплекс плотин и шлюзов, состоящий на первом этапе из 14 гидроузлов.

Вопреки укоренившемуся мнению о «лапотной России», в конце XIX века империя при строительстве крупных государственных объектов, каким был Обь-Енисейский канал, активно использовала новейшие механизмы: паровые машины – землечерпалки, карчеподъемницы, сваезабивающие молоты, а также локомобильные и иные водяные насосы.

На строительстве канала действовали собственные мастерские литейного, кузнечного, столярного, смоляного производств, имелась небольшая судостроительная мастерская, от складов к пристани была проложена локомобильная дорога.

Из Томска на строительство ходил служебный теплоход, доставлявший людей, почту, строительные материалы и прочие необходи-

мые грузы. Вдоль канала, по берегу шлюзованной трассы, был проложен деревянный тракт, именуемый Баронским (возможно, в честь первого начальника строительства инженера путей сообщения барона Б. А. Аминова).

В общей сложности после окончания работ протяженность пути от устья Кети до устья Большого Каса составляла 992,2 км, а шлюзованной и обслуживаемой трассы канала – 154,2 км.

То есть это было довольно-таки солидное гидротехническое сооружение, не имеющее аналогов в мире по сложности маршрута, проходящего в глухой необжитой тайге. Вызывает искреннее уважение мастерство рабочих, высокий профессионализм инженерных кадров, сумевших за сравнительно короткий срок в таких непростых условиях воплотить первую часть идеи о создании непрерывного водного пути по сибирским рекам.

Трудно сказать, как бы сложилась судьба этого канала и всей прилегающей к нему территории, если бы он сразу же полноценно вошел в водно-транспортную систему Российской империи. Но увы, в конце 1880-х годов большинство торговых судов по своим габаритам оказались больше заложенных в планах размеров канала. Предполагаемая вначале ширина в 3,5 сажени, позднее – в 4,5 сажени была намного меньше существующей тогда ширины пароходов. Мало того, низкий уровень воды не позволял проводить суда с большой осадкой. В межень, как выяснилось, даже лодкам было трудно здесь пройти.

В первое время отдельными купцами предпринимались попытки доставить грузы по Обь-Енисейскому каналу. Например, в 1888 году купец Горохов перевез 2500 пудов муки-крупчатки. Но переход был трудный и неудобный, поэтому продолжения не последовало. Вслед за ним еще несколько купцов попытались доставить грузы по каналу, но в результате вместо выгоды потерпели убытки.

Разочарованные купцы, так много ждавшие от создания нового водного пути, стали избегать отправки по нему своих товаров. Постепенно о канале вообще начали забывать. Он если и использовался, то лишь для переброски некоторых судов и землечерпальных машин из Обского в Енисейский бассейн.

По имеющимся данным, за все время эксплуатации канала, то есть с 1888 по 1914–1917 годы, по нему было перевезено от 43 500 до 93 500 пудов грузов, проведено как минимум 8 судов различного назначения и 2 пауза с 40 семьями переселенцев.

В общем, пересмотр первоначального проекта в сторону максимального упрощения и сокращение сметы сыграли злую шутку с мечтой о «едином водном коридоре». Несмотря на самоотверженный труд инженеров и строителей, получившийся канал выглядел пародией на то, о чем некогда грезили А. М. Сибиряков и П. Е. Фунтосов. Гора родила мышь...

Впрочем, в 1905 году канал дождался своего звездного часа. Как обычно, в его судьбу вмешались военно-политические обстоятельства.



В период Русско-японской войны железные дороги в Сибири оказались перегружены, поэтому правительство искало альтернативные пути доставки военных грузов. Именно тогда по Обь-Енисейскому (Кеть-Касскому) каналу были проведены рекордные 50 тысяч пудов грузов, в том числе рельсы для строительства второго пути Транссиба в районе Иркутска.

Через шесть лет на основе полученного опыта использования водного транспорта для военных нужд было принято решение о расширении канала и строительстве новых шлюзов. На эти работы требовалось несколько миллионов рублей. Но бюрократическая машина неоторплива, и согласование затянулось – вплоть до начала Первой мировой войны...

Окончательный крест на идее единого водного пути, который бы связал прочными торговыми узами Китай и Европейскую Россию, поставила революция 1917 года. Канал был практически уничтожен белогвардейцами в 1919 году, когда они попытались пройти по нему на речных судах до Енисея. Когда у них это не получилось, колчаковцы разрушили шлюзы и тот самый Баронский тракт, идущий вдоль канала.

В первые годы советской власти управление Обь-Енисейского канала было ликвидировано, персонал переведен на другие обские пристани. Впоследствии несколько раз высказывались предложения о восстановлении шлюзов и возобновлении его работы для связи между удаленными друг от друга районами со сложными хозяйственными условиями. Но дальше разговоров дело так и не пошло.

ЧЕРЕЗ ЗАЛОМЫ И БУРЕЛОМЫ

Мы уже не раз констатировали тот факт, что в судьбе Обь-Енисейского канала не последнюю роль играли вопросы военной необходимости. Задуманный с исключительно мирной целью, этот водный путь становился наиболее востребованным в годы войны.

Вот и последний раз о нем вспомнили в суровом 1942 году, когда возникла угроза наступления Японии в войну против СССР и нарушения военно-транспортных путей, по которым доставлялись грузы с востока на запад страны.

При этом основная нагрузка должна была лечь на Северный морской путь и Енисейское речное пароходство, к чему речники были не готовы. Несмотря на то что с самого начала войны велись работы по углублению фарватера Енисея для безопасного прохождения морских судов от Игарки до Подкаменной Тунгуски, требовалось найти дополнительный путь для переброски продукции Норильского комбината. И вот здесь-то и вспомнили о заброшенном более 20 лет назад Обь-Енисейском канале. Как и в 1905 году, возникла идея использовать его в качестве сезонного дублера Транссибирской магистрали. Ведь расстояние от Подкаменной Тунгуски до устья Большого Каса не столь уж велико, а там уже по воде можно было бы добраться до Томска, Новосибирска, Омска, Тюмени.

Правда, если в период той, 1905 года, Русско-японской войны канал, при всех его недостатках, являлся все же действующим, то его нынешние возможности были более чем сомнительны. Требовалось проверить, можно ли восстановить на нем судоходство, причем в самые кратчайшие сроки.

С этой целью под легендой переброски судов из Енисейского в Обское пароходство была организована экспедиция, продлившаяся четыре месяца – с мая по сентябрь 1942 года.

По плану, разработанному в недрах Народного комиссариата внутренних дел СССР, Кеть-Касским каналом необходимо было провести четыре судна – три колесных парохода «Капитан», «Механик», «Пограничник» и винтовой газоходный катер «Газ-25».

Так как дело предстояло труднейшее, требовалось участие специалистов. Мы считаем необходимым напомнить их имена.

На должность начальника экспедиции был назначен Михаил Григорьевич Назаров, рабо-



тавший до этого в Новосибирске руководителем службы (отдела) Обского управления водного пути. Его заместителем стал Александр Дмитриевич Багаев – родоначальник династии сибирских речников Багаевых. Вторым заместителем по восстановительным работам – прорабом был назначен выпускник Ленинградского речного техникума Николай Яковлевич Осипов.

Что касается должности лоцмана, то ее занял человек, в полном смысле слова с рождения связанный с Обь-Енисейским каналом. Это был сын штатного лоцмана канала, капитан парохода «Механик» Леонтий Михайлович Егоров. Капитанами остальных судов являлись: на «Капитане» – Иван Филиппович Зайцев, но фактически Василий Николаевич Юхновец; на «Пограничнике» – Ефим Егорович Корсаков; на катере «Газ-25» – Викентий Павлович Оглодок.

В экспедиции также принимали участие и другие специалисты своего дела, которых по причине ограниченного объема публикации мы не можем упомянуть – их число достигало порой сотни человек. Все они внесли свой вклад в то, чтобы эта на первый взгляд неоправданно рискованная затея окончилась благополучно.

Для того чтобы читатели могли понять, в каких тяжелых условиях проходил поход, сколько сил, терпения и мужества понадобилось его участникам, коротко упомянем только некоторые подробности перехода.

15 мая караван вышел из Красноярска и направился до Енисейска. И так уж получилось, что с самого начала похода его преследовали различные неприятности – аварии, поломки, неисправности техники и прочее.

25 мая в дневнике экспедиции сделана запись: «Перед отправкой из Енисейска была проведена ревизия караванного имущества. Очень многого не хватает! Нет запасных якорей, практически отсутствуют швартовые, если не считать те, что сами нашли в утиле, мало ин-

струментов, строительных принадлежностей, нет многих запасных деталей к машинам, нет специального оборудования, столь необходимого в предстоящей проводке...»

И это притом, что идти предстояло по заброшенному, разрушенному каналу, где вокруг почти не было жилья и не у кого было попросить помощи. Впрочем, ремонт парохода потребовался практически сразу, задолго до того, как они достигли самого канала.

29 мая на реке Большой Кас суда столкнулись с плотоматой сплавляемого по реке леса. В результате два парохода оказались повреждены; ремонт занял три дня.

5 июня караван подошел к устью реки Малый Кас. В поселке, расположенном у Александровского шлюза, на тот момент проживало несколько семей и находилась бригада рабочих, которая с зимы вела подготовительные работы, а теперь должна была стать частью экспедиции.

Александровский и Георгиевский узлы караван прошел довольно легко, а вот Безымянный – с единственным на всем канале двухкамерным шлюзом и самым большим сооружением – пройти не удалось. Он оказался обшуренным, поэтому было принято решение идти в обход, староречьем, ширина которого порой была не более 9 м.

В результате «у пароходов, – как указывается в «Дневнике», – была выбита большая часть стекол в каютах, сорвана обшивка бортовых кают, смяты носовые паруски и прочее. В общем, при движении судов к плотине Безымянная был слышен такой треск ломающихся деревьев и надстройкой, что он заглушал все характерные звуки паровых машин».

Но это было только начало трудностей похода.

Следующим был шлюз Налимный. На его водоспуске местные жители установили водяную мельницу, перебив сам пролет шлюза полутораметровыми бревнами. Разобрать

сооружение не получилось, а взорвать было нельзя из-за жилых домов, выстроенных почти на самом шлюзе.

Начиная с Налимного, ширина судового хода составляла всего лишь 8,6 м – при габаритной ширине пароходов 9,3 м. Попытки расширить шлюзовую камеру, сделанную из лиственницы, ни к чему не привели – топор просто отскакивал от дерева. Поэтому у каждого из пароходов пришлось снять одно гребное колесо, обнос, бортовые карты и кожух. При этом у двух пароходов убрали только левые обносы, что сохранило на них кухни, а у одного – правый, что позволило сохранить баню. Возникший крен судов исправили, насыпав песок в противоположный топливный бункер.

Недалеко от стана Марьина Грива образовались перекаты, глубина которых составляла чуть более полуметра, а порой даже меньше. Скорость каравана из-за этого резко снизилась. 15 июня за весь день удалось пройти лишь 600 м.

20 июня был преодолен самый трудный участок. Все эти дни многие перекаты пришлось перекапывать вручную лопатами, стоя в воде, а иногда углублять взрывами. Суда двигались исключительно на рывках газохода. В итоге у всех пароходов оказались вырваны носовые кнехты и поломаны ролики, а у самого катера сломан винт. Кроме того, все люди физически вымотались, ведь копка перекатов началась с 5 утра и продолжалась до 22-23 часов ежедневно. И это при непрекращающихся атаках полчищ комаров, которых невозможно было отогнать даже самыми сильными дымокурами.

Но и дальше не стало легче. При осмотре Марьина Стана выяснилось, что восстановить подходы каналы и шлюз своими силами, при дефиците необходимых материалов не получится. Было решено построить временную запруду, чтобы поднять уровень воды на 1,5 м. Работы продолжались пять дней, но необходимый уровень воды продержался лишь 20 минут. Пришлось строить дополнительное сооружение. В окрестностях был вырублен почти весь молодой березняк и тальник, на несколько сот метров снят дерн. Работы велись с 6 утра до 21 часа. За две недели пришлось перетаскать десятки тонн земли и песка, вбить сотни свай и кольев.

В это время возникли проблемы с продуктами и ухудшились бытовые условия. Больше 10 дней участникам похода пришлось питаться одной лишь вареной речной рыбой, без хлеба и крупы. Малочисленные местные жители старообрядцы неприветливо относились к «пришлым» и не стремились ни в чем им помогать.

Только 12 июля караван смог продолжить движение к Касовскому шлюзу, расположенному в нижней части прокопа, соединяющего озеро Большое с Малым Касом.

Длина прокопа изначально составляла 7,6 км, ширина по дну – 12,6 м. Но к моменту прохода судов прокоп представлял собой небольшой ручей шириной 5-6 м. и глубиной 15-30 см. Откосы канала оползли, поросли кустарником и деревьями.

Из-за узости прокопа было принято решение снять у всех пароходов вторые гребные



колеса. Обездвиженные суда перемещались исключительно с помощью завоза якорей, перекладываемых по мере продвижения, и иногда – на буксире газохода.

14 июля автор «Дневника экспедиции» делает запись: «Стоят очень жаркие дни. Идет медленное движение каравана по прокопу. В отдельных местах, где суда упирались бортом в грунт берега, пришлось расширять ход вручную. Эта работа оказалась сухой мукой. Раскапывать илстое дно с множеством корней, веток и топлива само по себе не простое дело, а с учетом того, что в основном работали деревянными лопатами и топорами, эти десятки метров продвижения были чрезвычайно изнуряющими».

К этому нужно добавить и постоянную напасть – тучи гнуса, который, казалось, был способен сожрать человека заживо. Укусы мошкар прожигали насквозь, и единственным спасением от нее был деготь, которым обильно смазывали кожу. Впрочем, это помогало ненадолго, так как пот и вода быстро его смывали.

От работы в заболоченной воде у нескольких человек распухли ноги. Как выяснилось, эта проблема была известна еще строителям канала: стоило на коже образоваться царапине или ранке, как от грязной болотной воды начиналось нагноение и заканчивалось все порой

весьма печально.

Не дойдя из-за низкого уровня воды до Касовского шлюза 700 м, участники экспедиции приступили к строительству очередной запруды. На помощь им из Колпашево и Верхнекетского района были присланы рабочие, среди которых оказалось много женщин.

21 июля караван пересек границу между Восточной и Западной Сибирью и вошел в водораздельное озеро Большое. Через два дня суда добрались до речки Язёвой и Николаевского шлюза, который сохранился лучше других. Это позволило пройти через камеру шлюза.

Следующим был Генеральский шлюз, почему-то построенный шириной всего 7,67 м. Так как жилья поблизости не было, во время расширения русла рабочим пришлось жить на берегу в палатках.

В полутора километрах от устья Язёвой при ее впадении в реку Ломоватую находился шлюз Новый – малая родина капитана парохода «Механик» Л. М. Егорова. Он показал место, где раньше располагался поселок. За прошедшие годы здесь все поросло лесом; там, где раньше сеяли овес, выросла целая сосновая роща. А вот деревянный Баронский тракт возле шлюза сохранился хорошо, сказало высокое качество работы дореволюционных строителей.

Из Язёвой караван вышел в реку Ломоватую, к Ильинскому шлюзу. Состояние сооружения, как и большинства шлюзов, оказалось довольно ветхое, ворота сгнили. Здесь не сохранилось ни одного строения, хотя именно в этом месте раньше находились мастерские, литейный цех и большое число жилых и прочих зданий.

И тут не обошлось без проблем: пришлось разбирать огромный залом высотой от трех до пяти метров из карчей, деревьев, пней и прочего мусора перед воротами шлюза. Работы продолжались с 5 по 11 августа, после чего суда отправились к узлу Красный Яр.

Этот шлюз и плотина также оказались ветхими. Но проблема была не только в этом.



Следующий шлюз – Веселый – находился на расстоянии 11 км от Красного Яра. Нужно было продвигаться по реке, забитой местами топляком до самого дна, при том что уровень воды был очень низкий.

При попытке пройти через шлюз пароход «Пограничник» отклонился от курса и сел на мель. Потребовалось четыре дня, чтобы пуском воды с Красного шлюза снять пароход с мели и продолжить путь.

Добравшись до шлюза Веселый, участники экспедиции обнаружили, что он и плотина почти полностью разрушены. Металлические части ворот шлюза, как позже выяснилось, были сданы в утиль. Но что явилось самым главным препятствием для прохода судов, так это залом, забивший всю реку на высоту сооружения. Его объем оценили в 8-10 тыс. куб. м.

Разбор залама занял еще несколько дней и, несмотря на то что от шлюза Веселого до последнего шлюза канала – Ломоватого – было всего 4 км., суда подошли к нему только 2 сентября.

Пройдя через плотину, караван 3 сентября вышел наконец в реку Кеть. Проход по Обь-Енисейскому каналу был завершен.

12 сентября суда прибыли в Колпашево. Вид у них был плачевный: обшарпанные, побитые, однобокие, с заколоченными окнами кают... Относительно новые, теперь они выглядели заслуженными «ветеранами».

Через два дня пароходы «Механик» и «Пограничник» были отправлены в Томск, на восстановительный ремонт в Самусьский судоремонтный завод и Морьяковские мастерские, а «Капитан» и катер «Газ-25» оставлены в Колпашево.

Так закончился этот беспримерный по трудности поход, от которого ждали ответа на единственный вопрос: можно ли при обострении военной ситуации на Дальнем Востоке рассчитывать на использование Обь-Енисейского канала как дублера Транссиба? И хотя ответ был отрицательным, нельзя сказать, что вся эта чистой воды авантюра была напрасной.

Во-первых, участники экспедиции честно и добросовестно выполнили приказ. Во-вторых, результаты похода помогли расставить все точки над *i*, полностью исключив в дальнейшем надежды на использование канала для военных нужд. Ну и в-третьих, проводка судов по заброшенному Обь-Енисейскому каналу внесла окончательную ясность в судьбу как самого водного пути, так и прилегающих к нему территорий. Отныне учет в их дальнейшем развитии оставшихся гидротехнических сооружений не предполагался.

– К счастью, крупные потери японцев в войне с флотом США у атолла Мидуэй не позволили Квантунской армии перейти советско-китайскую границу и вторгнуться в нашу страну. То есть отпала сама необходимость в дублировании железнодорожного сообщения при транспортировке сырья Норильского комбината на военные предприятия, эвакуированные на Урал и в Сибирь, – подчеркнул инициатор возведения памятника героям-речникам полковник Службы внешней разведки в отставке Олег Петрович Коляденко.

ГАЛИНА ПЫРХ

С Родины душу привезти – дорогого стоит



Продолжаем рассказывать о том, как тыл помогает бойцам СВО. Сегодня мы обсуждаем сложности при организации логистики с представителями команды «Своих не бросаем».

Сергей Игнатов – ее руководитель, владелец компании «Созвездие лотос», которая занимается производством нетканых текстильных материалов. Предприятие находится в Кольвани и производит одеяла, в которых внутри – синтепон, сверху – тканевое покрытие.

Такие одеяла помогают спасаться от тепловизоров.

«Под моим кураторством было отправлено только в последний конвое 3 700 одеял. Это значит, что 3 700 бойцов уже защищены от тепловизоров», – подчеркнул Сергей Павлович.

Очень важно при передаче гуманитарной помощи обеспечить точную логистику. За это отвечает Андрей Базылев. Он работник таможни, к волонтерам присоединился уже больше полугода назад.

До его прихода, признает Сергей Игнатов, очень часто возникали проблемы при формировании отправки. Сейчас под руководством Базылева вся логистика от начала до конца выстроена прозрачно и работает без сбоев.

Все собранное команда подписывает правильным позывным и отправляет в конкретные отряды.

«У нас каждая посылка должна лежать в фуре на определенном месте. Опять же с учетом выдачи, какая у нас там оперативная обстановка, – пояснил Андрей. – Представьте, что



вышло 120 отрядов, а нам нужно привезти одному и в определенное место. Мы им звоним, договариваемся, как лучше выдать, определяем конкретное время».

Подписываются все коробочки. Например, позывной «Гроч». Или «Кондуктор». На месте при выдаче каждый отряд видит позывной и разбирает именно свои заказы.

А если отряд не мог выйти (на задании, находится на линии боестолкновения), соседи собирают и довозят до них. Святое братство, взаимовыручка на высоте.

Кстати, к волонтерам бойцы выходят не только за посылками. Глава муниципального образования Березовский сельсовет Людмила Анатольевна Сушкова дважды ездила в зону СВО для раздачи гуманитарной помощи. И рассказала, что ребята из Ордынского района, ее земляки, пришли только лишь поздороваться.

«Мы им ничего не везли. Они специально приезжают не за гуманитарной помощью, а просто встретиться. Для них очень важно ощущать связь с малой родиной», – говорит Сушкова.

При оплате авиабилетов волонтеры никогда не пользуются деньгами фонда, ездят только на свои. Самолетом до Москвы, затем на автобусе в Луганск, там встречают фуры и далее по маршруту уже к конкретным местам выдачи.

«Сначала было страшно, – признается Людмила Анатольевна, – но потом перестраиваешься. Думаешь о бойцах. Они просто орлы. Наши поддержка, тепло – для них самое важное. С Родины душу привезти – дорогого стоит».

Рассветы над Бией

Отдых и лечение в санатории



659352, Россия,
Алтайский край,
с.Стан-Бехтемир.

☎ (3854)383-401,

☎ 8-800-300-82-32,

☎ 8-983-388-30-45;

🌐 www.rassvety.ru

Главные богатства курорта - минеральная вода «Серебряный ключ», (ее месторождение находится на территории санатория), голубые серебросодержащие глины и алтайские лекарственные травы.



Профиль лечения

урологические заболевания – мочекаменная болезнь, цистит, пиелонефрит.
болезни желудочно-кишечного тракта – гастрит, язвенная болезнь, ЖКБ.
органов дыхания – хронический бронхит, ХОБЛ, бронхиальная астма.
детские болезни – простудные, аллергические, желудочно-кишечные.
заболевания опорно-двигательного аппарата – артриты, остеохондроз.
нервной системы – невралгии, кардионевроз.
сердечнососудистой системы – гипертония, атеросклероз, ИБС.
эндокринной системы – сахарный диабет, тиреозидит.

Методы лечения:

■ питьевое лечение минеральной водой «Серебряный ключ», ■ бальнеотерапия (ванны, теплый бассейн), ■ ингаляционная терапия, ■ спелеотерапия, ■ массажи, ■ траволечение, ■ физиотерапия, ■ глинолечение, ■ ЛФК, ■ терренкур.

Мы будем рады Вам в санатории «Рассветы над Бией» в любое время!

Это место, где удачно сочетается хорошее лечение, полноценный отдых и домашняя обстановка. Мы умеем хорошо лечить, поэтому наши гости всегда возвращаются к нам с друзьями.



РоссельхозБанк

ТАРИФНЫЕ ПЛАНЫ
РАСЧЕТНО-КАССОВОГО
ОБСЛУЖИВАНИЯ
ДЛЯ АГРОБИЗНЕСА

АО «РОССЕЛЬХОЗБАНК», ГЕНЕРАЛЬНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ БАНКА РОССИИ
№ 3349 (БЕССРОЧНАЯ) ОТ 12.08.2015 РЕКЛАМА.

☎ 8 800 100 78 70

rshb.ru



ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. НЕОБХОДИМО ПРОКОНСУЛЬТИРОВАТЬСЯ С ВРАЧОМ

КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

от 2 389 000 ₽*

*Изображения автомобилей и информация о комплектации носит справочный характер. Указана специальная цена на Sollers Argo промтоварный фургон (плакметалл) в комплектации 3,5Т 2,0D 130PS MT6 RWD, 2024г.в, рассчитанная на базе рекомендованной розничной цены, с учетом максимально возможной выгоды по спец.программам. Предложение ограничено и действует до 30.11.2024г. Не является публичной офертой. Подробности и наличие а/м уточняйте в отделе продаж ООО «Луна Авто»

ЛУНА АВТО

Станционная, 98/3, +7 383 2331003