

Валерий Буганков

КНИГА ПАМЯТИ

ЛЕТОПИСЬ

автотранспорта
Саратовской области



05

39.3
690

Валерий Буганков

КНИГА ПАМЯТИ

Летопись
автотранспорта
Саратовской области



99016-1 ✓
САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТНАЯ
ЦЕНТРАЛИЗОВАННАЯ
БИБЛИОТЕЧНАЯ СИСТЕМА

ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ
ЦГБ

г. Саратов
2004 г.

ББК 39.33(2Рос – 4Сар)г

Буганков В. А.

Книга памяти «Летопись автотранспорта Саратовской области». Саратов 2004, – 204 с. с илл.

Эта книга знакомит читателя с историей развития автотранспорта Саратовской области на фоне развития автотранспорта нашей страны, охватывая период от зарождения его в дореволюционные годы и до конца 2003 года.

В ней даны исторические справки о большинстве крупных автотранспортных предприятий области и опубликованы биографии и автобиографии известных руководителей и ветеранов автотранспорта.

«Летопись» дополняют более 200 фотографий.

Издание новое.

ISBN 5-98116-025-X

© В.А. Буганков. 2004



В Ваших руках книга, которая является прекрасным проявлением благородного служения истории родного края. Этот уникальный труд исполнен искренней благодарности наших современников историческому прошлому Саратовской земли и особенно интересен тем, что по сути своей является профессиональным гимном одной из важнейших отраслей экономики области – автомобильному транспорту.

Летопись автомобильного транспорта Саратовской области замечательно соединяет историю развития отрасли, портреты интересных людей, которые связали свои судьбы с такой важной и нужной профессией. Эти люди стоят того, чтобы о них писали, говорили, помнили еще очень долго. Память – это лишь малая часть той благодарности, которую они заслужили.

Для автотранспортников эта книга станет настоящим подарком, дав возможность узнать историю отрасли и нашего края широкому кругу читателей.

Губернатор Саратовской области

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of loops and flourishes, representing the name D.F. Ayckov.

Д.Ф. АЯЦКОВ.



Предисловие

В 2004 году исполняется ровно 100 лет со времени появления на улицах города Саратова автомобиля, изготовленного в мастерских Александровского ремесленного училища, с надписью “Первый”, 85 лет профсоюзу работников автотранспорта и дорожного хозяйства области, 80 лет отечественной автомобильной промышленности, и наступают юбилейные даты некоторым автотранспортным предприятиям.

Ознаменовать эти даты руководство Министерства при поддержке директоров автотранспортных предприятий решило изданием настоящей Книги Памяти “Летопись автотранспорта Саратовской области”, начиная от первых дней его рождения, описывая периоды расцвета и нелегкие периоды его реформирования, как частица истории всей нашей страны.

Уверен, что эта книга привлечет к себе достойное внимание читателей.

Министр транспорта
и дорожного хозяйства
Саратовской области

Г.Д.ДЖЛАВЯН

Краткий исторический обзор

С чего начиналось развитие автомобильного транспорта?

Возникновение автотранспорта и его дальнейшее развитие самым тесным образом было связано с ростом городов, их населения и территории.

В истории четко вырисовываются несколько этапов эволюции транспортных средств, в зависимости от характера тяги и типа путевых устройств.

ПЕРВЫЙ ЭТАП (последняя четверть 18 в. - середина 19 в.) характеризуется применением конной тяги на обычных для того времени дорогах.

ВТОРОЙ ЭТАП (середина 19 в. – конец 19 в.) – время бурного развития промышленности и роста городов, время резкого увеличения грузооборота и пассажиропотоков. В этот период при сохранении конной тяги стали использоваться железнодорожные рельсовые пути. Появляются попытки применять паровую тягу, а также использовать электроэнергию.

ТРЕТИЙ ЭТАП (конец 19 в. – первая четверть 20 в.) - характеризуется дальнейшим весьма быстрым ростом городов и совершенствованием транспорта: для перевозки пассажиров – электротранспорта, для перевозки грузов – конного и только появляющегося, несовершенного автомобильного транспорта.

ЧЕТВЕРТЫЙ ЭТАП (первая четверть 20 в. – 90-ые годы 20 в.) – период интенсивного развития автомобильного транспорта, наряду с развитием многих других видов транспорта.

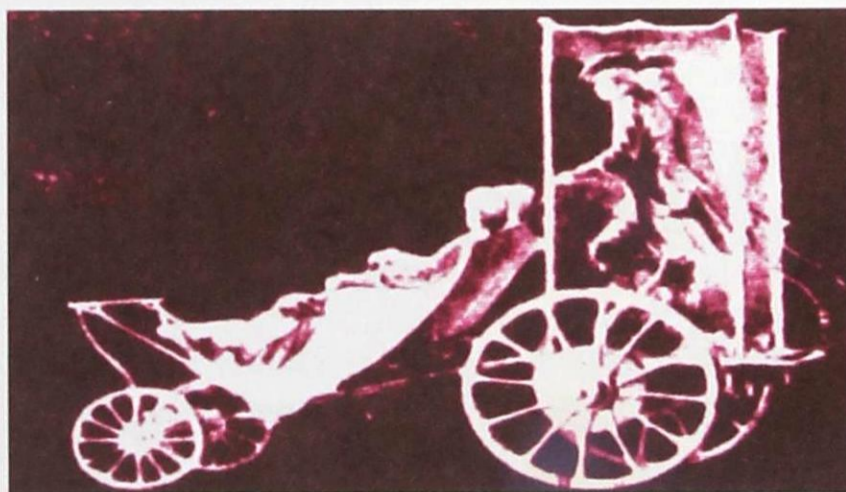
ПЯТЫЙ ЭТАП (90-ые годы 20 века - начало 21 века) – период реформирования экономики страны.

ПЕРВЫЙ ЭТАП

Из-за небольшой территории городов, когда они находились в зоне “пешеходной доступности”, а дорог с твердым покрытием, особенно между населенными пунктами, почти не было, самым доступным видом транспорта был конный. Когда при преемнице Петра Великого – Елизавете Петровне началась разработка Эльтонского озера, в 1749 году в Саратове было открыто Соляное управление. К соляному делу было привлечено много крестьян Балашовского, Камышинского, Царицынского, Саратовского уездов и самого города Саратова в качестве возчиков соли. На эту деятельность правительство России предписало обратить особое внимание и ввело различные льготы. Соль и рыба обогатили Саратов, но бурное развитие его началось только после пожара, ухода Пугачевских войск и пережитого неурожая 1774 г. С этого времени Саратов начал разрастаться вдоль берега Волги и застраиваться каменными домами. На лошадях вывозили от многочисленных пристаней соль, рыбу, различные грузы и товары, стройматериалы, песок, глину, камни, кирпич, лес и т.п. Улицы города были заполнены тысячами конных повозок, оборудованных под перевозку различных грузов, а также пассажиров.

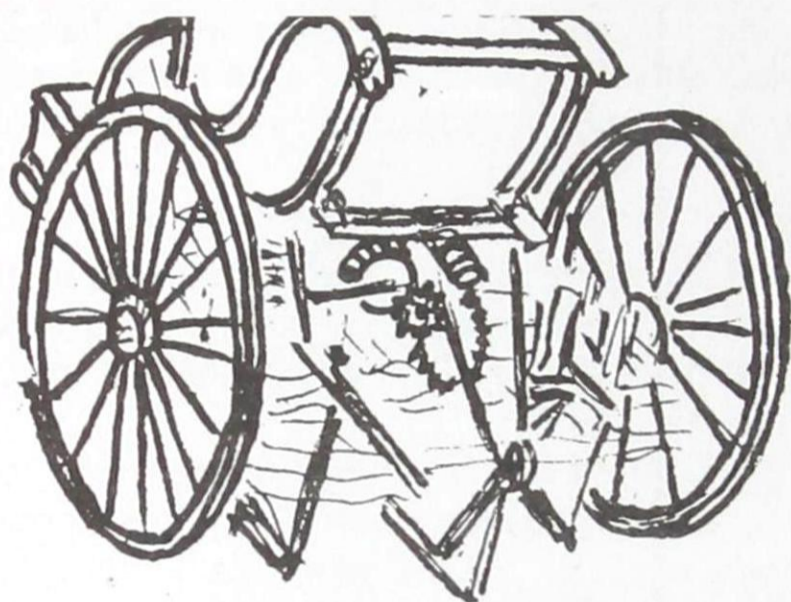
В это время в России начали появляться удивительные поделки, которые можно считать прообразами современных автомобилей.

Так, в 1752 г. русский крепостной крестьянин, замечательный изобретатель-самоучка Л. Шапшуренков построил “самобеглую” коляску, которая, благодаря мускульной силе двух лакеев, могла развивать скорость до 15 километров в час.



А в 1791 г. другой русский механик И.П.Кулибин изобрел и изготовил трехколесную “самокатную тележку” для двух пассажиров. Она обслуживалась человеком, стоящим сзади, который, нажимая на педали, заставлял повозку двигаться. При нажиме на педали вращалась зубчатая шестерня, насаженная на вертикальную ось маховика.

Маховик, непрерывно вращаясь, через ряд дополнительных шестерен и полуосей, придавал тележке плавное движение. Даже при небольших усилиях человека, нажимавшего на педали, тележка катилась довольно быстро. Ведущая шестерня могла сцепляться с большим, средним или малым зубчатым венцом барабана. Это выполняло функции дифференциала. Таким образом, в кулибинской "самокатке" за 100 лет до появления первого автомобиля Даймлера-Бенца просматривались основные элементы трансмиссии. Рулевое управление через два рычага приводило во вращение поворотный круг, оси колес вращались в гладких цилиндрах, напоминающих современные подшипники скольжения.



История создания первого автомобиля задерживалась долгими поисками и доработками легкого, портативного и достаточно мощного двигателя.

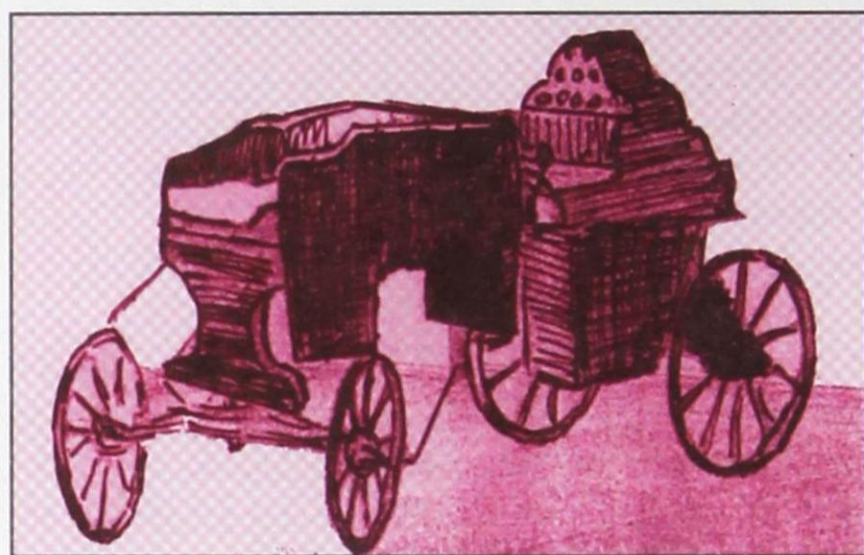
ВТОРОЙ ЭТАП

Паровые машины были громоздкими и нашли свое применение в 30-ые годы 19-го столетия на железнодорожном и речном транспорте. Попытки создать быстроходную безрельсовую повозку возникли только в 80-х годах, когда появились легкие и мощные газовые и бензиновые двигатели внутреннего сгорания для дирижаблей. В эти годы появились необходимые предпосылки для быстрого развития автомобильного транспорта. Так, в 1886 г. одноцилиндровый



керосиновый мотор в качестве двигателя был использован в четырехколесном экипаже Даймлера.

В России коляску с бензиновым мотором первыми построили Путилов и Хлебнов в 1884 году, а в 1891 году лейтенант Военно-морского флота Евгений Александрович Яковлев основал в Петербурге первый русский завод по производству газовых и керосиновых двигателей, и в 1896 г. совместно с владельцем каретной мастерской П.А.Фрезе построил двухместный экипаж "фаэтон". Одноцилиндровый двигатель мощностью 1,5 – 2 л.с. размещался в задней части "фаэтона" и позволял развивать скорость до 20 верст в час с запасом хода на 200 верст.



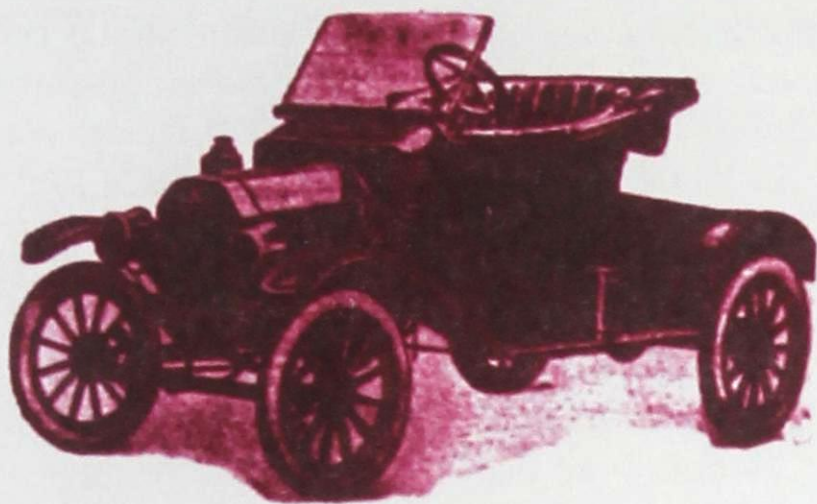
Первые автомобили очень быстро совершенствовались и завоевали популярность и широкое распространение.

ТРЕТИЙ ЭТАП

В 1900 году пятитонный автомобиль талантливого русского конструктора Б.Г.Луцкого на Всемирной выставке в Париже завоевал серебряную медаль. К этому времени на земном шаре насчитывалось 11000 автомобилей, а в 1908 г. их было уже 290000. К началу 1-й Мировой войны число автомобилей достигало 1785 тысяч. Автомобиль был оценен как мощное и надежное транспортное средство. В 1910 г. на 3-ей Международной выставке автомобилю Русско-Балтийского завода (Рига) была присуждена Большая Золотая медаль. Этот автомобиль развил скорость 72,8 км. в час.

Первое сообщение о появлении на улицах Саратова автомобиля французского изготовления, принадлежащего графу А.Д.Нессельроде, было опубликовано в "Саратовском листке" 8 августа 1900 года, а 27 июня 1904 года эта же газета

(№139) в статье “На автомобиле по окрестностям Саратова” сообщила о большой сенсации среди населения, вызванной появлением легкового автомобиля, изготовленного ремесленниками Александровского училища, с надписью: “ПЕРВЫЙ”. В 2004 году исполняется 100 лет такому памяtnому событию в истории Саратовского автотранспорта.



Эти сообщения и ряд других дают возможность предполагать о зарождении в городе Саратове нового вида транспорта – автомобильного.

К 1913 году в царской России автомобильный парк насчитывал около 7500 единиц в основном в таких крупных городах, как: Петербург – 2600, Москва – 2200, Киев – 1000, Рига – 600, Харьков – 800, Саратов – 100, в др. городах – около 200 автомобилей.

Удельный вес автотранспорта в общем грузообороте составлял не более 0.1%.

К этому времени появился трамвай, но самым распространенным видом транспорта для перевозки грузов был гужевой, а для перевозки пассажиров – конки,двигающиеся по металлическим рельсам. Вагоны конно-железных дорог строились различных размеров, вмещали до 40 пассажиров и предназначались для одноконной или пароконной упряжки. Длина вагонов составляла 4-8 метров, ширина – до 2 метров. Почти все конные железные дороги были отданы на откуп бельгийским и французским концессионерам, получившим монопольное право эксплуатации этого вида транспорта на всех улицах городов.

К началу 20-го столетия в Саратове всеми видами транспорта управляло Бельгийское акционерное общество, с которым Городская управа заключила

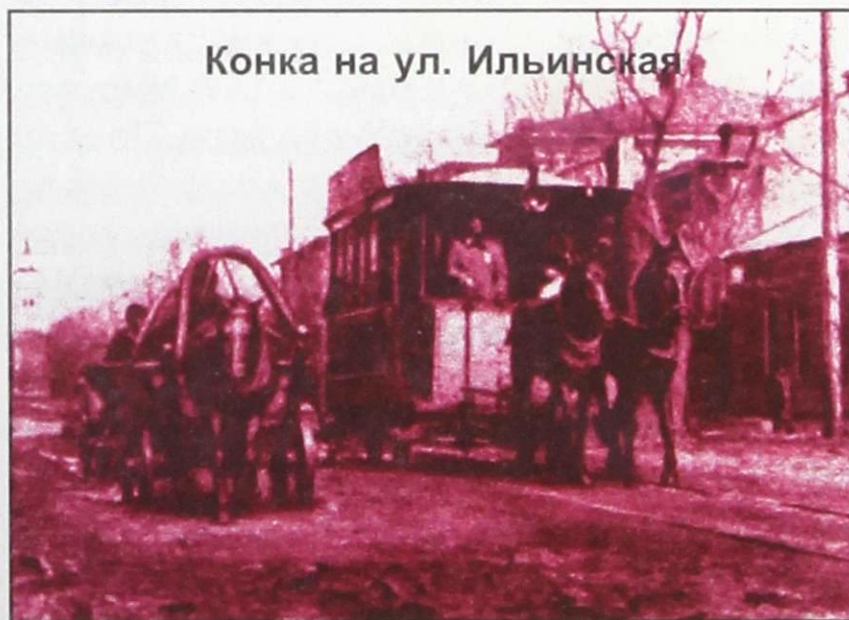
договор на постройку 9 линий трамвая, электростанции и на содержание всех конно-железных дорог в Саратове. Здание, в котором размещалось акционерное общество, существует и поныне на ул. Московская рядом с ул. Чапаева.



Бельгийцы пресекали появление на улицах любых перевозчиков пассажиров, не входящих в их подчиненность, особенно появление “автомобилей, возящих пассажиров за известную плату”, т.к. “они причиняют Обществу убытки”.

В 1907 году конки возили пассажиров по 5 маршрутам:

1. по ул. Московская от вокзала до старого Собора (Музейная площадь);
2. по ул. Никольская (Радищева) и Константиновской (Советская) от ул. Московской до Народного театра (район детского парка);
3. по ул. Ильинская (Чапаева) от ул. Московская до ул. Большая Сергиевская (Чернышевского);
4. по ул. Астраханская от Народного театра до Товарной станции (ст. Саратов-2);
5. по ул. Большая Сергиевская от старого Собора до Солдатской Слободы (район Кожзавода).



Конка на ул. Ильинская

Конка на ул. Московская



На этих маршрутах работало 65-69 вагонов в составе одно- или двухконных экипажей. Первые стоянки находились в наиболее людных местах: у базаров, гостиниц, ресторанов, у железнодорожного вокзала. Конка работала с 7.00 утра до 22.00 вечера. Вагоны отправлялись через каждые 10 минут. Плата за проезд определялась по классности решением городской управы: 1 класс – 5 копеек (внутри вагона), 2 класс – 3 копейки (на верхней площадке). Однако, дни конки были сочтены, их начали заменять электрические трамваи. 5 октября 1908 года был осуществлен первый рейс трамвая по ул. Немецкая (пр. Кирова). 9 октября 1908 года было открыто регулярное движение трамвая, и в первый день он перевез 4 тысячи человек.

Автомобильный транспорт пока только начинал развиваться.

Единственный Русско-Балтийский завод в Риге за период с 1909 по 1915 гг. выпустил всего 450 автомобилей и не мог удовлетворить возрастающие потребности в автотранспорте. В 1915 году братьями Рыбушанскими было организовано Товарищество на паях "Автомобильный завод" (АМО), который в то время представлял небольшие авторемонтные мастерские. Уже к началу 1-ой Мировой войны в ряде больших городов России автобусные перевозки не только дополняли, но и заменяли линии трамвая. Мировая война дала мощный толчок развитию автомобильной промышленности. К концу 1918 года в России насчитывалось 15-18 тыс. автомобилей, но большинство из них были неисправными.

После Великой Октябрьской Социалистической революции молодой Республике Советов предстояло наладить производство

запасных частей для ремонта иностранных автомобилей, которые составляли абсолютное большинство, и выпуск отечественных автомобилей. Учитывая огромное значение автомобильного транспорта для народного хозяйства республики, Совнарком РСФСР 31 мая 1918 года постановил создать при ВСНХ Центральную автомобильную секцию (ЦАС), возложив на нее руководство развитием автомобильного транспорта, строительство автомобильных заводов и организацию ремонта автомобилей. В специальном декрете Совнаркома, подписанном В.И. Лениным, были определены конкретные меры в деле "...правильной постановки автомобильного хозяйства в пределах РСФСР, а также надлежащего использования автоимущества...".

В июне 1920 года декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР "Об автодвижении по Москве и ее окрестностям", подписанный В.И. Лениным, явился первым документом, отражающим основные вопросы использования автомобилей и устанавливающим Правила движения.

В октябре 1921 г. при Наркомате путей сообщения (НКПС) был организован ЦК по перевозкам, на который возлагалось составление плана перевозок по всем видам транспорта, в т.ч. и автомобильному. Это был важный шаг на пути формирования и развития единой транспортной системы страны.

В 1922 г. введена система тарифов и определен перевод транспорта на хозрасчет.

Отечественное автостроение начало развиваться в СССР с 1924 года. Первые АМО-Ф-15 колонной прошли по Красной площади 7 ноября 1924 г. Этот день считается ДНЕМ РОЖДЕНИЯ СОВЕТСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.



За 19 месяцев построен Ярославский государственный автомобильный завод. Вместе с АМО они стали выпускать грузовые автомобили ЯГ-3, автобусы и троллейбусы.

ЧЕТВЕРТЫЙ ЭТАП

В 1924 году автобусный транспорт в качестве регулярного внутригородского средства передвижения появился в СССР, когда в Москве была открыта первая автобусная линия, на которой эксплуатировались импортные машины "Лейланд", рассчитанные на 36 мест (из них 26 - для сидения).

В 1926 году открылась первая автобусная линия в Ленинграде с тремя машинами марки "Фомаг", а также в эти годы начинали курсировать автобусы иностранных фирм "МАН", "Ланчия" и др.

С 1931 года на линии автобусного транспорта выходят автобусы только отечественного производства. Первый отечественный автобус АМО на 20 мест (из них 12 - для сидения), выпущенный Московским автозаводом в 1931 г., был построен на базе грузового автомобиля АМО-3.

В 1932 году Ярославский автозавод строит трехосный автобус ЯГ-4 на базе шасси грузового автомобиля ЯГ-3 вместимостью 32 пассажира. В этом же году вступает в действие реконструированный завод АМО (ныне Московский автомобильный завод им. Лихачева - ЗИЛ) и вновь построенный Горьковский автозавод (ГАЗ).

В этом же году Московский автозавод приступает одновременно к выпуску грузового автомобиля ЗИС-5 и на его базе автобуса ЗИС-8 вместимостью 29 мест (из них 21 - для сидящих пассажиров).

В следующем, 1933 г. Горьковский автозавод начинает выпуск 17 местных автобусов ГАЗ-03-30 на базе грузовых автомобилей ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ, оборудованных четырехцилиндровым двигателем мощностью 50 л.с. и легкового автомобиля ГАЗ-А, а затем ГАЗ-М-1.

В это время Ленинградский завод "Красный Путиловец" выпускает небольшую партию семиместных легковых автомобилей Л-1.

В 1936 году Московский автозавод начал выпуск комфортабельных семиместных легковых автомобилей ЗИС-101, а с 1940 г. на Московском автосборочном заводе КИМ (быв. филиал Горьковского АЗ - Московский завод малолитражных автомобилей им. Ленинского Комсомола) было налажено про-

изводство первых советских малолитражек КИМ-10.

Благодаря успешному выполнению планов первых двух пятилеток, в СССР в короткий срок была создана автомобильная промышленность. Уже в 1937 г. было выпущено 200 тыс. автомобилей, в результате чего СССР по производству автомобилей вышел на четвертое место в мире, а по выпуску грузовых автомобилей опередил Англию, Францию, Германию, заняв первое место в Европе и второе в мире. Развитие автомобильной промышленности продолжалось и в годы Великой Отечественной войны.

О том, как развивался автомобильный транспорт в Саратовской области, очень подробно рассказали в своей книге "Серебряные версты", выпущенной в 1976 году Приволжским книжным издательством, авторы А.А. Кокушкин и Б.Н.Тайков, биографии которых будут изложены ниже.

"В соответствии с декретом Советского правительства от мая 1918 года в губерниях создаются автосекции, которые объединяют имеющийся на местах автомобильный транспорт. Уполномоченным Центральной автосекции в Саратове был М.Н.Климов, который участвовал в создании автосекции Саратовского губернского управления автомобильно-гужевого транспорта и мастерской автогужевого транспорта при губернском коммунальном отделе. Автосекции были, по существу, первым выделением транспорта общего пользования в системе народного хозяйства. С их создания и ведет свою историю Саратовский автотранспорт". ("Серебряные версты").

В гараже автосекции в начале 1918 года имелось 100 лошадей бывших частных и несколько автомобилей. В апреле автопарк гаража пополнился 20-ю автомобилями различных марок, прибывших с фронта на товарную станцию Ильинка (Саратов-2). Эти автомобили в мастерских гаража ремонтировались и доукомплектовывались. Часть из них возвращена на фронты гражданской войны.

После подписания В.И.Лениным 7 июля 1921 года Декрета о создании при Народном комиссариате путей сообщения (НКПС) Центрального управления местного транспорта (ЦУМТ), в котором на него

возлагалось руководство автомобильным и гужевым транспортом, складским хозяйством и погрузочно-разгрузочными операциями, в Саратове все гужевые хозяйства были объединены с автосекцией Губсовнархоза. Имущество было сосредоточено в бывших складах пивного товарищества "Трехгорный" на Шелковичной улице. В целях реорганизации управления местным транспортом в 1923 году при губисполкоме создается транспортно-дорожный отдел, в ведение которого передано руководство развитием автомобильных дорог, а местный транспорт передан губернскому отделу коммунального хозяйства. На его базе был образован Союзтранс.

Образованный 25 апреля 1923 года по решению Совета труда и обороны при Высшем Совете народного хозяйства Госцентрбюро по подготовке рабочих котельных и кочегаров (ГОУ СГУКК) вскоре переключился на подготовку кадров для развивающегося тогда бурными темпами автомобильного транспорта. (В настоящее время это – Саратовский головной учебно-курсовой комбинат, у которого богатая история – ниже).

"17 марта 1925 года в Саратове по решению губисполкома учреждено акционерное общество Автогужтранспорт, на которое были возложены функции по покупке и продаже тракторов, автомобилей, мотоциклов, велосипедов, запасных частей для ремонта и эксплуатации автотранспорта. Общество Автогужтранспорт организовало на площади Революции транспортное хозяйство и небольшой гараж примерно на 30 автомобилей, имело городскую кассу по продаже билетов на железную дорогу и склады на товарных станциях. Аналогичные конторы были организованы в Аткарске, Балашове, Вольске и Пугачеве." ("Серебряные версты").

В составе Автогужтранспорта в то время имелось: 20 легковых автомобилей вместимостью 100 пассажиров, 23 грузовых автомобиля грузоподъемностью 60 тонн, 4 мотоцикла на 6 мест, 3 лодки по 35 мест, гужобоз в 37 "запряжек". Из имеющихся автомобилей на ходу было 19 грузовых и 10 легковых.

Страна переживала период разрухи, вызванной 1-ой мировой и гражданской войнами, и находилась в катастрофическом положении с жидким топливом. По этой

причине зачастую простаивал исправный автотранспорт.

Однако, в годы первой пятилетки автомобилизация нашей области началась интенсивными темпами.

В 1929 году в Нижне-Волжском крае, куда входили Саратовская, Сталинградская, Астраханская области и Калмыцкая АССР, насчитывалось 199 автомашин, а к январю 1932 года их число выросло до 1627, к августу – до 3000, из которых 64 были автобусами, т.е. за пятилетку автопарк увеличился почти в 12 раз.

Наряду с развитием автотранспорта общего пользования, важное значение приобретал автотранспорт других отраслей народного хозяйства.

В конце 20-х годов стали образовываться совхозы, которым выделялся автотранспорт, который, по ряду причин, использовался неудовлетворительно. Поэтому, начиная с 1934 года, начали создаваться автобазы Россовхозтранса, подчиненного Саратовскому отделению республиканской конторы Наркомата совхозов. Такие автобазы были созданы в Саратове, Балашове, Ершове, Екатериновке, Пугачеве, Озинках, Красном Куте и Энгельсе.

Для обслуживания колхозов организовывались машинно-тракторные станции (МТС). К 1933 году каждая МТС имела по 10-20 автомобилей, которые тоже эксплуатировались непроизводительно. В 1936 году приказом по Наркомзему автомобили МТС были сведены в хозрасчетные колонны, которые вскоре были переданы Министерству заготовок. В нашей области эти колонны вошли в трест Союззаготтранс. Они располагались в Саратове, Балакове, Вольске, Дергачах, Новоузенске, Петровске, Энгельсе, Балашове, Аркадаке, Баланде. Автомобили этих колонн перевозили зерно с токов на элеваторы, к пристанционным и пристанским складам.

Итак, к 1934 году в Саратовской губернии автотранспорт находился в составе трех довольно крупных организаций: АО Автогужтранспорт, отделение Россовхозтранс и трест Союззаготтранс. Все они имели мелкие автохозяйства как в г. Саратове, так и районах губернии (области). Каждое из этих автотранспортных подразделений имело в дальнейшем свое развитие, свой путь, свою историю.

Транспорт общего пользования

Саратовское акционерное общество Автогужтранспорт в 1934 году реорганизуется в Саратовский краевой автогужевого трест (Крайавтогужтрест). На 1 января 1934 года в своем составе он имел: 83 грузовика, 1 легковой автомобиль, 2 прицепа и 221 лошадь.

Директором краевого автогужевого треста был назначен Кузьмин Иван Иванович, 1897 года рождения, из крестьян, член ВКПб, образование – низшее, прошедший к этому времени практику руководства в различных транспортных и других организациях, женат, имеющий двоих детей.



Из автобиографии (изложение Кузьмина И.И.)

“Родился в 1897 году в д. Ворошилово Орловской области в семье крестьян. В 1908 г. переехал к отцу в Москву. Окончил 2 класса начального училища в Москве. Работал с 13 лет: половым в чайной, рассыльным в библиотеке. В ноябре 1916 г. призван в армию, служил до января 1918 г. В ноябре 1918 г. приехал в Саратов. Работал в Автосекции ГСНХ до марта 1921 г. С марта 21 по май 22 года – старший инспектор РКИ при Волгопродде. С мая 22-го по ноябрь 23-го – зав. автоскладом в Автосекции. С ноября 23-го по март 25-го – член рабочкома и секретарь профсоюзной

организации. С марта 25-го по август 28-го – член правления и президиума, секретарь профсоюза транспортных рабочих. С августа 28-го по декабрь 28-го – зав. тарифным отделом, секретарь профсоюза транспортных рабочих. С декабря 28-го по январь 29-го – зам. управляющего акционерным обществом Автогужтранспорт. С января 29-го по март 30-го – управляющий Саратовской конторы Волгоразгруз. С марта 30-го по апрель 31-го – пом. управляющего Н.Волжской конторы Госпароходства. С апреля 31-го по январь 32-го – директор Союзтранс. С января 32-го по ноябрь 33-го – директор Саратовского отделения Автотреста. С ноября 33-го по июль 34-го – зам. управляющего Сарэнергокомбината (САГРЭС). С июля 34-го – директор областного Автогужтреста”.

За 1934 год автобусами, находящимися в системе коммунального хозяйства, перевезено 2% пассажиров к остальным видам транспорта (электро, гужевому, грузовому такси).

К 1935 году в г. Саратове начали действовать первые городские автобусные маршруты. Их было два, на них работало 6-7 автобусов из имеющихся 9-ти. Основная масса пассажиров перевозилась на грузовых автомобилях, оборудованных скамейками. Выполненный объем перевозок за год составил 28200 пассажиров.

В 1935 году автопарк облавтоуправления насчитывал 77 грузовых автомобилей марки “Форд” и ЗИС-5 общей грузоподъемностью 131 тонна. Легковых такси пока не было. Этими автомобилями было перевезено 158,5 тысячи тонн грузов и выполнено 1309,2 тысячи тонно-километров, а гужевым транспортом перевезено 200,6 тысячи тонн и выполнено 511,6 тысячи тонно-километров. Анализ показывает, что объем перевозок на гужевом

транспорте преобладал, среднее расстояние перевозок на автомобилях составило 8,5, а на лошадях – 2,5 километра.

Середина 30-х годов характеризовалась дальнейшим ростом советской автомобильной промышленности. На дорогах нашей области появились новые отечественные модели грузовых (ЗИС-5 и ГАЗ-АА), автобусов (ГАЗ-03-03) и легковых автомобилей (ЗИС-101, ГАЗ-М-1, ГАЗ-67).



Всего же промышленность выпускала 33 модели автомобилей.

Еще больший расцвет советская автомобильная промышленность получила в годы третьей пятилетки, планом которой предусматривалось довести к 1942 году производство машин до 400 тысяч.

В 1938 году Саратовский краевой автогужевой трест (Крайавтогужтрест) переименован в Облавтогужтрест, возглавляемый прежним директором Кузьминым И.И.

Партия и Советское правительство проявляли большую заботу по обеспечению Саратова автотранспортом. 25 апреля 1938 года СНК СССР и ЦК ВКПб своим постановлением обязал СНК РСФСР отпустить во 2-м и 3-ем кварталах 1938 г. для г. Саратова 20 автобусов, 20 легковых такси и выделить на асфальтирование улиц 265 тысяч рублей.

Автомобилизация области требовала подготовки квалифицированных шоферов и технических кадров. За 1938 год для народного хозяйства области было подготовлено 1638 шоферов и 60 автомехаников. Своих первых инженеров-автомехаников выпустил Саратовский автодорожный институт.

На полях колхозов и совхозов работало 2905 автомобилей. В большинстве городов налажилось регулярное автосообщение между железнодорожными станциями и пристанями.

В 1939 году в соответствии с постановлением СНК РСФСР облавтогужтрест реорганизован в Саратовское областное автоуправление. Начальником облавтоуправления стал Кузьмин И.И. Эксплуатационный парк облавтоуправления в 1940 году имел в своем составе 73 грузовых автомобиля, 47 автобусов, 26 грузовых и 30 легковых такси, которыми перевезено 116,5 тыс. тонн грузов и 3180,7 тыс. пассажиров и выработано 1604,3 тыс. ткм. и 18117,7 тыс. пас. км. Платный пробег легковых такси составил 370, а грузовых такси – 455 тыс. километров.

Напоминаю, что в эти годы в нашей области было три самостоятельных автотранспортных организации: Союзтранс, куда входило облавтоуправление, Россовхозтранс и Союзагорттранс. Все они имели в своем подчинении автохозяйства в областном центре и районах области. Такая структура управления автотранспортом сохранялась и в годы войны.

«В послевоенный период в стране был взят твердый курс на объединение автотранспорта в единую транспортную систему. Процесс объединения происходил как за счет ликвидации мелких гаражей, так и за счет укрупнения хозяйств внутри системы автотранспорта общего пользования» («Серебряная верста»).

До 1952 года автотранспортом общего пользования бесменно руководил Кузьмин И.И., который в 1949 году был зачислен на 1-й курс заочного отделения Саратовского автомобильно-дорожного института им. В.М.Молотова.

Уже к 1952 году в нашей области был полностью восстановлен до довоенного уровня автомобильный парк. Наряду с четырехтонными ЗИС-150 и двухспловинойтонными ГАЗ-51, автохозяйства пополнялись автомобилями повышенной проходимости ГАЗ-63, самосвалами ЗИЛ-585, ГАЗ-93, дизельными МАЗ-200, МАЗ-205 и другими. В городе появились автобусы ЗИЛ-154, ЗИЛ-155, легковые автомобили

“Москвич” и “Победа”, комфортабельные автомобили высшего класса ЗИС-110, ГАЗ-12.

В ноябре 1952 года И.И.Кузьмин умер.

Его сменил Пряхин А.Н.

В середине пятидесятых годов Россовхозтранс, Союзаготтранс объединяются с областным автотрестом (бывшим Союзтрансом). Затем автотрест переименовывается в Саратовское областное автоуправление Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР.



Начальником управления назначается Шалаев Александр Иванович.

С 1954 года в стране выпускалось 43 модели автомобилей. Решалась важнейшая задача по повышению экономичности, производительности и надежности в работе всех видов автотранспорта. Послевоенный подъем всех отраслей народного хозяйства требовал пополнения и обновления подвижного состава, строительства производственной базы новых автохозяйств и реконструкции существующих гаражей и мастерских.

В то время, как транспорт Сароблавтоуправления Минавтошоссдор РСФСР развивался и увеличивал объемы перевозок народнохозяйственных грузов, все отрасли народного хозяйства, заводы и предприятия старались в целях независимости и самостоятельности обзаво-

диться собственным специализированным и универсальным автотранспортом. При каждом крупном заводе начали появляться транспортные цехи, участки и гаражи. По сравнению с транспортом общего пользования, они использовались менее эффективно, но помимо технологических функций, они оперативно, в любое время могли осуществлять любые перевозки. В Саратове особенно мощно развивались в то время автохозяйства предприятий, входящих в систему Совнархоза, а также оборонной промышленности. Хорошо оснащенные транспортные цехи имели Химкомбинат, Подшипниковый, Зуборезный, Ламповый заводы, заводы Комбайнов (Авиационный), Текстекла. Новые автомобили помимо районных автохозяйств попадали и в колхозы, и в совхозы.



С марта 1960 года начальником Саратовского областного управления автомобильного транспорта назначается Шестаков Михаил Константинович.

Родился 4 ноября 1915 года в с. Верхний Кушум Ершовского района Саратовской области. Социальное происхождение – из крестьян-бедняков. Член ВКПб с 1939 года, образование – высшее, окончил сначала Балашовский техникум механизации сельского хозяйства в 1935 году, затем

Саратовский автодорожный институт им. В.М. Молотова в 1956 году.

С июля 1935 до начала Великой Отечественной войны работал в с. Турки Саратовской области преподавателем школы механизаторов, секретарем РК ВЛКСМ, заместителем заведующего отдела РК ВКПб и год до мобилизации на войну был студентом Московского авиационного института. С июня 1941 по ноябрь 1946 г. был участником боевых действий в ВОВ. С февраля 1947 по ноябрь 1952 г. работал на различных должностях в системе Союззаготтранс в с. Дергачи. С сентября 1952 г. по июль 1956 г. – студент Саратовского автодорожного института. С августа 1956 до марта 1960 г. работал в г. Саратове: начальником отдела эксплуатации АК № 52, гл. инженером АТК треста «Саратовнефтегазпроводстрой», начальником АТХ №1 СНХ. С марта 1960 по декабрь 1966 г. – начальник Саратовского облавтоуправления. С января 1967 г. по сентябрь 1969 г. – главный инженер Приволжского территориального транспортного управления. Затем до февраля 1975 г. работал заместителем начальника этого управления по капитальному строительству, и в марте 1977 года окончил свой трудовой путь в должности начальника Саратовского производственного объединения «Саратовавторемонт».



Саратовское областное управление автомобильного транспорта размещалось в центре Саратова по адресу: проспект им. Ленина, 83, между улицами Вольской и М. Горького.

Главным инженером управления был Петр Николаевич Пыхтин, заместителем

Шестакова по грузовым перевозкам – Гуткин Михаил Абрамович, заместителем по пассажирским перевозкам – Кармаза Лев Владимирович. Оба последних были выходцами из системы Союззаготтранс. Начальником планового отдела управления работала Чумаевская Лидия Николаевна, начальником отдела кадров – Непейново Алексей Иванович, начальником отдела грузовых перевозок – Бабушкин Игорь Павлович. Это были высококвалифицированные автомобилисты, решением которых велась вся политика деятельности транспорта общего пользования Саратовской области, подчиненного областному управлению Министерства автотранспорта и шоссейных дорог РСФСР (министр Калабухов).

С августа 1963 года в составе облавтоуправления был организован транспортный трест «Сельхозтранс», возглавляемый Белоусовым Григорием Михайловичем.

АВТОТРЕСТ «СЕЛЬХОЗТРАНС» объединял все районные автохозяйства и организовывал все сельскохозяйственные перевозки, начиная с зерна и др. продуктов и кончая стройматериалами и товарами народного потребления. В то время инженерно-технические работники треста осваивали буквально вручную расчеты состава комплексных транспортно-уборочных бригад, в которые входили группы комбайнов и автомобили для перевозки зерна на тока колхозов и совхозов, а также часовые графики круглосуточной доставки зерна с токов на хлебоприемные пункты. Эти же разработчики сами и внедряли свои графики в районах области в уборку урожая. Подготовкой графиков руководил начальник отдела сельхозперевозок треста Бексаев Александр Иванович, умный, уравновешенный и чуткий человек.

В те годы по Постановлению Совета Министров РСФСР на период уборки урожая в нашу область направлялось до 30 тысяч автомобилей из других областей. Их нужно было до ввода в действие моста через Волгу переправить на паромах с правого берега на левый, распределить по хозяйствам и обеспечить высокопроизводительное использование.

Как в разработке, внедрении, так и в организации переправы автомобилей (очередность погрузки на паром, порядок и дисциплина среди шоферов и т.п.), приходилось участвовать и мне.

С введением часовых графиков сократились потребность в переброске иногороднего автотранспорта и простои автомобилей у хлебоприемных пунктов, а отсюда - колоссальный экономический эффект и авторитет автомобилистов. Через два-три года количество привлекаемого в нашу область иногороднего автотранспорта сократилось до 20-ти, 15-ти, 10-ти тысяч автомобилей.

Саратовские городские автохозяйства подчинялись непосредственно Облавтоуправлению. Они обслуживали торговлю, товарные станции, речной порт и промышленные предприятия, увеличивая из года в год удельный вес централизованных перевозок народнохозяйственных грузов. Эти функции выполняла и контролировала грузовая Центральная диспетчерская станция, начальником которой был Нейдлин Макс Наумович.

Объемы перевозок ежегодно росли, удельный вес централизованных перевозок различных народнохозяйственных грузов увеличивался и к 1965 году достиг 60%, применялись рациональные маршруты по обслуживанию одновременно нескольких грузоотправителей и грузополучателей, обязательная загрузка порожних автомобилей попутным грузом, независимо от ведомственной принадлежности этих автомобилей. Все это вызывало развитие сети диспетчерских и экспедиционных служб, контролируемых облавтоуправлением.

Пущенный в эксплуатацию с 1965 года новый мост через Волгу в г. Саратове соединил правобережье области с сельскохозяйственным левобережьем и устранил многие трудности, связанные с переброской автоколонн, а, главное, решал огромную стратегическую задачу: соединил кратчайшим путем районы центра страны с Уралом и Казахстаном. С вводом моста открылись новые автобусные маршруты: Саратов – Ершов, Саратов – Маркс, Саратов – Дергачи и другие.

Увеличение производства автомобилей, поступление их в область (к концу 1965 года автопарк Саратовского Облавтоуправления имел в своем составе 5367

грузовиков, 772 автобуса и 456 легковых таксомоторов) привело к расширению существующих автохозяйств и организации новых. Такие автомобили, как ГАЗ-53, ЗИЛ-130, по сравнению с предыдущими марками, имели более высокие скорости, грузоподъемность, надежность в эксплуатации, экономичность и удобства для работы водителей.

Развитие автотранспорта области увеличивало потребность в технических работниках и специалистах для автотранспортных хозяйств. В 1964 году в г. Саратове по инициативе начальника облуправления М.К.Шестакова был организован Саратовский учебно-консультационный пункт Горьковского заочного автотранспортного техникума (ныне Саратовский филиал Российского заочного автотранспортного техникума).

В 1965 году Совнархозы были расформированы. Их имущество было передано различным ведомствам, а автотранспорт в основном вошел в областное автоуправление. Коренному изменению подверглась структура управления, принятая в системе Минавтошоссдор РСФСР. Постановлением Совета Министров СССР №1176 от 14 октября 1965 года и Распоряжением Саратовского Совнархоза №711-Р от 5 ноября 1965 года в ведение Министерства автотранспорта и шоссейных дорог РСФСР было передано Управление транспорта Совнархоза и на его базе создано Приволжское территориальное транспортное управление (ПТТУ).

20 декабря 1966 года начальником Приволжского ТТУ назначен Кокушкин Арсений Алексеевич, бывший начальник Автоколонны № 1181. Управление заняло один из этажей здания Саратовского Совнархоза по адресу: ул. Железнодорожная, 72, рядом с техникумом им. Яблочкова.





Кокушкин Арсений Алексеевич родился 21 мая 1928 года в г. Вольске Саратовской области в семье служащих.

В 1936 году семья переехала в г. Саратов.

После окончания Саратовской средней школы №19 в 1947 году поступил и в 1952 году окончил Саратовский автодорожный институт им. Молотова. Во время учебы в институте работал внештатным инструктором РК ВЛКСМ.

После окончания института направлен для работы в Сталинградскую Госавтоинспекцию на должность старшего инженера по техническому контролю.

В феврале 1954 года переведен в Саратовское областное управление внутренних дел на должность ст. инженера.

В апреле 1954 г. решением Октябрьского РК КПСС направлен на работу ст. инженером совхоза "Водник" треста пригородных совхозов.

В августе 1954 года совхоз ликвидирован, и А.А. Кокушкин поступил на работу механиком в Транспортную контору стройтреста №7 Главприволжскстроя, где вскоре стал начальником гаража, и откуда 16 марта 1955 года уволился по собственному желанию.

С 14 апреля 1955 г. он работает главным инженером Саратовской автобазы "Росторгтранс".

В 1957 году вступает в ряды КПСС.

Со 2 ноября 1960 г. он – начальник АТХ №6 Сароблавтотреста (гл. инженер Головачев В.А.)

Приказом и.о. управляющего Сароблавтотреста Гуткина М.А. №94 с 1 апреля 1962 г. АТХ №6 переименовывается в АК №1181, и Кокушкин назначается начальником Автоколонны, в этом же году он награждается значком "Отличник социалистического соревнования Министерства автотранспорта и шоссейных дорог РСФСР" и денежной премией за внедрение новой системы контроля за качеством работы.

С 26 мая 1966 г. он – по совместительству, доцент Саратовского политехнического института.

С 20 декабря 1966 г. он работает в должности начальника вновь организованного Приволжского территориального транспортного управления.

В 1976 году он становится одним из авторов первой исторической книги о Саратовском автотранспорте "Серебряные версты".

18 августа 1982 г. защищает кандидатскую диссертацию и получает звание кандидата технических наук.

В соответствии с приказом Министерства автотранспорта РСФСР №648 от 18.10.83 г. ПТТУ переименовывается в Саратовское территориальное объединение "Саратовавтотранс", затем, в соответствии с приказом от 18.12.88 г. - в Саратовское государственное производственное объединение "Саратовавтотранс", и Кокушкин избирается его Генеральным директором. С 26 декабря 1991г. избирается профессором кафедры экономики и управления на автотранспорте Саратовского политехнического института.

С 10 июня 1992 года он освобождается от должности Генерального директора СГПО "Саратовавтотранс" в связи с уходом на пенсию, передает дела своему бывшему главному инженеру объединения Звереву И.В., но остается там в должности заместителя Ген. директора по социальным вопросам.

Награжден:

Орденом Ленина,
Орденом Октябрьской Революции,
Орденом Трудового Красного Знамени,
медалью "За доблестный труд",

Серебряной и золотой медалями ВДНХ СССР,

Почетной Грамотой ВЦСПС и др. грамотами.

В августе 2000 года его не стало.

Трудно перечислить, инициатором каких добрых дел и мероприятий был Кокушкин Арсений Алексеевич, но постараюсь поподробнее их описать ниже.

Основными задачами Приволжского территориального транспортного управления стали: организация и осуществление перевозок пассажиров, грузов народного потребления, промышленности, строительства, сельского хозяйства, технического обслуживания и ремонта подвижного состава, капитального строительства и реконструкции автотранспортных и авторемонтных предприятий, обеспечение безопасности движения, контроль за соблюдением правил, инструкций, тарифов по использованию транспортных средств.

В состав ПТТУ вошли:

АТХ №1, 2, 3, 4, 11 – г. Саратов,

АТХ №5 – г. Мелекс Ульяновской области,

АТХ №6 – г. Балашов Саратовской области,

АТХ №8 – г. Пенза,

АТХ №10 – г. Вольск Сар. обл.,

АТХ №16 – г. НовоУльяновск Ульяновской обл.,

АТХ №17 – г. Ульяновск,

АТХ №18 – г. Барыш Ульяновской обл.,
объединенные железнодорожные хозяйства: №1 – г. Саратов, № 2,3 – г. Пенза, №4 – г. Ульяновск, Ульяновский транспортный трест,

Саратовское областное Управление автотранспорта,

Саратовский таксомоторный парк,

Саратовский агрегатно-ремонтный завод,

Саратовский автобусный парк.

Приказом Министра автотранспорта и шоссейных дорог РСФСР №496 от 20 декабря 1966 года Саратовское облуправление автотранспорта реорганизовано в Саратовский областной автотранспортный трест с подчинением Приволжскому территориальному транспортному управлению.

Автотрест "Сельхозтранс" был расформирован. Юридический адрес Сара-

товского облавтотреста сохранился прежним: пр. Ленина, 83.

Управляющий – Гуткин Михаил Абрамович.



Родился в г. Саратове 27 октября 1914 года в семье рабочего.

С мая 1930 по июнь 1931 г. – ученик ФЗУ строителей,

Сентябрь 1931 – июнь 1932 – студент Рабфака.

Сентябрь 1932 г. – февраль 1933 г. – студент института коммунального строительства.

строительства.

Март 1933 – июнь 1938 г. – студент института механизации сельского хозяйства.

Октябрь 1938 – февраль 1939 г. – инженер-конструктор завода свинцовых аккумуляторов.

Март 1939 – февраль 1940 – инженер Горпромкомбината.

Февраль 1940 – апрель 1940 – инженер-конструктор Авиационного завода.

Апрель 1940 – февраль 1942 – главный инженер областного отделения "Союззаготтранс".

В июне 1941 года вступает в ряды членов ВКПб.

Февраль 1942 – ноябрь 1945 г. служит в Советской Армии политработником.

Январь 1946 – июль 1955 – главный инженер Саратовского облавтотреста "Союззаготтранс".

Июль 1955 – январь 1967 гг. – заместитель управляющего Саратовского облавтотреста (у Шестакова М.К.).

С января 1967 по декабрь 1969 гг. – управляющий Саратовского облавтотреста при ПТТУ.

Декабрь 1969 – сентябрь 1979 гг. – начальник грузовой службы ПТТУ.

Сентябрь 1979 – июнь 1980 гг. – начальник ЦДС ПТТУ.

Июнь 1980 – январь 1984 гг. – начальник отдела грузовых перевозок Управления.

В возрасте 70-ти лет ушел на пенсию и в 2002 году умер.

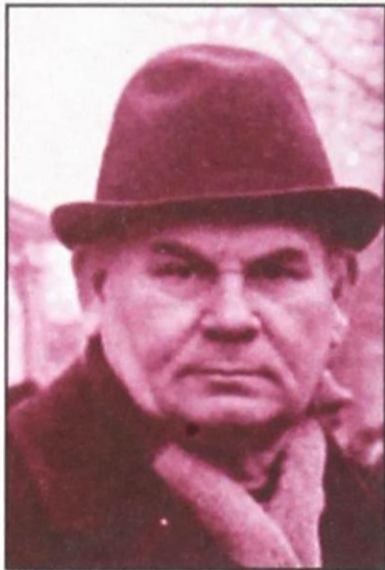
Награжден:
Медалью "За победу над Германией",
медалями 20 и 30 лет победы в ВОВ,
юбилейной медалью к 100-летию В.И.

Ленина,

двумя орденами "Знак Почета",
медалью "Ветеран труда".

В составе Приволжского территориального транспортного управления в 1967 г. был также организован Саратовский городской автотранспортный трест "Промстройтранс" (управляющий – *Пыхтин П.Н.*)

Пыхтин Петр Николаевич.



Родился в 1913 году в г. Сорочинск Оренбургской области в семье крестьян.

С 1920 по 1930 гг. учился в средней школе г. Саратова.

С 1930 по 1931 гг. – курсант школы шоферов Наркомзема.

С 1931 по 1932 гг. – шофер совхоза "Центральный".

С 1932 по 1933 гг. – курсант подготовительных курсов Саратовского института механизации сельского хозяйства

С 1933 по 1940 гг. – студент Саратовского института сельского хозяйства.

В 1940 г. – мастер моторного участка Энгельсского трактороремонтного завода.

С 1940 по 1941 гг. – заместитель директора по учебной части школы механизации сельского хозяйства.

С 1941 по 1943 гг. – инструктор всеобуча Джалыбекского РВК Уральской области.

С 1943 по 1946 гг. – служба в СА.

С 1946 по 1947 гг. – главный инженер АК №42.

С 1947 по 1952 гг. – зам. начальника по эксплуатации АК №42.

С 1952 по 1953 гг. – служба в СА.

С 1953 по 1967 гг. – гл. инженер автотреста, облавтоуправления.

С 1967 по 1969 гг. – управляющий Саратовским городским транспортным трестом "Промстройтранс".

С 1969 по 1971 гг. – начальник отдела грузовых перевозок ПТТУ.

Неоднократно избирался депутатом Кировского райисполкома г. Саратова и Саратовского городского исполкома.

Награжден:

Медалью "За оборону Сталинграда".

Медалью "За доблестный труд".

Медалью "50 лет Советской Армии".

В состав треста вошли: Саратовские АК №42, 116, 1179, 1181, АТХ №1, 2, 3, 4, 5, 11, Энгельсская АК №1428.

Автотехснаб реорганизован в Универсальную базу материально-технического снабжения и сбыта (начальник – Кузнецов Николай Федорович, бывший начальник отдела эксплуатации АК №1179).

Объединенные железнодорожные хозяйства переданы Пензенскому и Ульяновскому областным управлениям.

Приказом по ПТТУ №892 от 2.12.67 г. в соответствии с приказом Минавтошоссдор РСФСР №311 от 15.08.67 г. переименованы:

Саратовский областной автотранспортный трест - в Саратовский областной транспортный трест.

Саратовский городской автотранспортный трест "Промстройтранс" – в Саратовский городской транспортный трест "Промстройтранс".

АТХ № 1 – в Саратовское грузовое транспортное предприятие №1 (ГАТП №1).

АТХ № 11 – в Саратовское ГАТП № 2.

АТХ № 3 – в Саратовское ГАТП № 3.

АТХ № 4 – в Саратовское ГАТП № 5.

АК № 42 – в Саратовское ГАТП № 6.

АК № 116 – в Саратовское ГАТП № 8.

АТХ № 7 – в Саратовское ГАТП № 7

Районные АТХ и АК – в районные АТП, ГАТП.

Саратовский автобусный парк № 2 – в Саратовское пассажирское АТП №3.

АТХ № 2 – в Саратовское ПАТП № 2.

Саратовский парк легковых автомобилей №1 – в Саратовское ПАТП № 4.

Саратовский парк легковых автомобилей №2 – в Саратовское ПАТП № 5.

Саратовский таксомоторный парк – в Саратовское ПАТП № 6.

Саратовский автобусный парк № 1 – в Саратовское ПА.

Районные пассажирские автотранспортные хозяйства – в районные ПАТП.

Приказом № 8 от 4.01.68 г. Саратовское ПАТП № 4 и ПАТП № 5 объединены в одно

Саратовское ПАТП № 4, Конструкторско-технологическое бюро реорганизовано в Бюро технической помощи, Строительный участок – в Строительно-монтажное управление.

В июле 1969 года Минавтошоссдор РСФСР переименовано в Министерство автомобильного транспорта РСФСР. Приказом Министерства АТ РСФСР № 3 от 1.08.69 г. ПТТУ подчинено Республиканскому объединению автотранспорта “Югавтотранс”.

С 1.01.70 г. Саратовский областной транспортный трест был ликвидирован, все районные АТП подчинены Приволжскому ТТУ. Руководство Универсальной конторы материально-технического снабжения и сбыта (УКМТСС) заняло здание расформированного треста на пр. Ленина, 83. (начальник УКМТСС – Кузнецов Н.Ф.).

Энгельсская АК № 1428 передана непосредственно в ПТТУ. С августа 1970 г. Саратовский авторемзавод из объединения “Росавторемонт” передан также в ПТТУ.

С октября 1970 г. Саратовские грузовые АТП № 2, 3, 4 объединены в Саратовское грузовое автотранспортное предприятие № 3, а Саратовские пассажирские АТП № 4 и 6 – в Саратовское ПАТП № 6.

В 1971 году АК № 1179, ГАТП № 6 филиал АК на кирпичном заводе, вновь создаваемый филиал в р.п. Алгай объединились в Саратовское производственное объединение грузового автотранспорта № 1 (СПОГАТ № 1). Директор – Ерофеев Леонид Иванович, главный инженер – Ивков Аркадий Алексеевич, заместитель директора по эксплуатации и коммерческой работе – Буганков Валерий Алексеевич, но вскоре после ухода Ивкова на другую работу, главным инженером стал Буганков, а заместителем директора – Хопров Владимир Петрович (бывш. дир. ГАТП № 6).

Используя этот опыт, на базе ГАТП № 7, ГАТП № 1, Петровского АТП было создано СПОГАТ № 2, директор – Беликов Павел Сергеевич, главный инженер – Воинов Иван Федорович, заместитель директора по эксплуатации – Щербаков Владимир Петрович.

Затем – СПОГАТ № 3 (директор Нейдлин М.Н., гл. инженер Паройский О.Г.),

СПОГАТ № 4 (директор Прохоцкий И.И.),

Объединение “Саратовавтоконтэйнер” (директор Ильин В.Я.).

Следом: объединения “Саратовавторемонт” и “Саратовоблавтотехобслуживание”.



К этому времени весь руководящий аппарат ПТТУ размещался в 3-этажном здании рядом с горисполкомом на ул. Первомайская, 74.

К 1973 году Кокушкин А.А. сформировал дееспособный состав управления:

- Сидоров Юрий Николаевич – главный инженер,
- Зверев Игорь Владимирович, следом за ним Абрамов Александр Семенович – его заместители по грузовым перевозкам,
- Шляпников Игорь Александрович – заместитель по пассажирским перевозкам,
- Бабушкин Игорь Павлович – заместитель по сельхозперевозкам,
- Буеракова Клавдия Дмитриевна – заместитель по экономическим вопросам,
- Кириленко Лидия Михайловна – заместитель по строительству,
- Гуткин Михаил Абрамович – начальник грузовой службы,
- Буганков Валерий Алексеевич – начальник пассажирской службы,
- начальники отделов : Ганин Ю.Г., Михеев Н.П., Байрамуков М.Д., Кармаза Л.В., Никифоров В.П., Кайданов Б.А., Малиенко А.Е., Шамаро В.К., Кислая Т.В., Чумаевская Л.Н., Григорьевская А.П., Кулькина Г.П., Непейпиво А.И., Генсон А.С., Ежов В.В., Рубцов П.Б., Попов А.В., Архипов В.Н., Погосткин И.М., главный бухгалтер Лапшинов Виктор Андреевич.

Все эти люди начинали свою трудовую деятельность с самых низких долж-

ностей в автохозяйствах, набирались опыта, росли по службе, и многие из них достигнут значительного положения в будущем.

Приволжское территориальное транспортное управление не меняло своего наименования до 1983 года (17 лет) и до 1992 года своего руководителя Кокушкина А.А., при котором были проведены самые интересные, эффективные преобразования, новшества, которые стали предметом изучения и внедрения среди многих автотранспортных подразделений не только России, но и ряда республик СССР. Достигнуты наивысшие результаты по объемным и финансовым показателям, почти ежеквартально управление завоевывало переходящие Красные Знамена Министерства и в 1981 году Постановлением Президиума Верховного Совета СССР было награждено орденом Трудового Красного Знамени, а Кокушкин А.А. – орденом Ленина.

Внедрение агрегатно-участкового метода ремонта и обслуживания автомобилей, Саратовской системы бездефектной сдачи продукции с первого предъявления, Саратовской системы Единого оперативного руководства транспортно-уборочным процессом и перевозки зерна и сахарной свеклы на приемные пункты по часовым графикам, разработанным на ЭВМ, строительство в АТП станций диагностики автомобилей, внедрение радиофицированных такси, автоматизированного контроля за движением автобусов на маршрутах, открытие новых автобусных маршрутов, организация автогородков для технического обслуживания и ремонта автомобилей на уборке урожая, пуск в эксплуатацию нового автовокзала, строительство одного из крупнейших в России таксомоторных парков в г. Саратове, открытие базы отдыха “Чайка” и пионерлагеря “Орленок”, открытие поликлиники для работников Управления, воздвижение монумента Воинам-автомобилистам, юношеская автошкола, футбольная команда, авторалли, внедрение перевозок различных грузов и стройматериалов в пакетах, на поддонах и в контейнерах, внедрение централизованных перевозок грузов по системе: склад – автомобиль – порт, ж.д. станция, - вот далеко не полный

перечень мероприятий, которые мы, автомобилисты, внедряли “с потом и кровью” в те, как сейчас говорят, “застойные” годы, чувствуя у себя на темени дыхание Кокушкина Арсения Алексеевича.

Все предприятия кроме строительства производственных корпусов, автостоянок, повсеместно строили жилые дома, организовывали подсобные хозяйства, теплицы, обеспечивая в своих столовых, по крайней мере, ночные смены ремонтников бесплатным питанием. Во всех АТП действовала эффективная система морального и материального поощрения. Зарботки большинства водителей превышали зарплату директоров предприятия.

С 1983 года Приволжское территориальное транспортное управление было переименовано в Саратовское территориальное объединение автотранспорта “Саратовавтотранс” Министерства автотранспорта РСФСР, и к 1.01.1988 году, когда ему было присвоено новое название, Саратовское государственное производственное объединение автомобильного транспорта “Саратовавтотранс” Министерства транспорта РСФСР, оно имело 28 автотранспортных предприятий, 6 производственных объединений грузового и пассажирского автотранспорта, 2 производственных объединения “Саратовавторемонт” и “Саратовавтотехобслуживания”, строительно-монтажное управление, 11 прочих организаций, т.е. 48 предприятий и организаций.

Через семь месяцев Объединение получило новое название: Саратовское территориальное производственное объединение автотранспорта “Саратовавтотранс”. Как видно, с начала “перестройки” в названии Объединения исчезло определение “государственное”. Начался период зачастую необоснованного укрупнения предприятий, смена вывесок, расчетных счетов, выборность руководителей, на должности которых, зачастую, попадали в основном малоопытные, некомпетентные, обладающие “хорошо подвешенным языком” авантюристы. В результате, стало 12 автотранспортных объединений, Энгельсское ПАТП, ПАТП №7, Учебный комбинат и прочие организации.



Численность работающих сохранилась 26,8 тыс. человек, из них 4003 – с высшим образованием. Списочный состав: 6367 грузовых автомобилей, 993 прицепа, 2664 автобуса, 1217 легковых автомашин, основных фондов – на 188025 тыс. рублей. Грузовые автомобили составляли 12% от общего наличия в области грузовых автомобилей, но они выполняли 29% объемов грузовых перевозок. Пассажирские перевозки осуществляли 27 АТП, вошедшие в состав объединений, в т.ч. 11 специальных, 16 смешанных. Маршрутная сеть соединяла 1480 населенных пунктов, коэффициент использования парка автобусов составлял 0,777, время в наряде – 11,3 часа. Автоматизированная система диспетчерского управления автобусами контролировала 32 городских маршрута, на которых работало 250 автобусов большой вместимости до 1 часа ночи. К проходным крупным заводам, к театрам подавались 25 и более автобусов. К этому периоду все АТП были переведены на новые условия оплаты по конечному результату, полный хозрасчет, на коллективный подряд.

Продолжали действовать: 14 сезонных турбаз для 12 тысяч человек, детская музыкальная школа для 80 детей, пионерлагерь "Орленок", база отдыха "Чайка" на 2,5 тыс. отдыхающих в год, Детская юношеская школа.

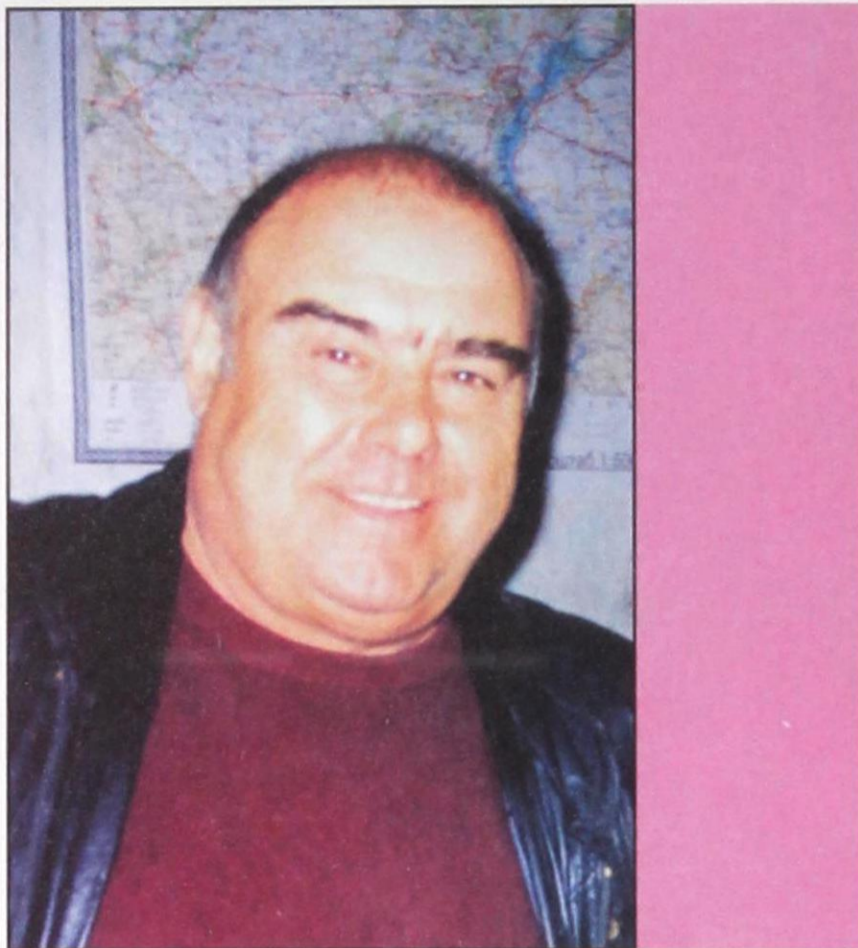
В течение 11-ой пятилетки транспортные предприятия продолжали стабильно работать и развивать свою производственную базу и социальную сферу.

В январе 1988 года Объединение переименовывается в Саратовское государственное производственное объединение автомобильного транспорта "Саратовавтотранс", а в августе этого же года именуется Саратовским территориальным производственным объединением автотранспорта "Саратовавтотранс", до мая 1994 года не меняет этого наименования.

Контроль за деятельностью Объединения со стороны областных партийных и советских органов осуществлялся промышленно-транспортным отделом Саратовского областного комитета КПСС в количестве 4-х человек.

В июне 1992 года Кокушкина А.А. освобождают от занимаемой должности "в связи с переходом на пенсию", и он становится заместителем Генерального директора Объединения по социальным вопросам и курирует деятельность Саратовского кустового вычислительного центра, поликлиники, Саратовского учебного комбината, юношеской автошколы, пионерлагеря "Орленок", базы отдыха "Чайка".

С этого времени Генеральным директором Саратовского территориального производственного объединения автотранспорта "Саратовавтотранс" становится бывший главный инженер Объединения



Зверев Игорь Владимирович.

Родился 10 октября 1936 года в г. Ленинграде. Мать – рабочая, отец – технический руководитель одного из оборонных заводов. Он с матерью, брат и бабушка во время блокады жили в Ленинграде, а в апреле 1944 года после гибели при бомбежке отца переехали в Рязанскую область, затем в Рязань. В 1954 году окончил среднюю школу и поступил в Саратовское танковое училище, после окончания которого с 1957 по 1964 гг. служил в рядах СА за границей, а затем в течение года – в Одесском военном округе.

В 1964 поступает на заочное отделение Саратовского политехнического института.

С марта 1965 года по 1970 гг. работал на различных должностях в Саратовской АК № 42 (ГАТП № 6) от мастера по ремонту до главного инженера. С августа 1970 по январь 1975 года он – директор ГАТП № 8, реорганизованного в СПОГА-3.

В 1975 – 78 гг. он – заместитель начальника Приволжского территориального транспортного управления по грузовым перевозкам (при Кокушкине А.А.).

С сентября 1978 года по март 1989 года Зверев работает начальником областного транспортного управления "Саратовтранс-сельхозтехника", переименованного в 1986 году в Транспортный отдел Саратовского облагропрома. В марте 1989 года по приглашению Кокушкина А.А. он возвращается в СОПО "Саратовавтотранс" на должность главного инженера, а после ухода Кокушкина на пенсию, с мая 1992 года его назначают Генеральным директором Объединения.

Избирался депутатом Заводского районного и Саратовского городского Советов трудящихся в 1973 и 1975 гг.

Имеет государственные награды:
медаль "10 лет безупречной службы в рядах ВС СССР",
два ордена Трудового Красного Знамени,
Юбилейная медаль участника ВОВ,
медаль имени Жукова,
Знак "Почетный автотранспортник",
Знак "Заслуженный работник транспорта Российской Федерации",
медаль "Ветеран труда".

В своей деятельности он продолжал политику, направленную прежним Генеральным директором на развитие транспортных предприятий, уделяя важное внимание развитию подсобных хозяйств предприятий, особенно животноводческому комплексу в с. Пудовкино.

ПЯТЫЙ ЭТАП

Глобальные социальные перемены 90-х годов не обошли стороной и транспортную сферу. Коммунистическая партия и советское правительство были распущены. На их место пришло Президентское правление Б.Н. Ельцина. В стране начала меняться вся вертикальная структура власти. Госплан, Госснаб и многие централизованные государственные учреждения были ликвидированы под лозунгом: "Рынок определит все сам".

Переход на рыночные отношения заметно повлиял на объемы перевозок и финансовое состояние транспортных предприятий. Начиная с 1993 года все грузовые автотранспортные предприятия начали акционироваться и вышли из подчинения СОПО "Саратовавтотранс".

В мае 1994 года Объединение переименовывается в Саратовское государственное предприятие "Саратовавтотранс", в составе которого остались только смешанные и пассажирские автопред-

приятия, а уже в августе оно становится Акционерным обществом открытого типа "Саратовавтотранс", вошедшим в Российский государственный концерн "Росавтотранс". Зверев И.В. становится Генеральным директором АООТ "Саратовавтотранс".

Несмотря на нелегкие испытания, Саратовский пассажирский автомобильный транспорт сумел сохранить свой трудовой потенциал и доброе имя.

В конце 1996 года произошла еще одна серьезная реорганизация структуры управления, в результате чего при Администрации области было создано Министерство промышленности, топлива и энергетики, в состав которого вошло Управление по транспорту, связи и дорожному хозяйству (начальником Управления был назначен Абрамов А.С. – бывший заместитель начальника Приволжского ТТУ), и на основании Постановления Губернатора Саратовской области Аяцкова Д.Ф. №207 от 6.11.1996 года, из АООТ выделилось Государственное унитарное предприятие "Саратовтрансавто" (ГУП "Саратовтрансавто").

В АООТ, возглавляемом Зверевым, осталась небольшая часть собственности АООТ, а все транспортные предприятия и организации переходят в ГУП "Саратовтрансавто", Генеральным директором которого с января 1997 года назначается Кузнецов Валентин Федорович.



Родился 26 ноября 1949 года в г. Сердобск Пензенской области, русский, образование высшее, в 1972 году окончил автомобильный факультет Саратовского политехнического института, кандидат технических наук, член областного Совета профсоюзов, в 1987 году избирался депутатом Кировского районного Совета народных депутатов г. Саратова.

Перед тем, как стать Генеральным директором ГУП, после окончания института с 1972 по 1975 гг. работал преподавателем Сызранского политехнического техникума МВ и ССО РСФСР.

С августа 75 по февраль 76 года работал инженером отдела пассажирских перевозок Приволжского территориального транспортного управления в г. Саратове, а с февраля 76 по июнь 77 года – старшим инженером отдела организации перевозок сельскохозяйственных грузов этого Управления.

С июня 77 по январь 79 года работал заместителем начальника по эксплуатации Саратовского пассажирского предприятия №6 ПТТУ, а с января 79 по январь 81 года он – начальник Саратовского пассажирского предприятия №2 ПТТУ.

В январе 1981 года Кокушкин А.А. переводит Кузнецова В.Ф. в Управление на должность своего заместителя по кадрам, с декабря 1985 года ставит его своим заместителем по капитальному строительству в Саратовском территориальном объединении автотранспорта "Саратовавтотранс", а в июне 1992 года уже новый Генеральный директор Объединения, переименованного в Акционерное общество с ограниченной ответственностью «Саратовавтотранс», Зверев Игорь Владимирович, назначает его главным инженером этого АООТ.

В январе 1997 года в результате разделения Акционерного общества организуется Саратовское государственное унитарное предприятие "Саратовтрансавто", Генеральным директором которого становится Кузнецов В.Ф. В этой должности он проработал до февраля 2003 года.

Имеет государственные награды:

- Значок "Отличник Министерства автотранспорта РСФСР" – в 1990 году,
- Знак "Почетный автотранспортник" – в 1993 году,
- Знак "Заслуженный работник транспорта РФ" – в 1995 году,

- Почетная Грамота администрации г. Саратова – в 1995 году,
- Почетная Грамота Министерства транспорта РФ – в 1996 году,
- Почетная Грамота Губернатора Саратовской области – в 1996 году,
- Знак “Почетный работник транспорта России” – в 1999 году,
- Почетная Грамота администрации г. Саратова – в 1999 году,
- Почетный Знак Губернатора Саратовской области – в 2001 году,
- Почетная Грамота Министерства транспорта РФ – в 2002 году.

Майор сухопутных войск запаса, женат, имеет двоих детей: дочь 1974 г.р. и сына 1984 г. р.

Все годы работы в этой должности он посвятил борьбе за выживаемость общественного пассажирского автотранспорта в условиях рыночной экономики.

Задачей Государственного унитарного предприятия “Саратовтрансавто” были: совершенствование системы организации пассажирских перевозок, возвращение к славным традициям Саратовского автотранспорта, совместные действия по выводу отрасли из кризиса. Автопредприятия ГУП “Саратовтрансавто” из-за недостаточного финансирования, т.е. недостаточного получения дотаций на покрытие убытков от перевозок пассажиров, имеющих льготы, оказались в тяжелом экономическом положении. Автопарк старел, списывался, объемы перевозок в 90-е годы стали резко сокращаться. Так, если в 1971 году перевезено 32,5 млн. тонн грузов и 199,2 млн. пассажиров, в 1980 году соответственно 74,6 млн. тонн и 414,0 млн. пассажиров, в 1990 году – 57,3 млн. тонн и 419,5 млн. пассажиров, то в 2000 году оставшимся грузовым автопарком перевезено всего 0,3 млн. тонн народохозяйственных грузов и автобусами - 312,2 млн. пассажиров, а в 2002 году объемы еще более снизились и составили 0,3 млн. тонн и 82,6 млн. пассажиров. Задолженность по зарплате в некоторых из предприятий достигала 8-12 и более месяцев.

В этих условиях производилась реконструкция Саратовского автовокзала, была открыта новая Автостанция в р.ц. Балтай, сервис и механизм функционирования которой отвечают требованиям нашего времени.

С февраля 2003 года Кузнецов В.Ф. переведен заместителем директора ГУПФ “Автовокзал”.

С февраля 2003 года на должность Генерального директора ГУП “Саратовтрансавто” назначен Арутюнов Гурген Александрович.



Родился 5 сентября 1963 года в г. Кировабаде Азербайджанской ССР.

В 1980 году окончил Кировабадскую русскую среднюю школу, а в 1985 году – факультет механизации Азербайджанского сельскохозяйственного института, по направлению которого работал в совхозе “Бакинский” сначала рабочим, бригадиром механизированной бригады, а с 1986 по 1988 год – главным инженером этого совхоза.

В 1988 году был переведен на должность инженера Кировабадской автобазы “Южгазопровод”, которая в 1989 году была передислоцирована в г. Спитак для ликвидации последствий землетрясения. С этого времени до 1992 года Арутюнов Г.А. работал начальником Спитакской автоколонны.

В 1992 году переехал для работы в г. Балашов Саратовской области, где занимал должность заместителя Генерального директора филиала Московской фирмы “ЛЕО”.

В течение 2000, 2001 и 2002 гг. работал в Комитете по дорожному строительству Саратовской области, откуда с должности начальника отдела приказом Министра

транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области был назначен Генеральным директором Государственного унитарного предприятия "Саратовтрансавто".

Награжден:

- Двумя Почетными Грамотами Государственной службы дорожного хозяйства Министерства транспорта РФ и денежной премией,

- Почетной Грамотой Министерства транспорта и дорожного хозяйства области и денежной премией,

- Благодарностью Губернатора Саратовской области и денежной премией.

Его девиз: "Выстоять в это сложное время и идти вперед. Оставить после себя положительный след. Вырастить нормальных, образованных детей, чтобы они смогли найти себе достойное место в жизни."

Хобби: Сад, виноделие, пчеловодство.

Он женат, имеет двоих детей – школьников.

Главным инженером ГУП "Саратовтрансавто" работает Авдеев А.В., первым заместителем Генерального директора назначен Болдырев В.И., бывший директор ГУП "Озинское АТП", заместителем – Кудряшов В.В., заместителем по перевозкам – Пронин А.М., главным бухгалтером – Линючева О.Г. Остальной аппарат предприятия сохранен в прежнем составе.

Итак, руководящий аппарат ГУП "Саратовтрансавто":

Авдеев Анатолий Владимирович

– главный инженер Предприятия.

Родился 10 июля 1945 года в г. Саратове в семье рабочих.

В 1964 году окончил среднюю школу и начал свой трудовой стаж рабочим завода "Серп и молот".

С 1964 по 1967 гг. - служба в Советской Армии, занятие спортом (футбол, лыжи, хоккей с мячом, гребля).



С 1967 года после демобилизации устроился лаборантом в множительную лабораторию Саратовского политехнического института.

С 1968 по 1974 гг. учился на вечернем отделении автомеханического факультета этого же института.

С августа 1974 по апрель 1975 гг. работал инженером Проектно-технологического бюро ПТТУ (дир. Прищепа В.К.).

С апреля 1975 по 1977 гг. работал главным механиком ГАТП №2 (дир. Прохоцкий И.И.), начальником мастерских и заместителем директора по эксплуатации в СПОГА-4.

С 1977 по 1987 гг. – главный механик СПАТП №2 (дир. Лощинин В.Д.).

С 1987 года работает в аппарате Сароблавтоуправления начальником отдела главного механика, а с 1997 года – главным инженером ГУП "Саратовтрансавто" по настоящее время.

Награжден:

Медалью "20 лет Победы над Германией".

Медалью "Ветеран труда".

Знаком "Почетный автотранспортник".

Почетные грамоты Министерства и Управления.

Женат, имеет 2-х детей и 3-х внуков.

Любит русские народные песни, аккомпанирует на гармошке.

Девиз: "Все силы – сохранению и возрождению автотранспорта России".

Болдырев Владимир Иванович

– первый заместитель Генерального директора ГУП "Саратовтрансавто".

Родился 1 марта 1957 года в с. Рахмановка Пугачевского района Саратовской области в семье

крестьян-колхозников..

В 1974 году окончил Рахмановскую среднюю школу.

С 1974 по 1979 гг. – студент Автомеханического факультета Саратовского политехнического института.



С 1979 по 1983 гг. работал в АК №1714 г. Порхов Псковской области начальником отдела эксплуатации и главным инженером.

С 1983 по апрель 2002 гг. работал сначала главным инженером, затем директором Озинского АТП в Саратовской области.

С апреля 2002 года работает первым заместителем Генерального директора ГУП "Саратовтрансавто".

Награжден:

знаком "Почетный автотранспортник",

знаком "Почетный работник транспорта РФ".

Почетными грамотами Управления и Министерства.

Женат, воспитал 2-х сыновей.

Хобби: охота, рыбалка.

Девиз: "Сохранить от дальнейшего развала автотранспорт и возродить до былых показателей в интересах народа".

Кудряшов Владимир Викторович
Заместитель Генерального директора ГУП "Саратовтрансавто".



Родился 12 июня 1959 года в с. Воскресенское Саратовской области.

В 1976 году окончил Воскресенскую среднюю школу.

С 1976 по 1981 гг. учился на отделении "Экономика и организация автомобильного транспорта" Саратовского политехнического института.

С 1981 по 1982 гг. работал инженером

отдела эксплуатации в Саратовском производственном объединении пассажирского автотранспорта (СПОПАТ), директором которого был Титов Н.Я.

С 1982 по 1983 гг. – инженером Проектно-технологического бюро у Прищепы В.К.

С 1983 по 1986 гг. служил в рядах Советской Армии.

С 1986 по 1987 гг. работал старшим инженером отдела пассажирских перевозок Саратовского территориального объединения автотранспорта "Саратовавтотранс".

С 1987 по 1990 гг. работал помощником Генерального директора Объединения "Саратовавтотранс" Кокушкина А.А.

С 1990 по 1992 гг. он – начальник пассажирской ЦДС этого Объединения.

С 1992 по 1996 гг. работал главным специалистом, затем начальником отдела Комитета по управлению имуществом Саратовской области.

С 1996 по 1997 гг. – сначала начальником отдела транспорта Администрации Саратовской области в Департаменте по вопросам промышленности, энергетики, транспорта, затем заместителем председателя Комитета по транспорту, дорогам и связи при правительстве Саратовской области (председатель Абрамов А.С.).

С 1997 по 2000 гг. он – заместитель Министра транспорта и связи Саратовской области (Министр – Абрамов А.С.).

С сентября 2000 г. по настоящее время работает заместителем Генерального директора ГУП "Саратовтрансавто", одновременно является Внешним управляющим ГУП Балашовское ПАТП.

Награжден:

знаком "Почетный автотранспортник",

Почетными Грамотами Управления и Министерства транспорта и связи Саратовской области.

Хобби: сад, рыбалка.

Девиз: "Постоянно совершенствовать свою квалификацию. Стремлюсь выучить и поставить на ноги сынов, чтобы они смогли занять достойное место в жизни."

Женат, имеет двоих сыновей – студентов.

Пронин Александр Михайлович
заместитель
Генерального
директора
ГУП "Саратов-
трансавто".

Родился 20 августа 1953 года в с. Корнеевка Краснопартизанского района Саратовской области.

В 1968 году окончил Корнеевскую среднюю школу.



С 1968 по 1972 гг. студент Марковского техникума механизации сельского хозяйства.

С 1972 по 1974 гг. – служба в Группе Советских войск в ГДР.

С 1974 по 1979 гг. – студент Саратовского института механизации сельского хозяйства (факультет механизации).

С 1979 года по настоящее время работает в системе Областного управления Министерства транспорта России: инженер по кадрам ПТТУ, ст. инженер центра управления ремонтом СГПОАТ “Саратовавтотранс”, помощник Ген. директора ТПО “Саратовавтотранс”, заместитель Ген. директора ГУП “Саратовтрансавто” по общим вопросам, а с 2 июля 2002 года – по перевозкам.

Награжден:

Серебряной медалью ВДНХ.

Отличник Министерства автомобильного транспорта РСФСР.

Знаком “Почетный автотранспортник”.

Знаком “Почетный работник транспорта РФ”.

Почетным знаком Губернатора “За любовь к родной земле”.

Почетными грамотами Министра транспорта РФ и Губернатора.

Женат, имеет 2-х детей, внуков.

Хобби: охота, зимняя рыбалка.

Девиз: “Хочу, чтобы автомобильная отрасль была четко отлажена и эффективно работала независимо от форм собственности”.

Линючева Ольга Геннадьевна – главный бухгалтер ГУП “Саратовтрансавто”.



Родилась 22.06.1959 г. в г. Саратове. Отец – слесарь УМ-22, мать – фармацевт, заведующая аптекой.

1976-80 гг. после окончания средней школы – студентка Саратовского экономического института.

1980-81 гг. по направлению – бухгалтер организации УВД.

1981-82 гг. по распределению мужа (мелиоратора) – бухгалтер пионерского лагеря “Орленок” при Марковском АТП (у Гостева М.Н.).

С марта 1982 года по настоящее время – бухгалтер, заместитель главного бухгалтера, главный бухгалтер ОГУП “Саратовтрансавто”.

Награждена:

Почетными грамотами Управления, Министерства транспорта РФ, Губернатора области.

Знаком “Почетный автотранспортник”.

Воспитывает 2 сыновей.

Хобби: летом – сад, огород, зимой – вязание.

Девиз: “Живу надеждой на сохранение и развитие пассажирского автотранспорта, стараюсь улучшить благосостояние своих сотрудников и обеспечить будущее своих детей”.

В это время при тенденции к снижению выпуска государственных автобусов на маршруты г. Саратова заметно растет выпуск автобусов и микроавтобусов частных и акционированных перевозчиков. Так, по сводке на 29 сентября 2003 года, представленной Саратовским областным отделением Ространсинспекции, выпуск составил по ОГУП “Саратовтрансавто” – 133 автобуса, в т.ч.:

СПАТП №1	– 9,
САП №2	– 37,
СПАТП №5	– 3,
СПАТП №4	– 35,
СПАТ П №7	– 49.

Из общего количества работающих автобусов только 20 перевозят бесплатно пассажиров, имеющих льготы, остальные работают с табличками “Коммерческий”. Стоимость проезда – 4 рубля

а по частным перевозчикам выпуск составил – 959 автобусов, в т.ч.:

ОАО “САТО”	– 279,
ООО “Альянс-авто”	– 38,
ООО “Дортехсервиз”	– 43,
ЧП “Суплин”	– 76,
ООО “Вираз-ПС”	– 88,
ООО “Конелл”	– 33,
ОАО “Автокомбинат №2”	– 188,
ООО “Фаворит-авто”	– 185,
ООО “Феникс”	– 29.

В связи с количественным ростом автопарка частных автобусов большой, средней (в основном иномарок) и малой вместимости (преимущественно марки "Газель") и открытием множества маршрутов, в настоящее время стало возможным уехать из любого в любой район г. Саратова, причем даже в часы "пик" наполняемость автобусов резко снижена, и зачастую несколько мест для сидения бывают свободными. Стоимость проезда на городских автобусах – 5, на микроавтобусах – 6 рублей, льготами могут пользоваться только инвалиды ВОВ и инвалиды 1-ой группы с явными признаками инвалидности.

В ряде районов, например Балаковском, к концу 2003 года все частные автобусы, выполняя решения администраций муниципальных образований, начали возить бесплатно не только инвалидов ВОВ, но и льготников многих категорий, определенных Постановле-

нием Правительства Российской Федерации.

Однако, из-за неудовлетворительного контроля за работой этих автобусов на линии, в мороз, дождь, гололед, после 20-21 часов вечера большинство водителей самовольно прекращают работу, и в это время пассажиры практически лишаются средств передвижения.

В соответствии с распоряжением Правительства Саратовской области №194-Пр от 30 июня 2003 года и новым Уставом, зарегистрированным Межрайонной инспекцией МЧС России (рег. №1036405042255 от 17.10.03 г.), Областное Унитарное предприятие "Саратовтрансавто" реорганизовано в Областное Государственное учреждение "Управление автомобильного транспорта Саратовской области". Министерство транспорта и дорожного хозяйства области выступило учредителем Управления.

Эволюция областной структуры управления транспортом

В 1997 году Управление по транспорту, связи и дорожному хозяйству Министерства промышленности, топлива и энергетики Администрации Саратовской области выделяется в самостоятельный Комитет по транспорту, связи и дорожному хозяйству. В этом же году из него выделяется дорожное хозяйство. Он стал называться Комитетом по транспорту и связи при Правительстве области. Вскоре Комитет преобразуется в Министерство транспорта и связи при Правительстве области, и Абрамов Александр Семенович становится его первым Министром.



Родился 12 октября 1943 года в с. Комаровка Бакурского (ныне Екатериновского) района Саратовской области, в семье военнослужащих.

В 1961 г. окончил среднюю школу в г. Саратове, куда переехала семья. В течение 1961 и 1962 гг. работал на Саратовском заводе пя-64.

С 1962 по 1965 гг. – служба в рядах Советской Армии, г. Кузнецк Пензенской области.

С 1965 по 1971 гг. учился на вечернем отделении автомеханического факультета Саратовского политехнического института и одновременно работал в Саратовской узловой автобазе Приволжской железной дороги.

С 1972 по 1975 гг. работал дорожным ревизором по безопасности движения Приволжской железной дороги.

С 1975 по 1978 гг. работал в Саратовском производственном

объединении грузового автотранспорта №1 (СПОГА-1) в должностях: начальник мастерских, начальник филиала, заместитель директора объединения по эксплуатации (директор Шамаро С.Б.).

С 15 сентября 1978 года он назначается заместителем начальника Приволжского территориального транспортного управления (начальник ПТТУ – Кокушкин А.А.), преобразованного впоследствии в Государственное унитарное предприятие «Саратовтрансавто».

С августа 1996 по сентябрь 1998 гг. он работает в Правительстве Саратовской области председателем Комитета, а затем Министром транспорта и связи области.

Девиз: «Работа – во имя сохранения и процветания автомобильной отрасли».

Задачами Министерства с первых дней своего существования были: сохранение общественного пассажирского автотранспорта области от уже происходящего развала и дальнейшее его развитие. Министерство взяло на себя выделение дотаций на покрытие убытков ГУП "Саратовтрансавто" из областного и федерального бюджетов.

Необходимо отметить, что в сферу курирования Министерства сразу попали уже разваленные к этому времени речной и авиационный транспорты.

Абрамовым был сформирован аппарат Министерства в количестве 24 человек, в т.ч. 3-х заместителей (Кудряшова В.В., Титкова С.О., Хамидуллина Ф.З.), 7-ми начальников отделов, 9-ти консультантов, 4-х инженеров и операторов. Со временем аппарат Министерства немного увеличился.

Министерство располагалось в центре города по адресу ул. Вольская, 81 и занимало 2-й этаж в Доме Книги.



Отсутствие централизованного финансирования и недостаточное выделение дотаций пассажирским автопредприятиям из областного бюджета на погашение убытков от перевозок пассажиров, имеющих льготы, привело к интенсивному старению и списанию подвижного состава и к задолженности по уплате предприятиями налогов и заработной платы своим работникам. Выпуск автобусов на маршруты, количество выполняемых рейсов, время работы в наряде, количество маршрутов и др. показатели постоянно снижались, а

количество жалоб пассажиров в адрес Правительства области, а, следовательно, в адрес Министерства, росло. Росла и социальная напряженность в коллективах пассажирских автопредприятий.

По указанию Абрамова А.С. была проведена инвентаризация всех автобусных маршрутов области и составлен Реестр маршрутов, составлен Перспективный план развития пассажирского автотранспорта области до 2000 года, подготовлен проект Положения о работе легковых такси, проведено обследование пассажиропотоков на городских автобусных маршрутах и др. документы.

Почти на всех совещаниях в Правительстве и областной Думе Абрамов ставил вопрос о повышении уровня финансирования предприятий ГУП "Саратовтрансавто", но решить эту проблему ему не удалось.

В сентябре 1998 года он передал свои дела новому Министру и перешел на должность заместителя начальника Саратовского отделения Российской транспортной инспекции, где работает по настоящее время.

Награжден:

Медалью "20 лет победы над фашистской Германией".

Бронзовой медалью ВДНХ,

Серебряной медалью ВДНХ,

Знаком "Почетный автотранспортник",

Знаком "Почетный работник транспорта России",

Медалью "Ветеран труда",

Знаком "Заслуженный работник транспорта РФ",

Почетным знаком Губернатора области "За любовь к родной земле",

Медалью Ордена "За заслуги перед Отечеством" 2-й степени.

Почетными Грамотами Саратовских Обкома КПСС, Облисполкома, ЦК КПСС и Совета Министров СССР, Министерства транспорта России.

С сентября 1998 года Министром транспорта и связи Саратовской области Постановлением Губернатора назначен



Васильев Валентин Михайлович.

Родился 10 мая 1941 года в г. Мончегорске Мурманской области

1958-1959 гг. – ученик транспортного цеха, хромировщик 4 разряда транспортного цеха комбината “Североникель”.

1959-1961 гг. – ученик слесаря Саратовского таксомоторного автопарка, слесарь 3, 4, 5 разряда.

1961 –1965 гг. – студент автомобильного факультета Саратовского политехнического института. В 1964 г. работал контролером на Саратовском авторемонтном заводе.

1965-1967 гг. – автомеханик, ст. механик, заместитель начальника по эксплуатации АТХ № 4 Приволжского Совнархоза.

1967-1969 гг. – начальник отдела грузовых перевозок, заместитель управляющего по пассажирским перевозкам Саратовского областного автотранспортного треста (управляющий – Гуткин М.А.).

1969-1972 гг. – заведующий производственной практикой Саратовского политехнического института (СПТИ).

1972-1991 гг. – аспирант СПТИ, ассистент кафедры экономики и организации автотранспорта, старший преподаватель этой кафедры, заместитель декана автомеханического факультета, доцент кафедры экономики и организации автотранспорта. В эти годы он защитил диссертацию и получил ученую степень кандидата экономических наук.

1991-1992 гг. – заместитель председателя Саратовского областного Совета народных депутатов.

1992-1996 гг. – вице-мэр города Саратова, заместитель руководителя администрации г. Саратова.

1996-1998 гг. – руководитель аппарата полномочного представителя Президента РФ в Саратовской области, государственный советник РФ 2 класса.

С сентября 1998 по декабрь 2002 года – министр транспорта и связи Саратовской области, государственный советник РФ 2 класса.

В декабре 2002 года уволен на пенсию, но продолжал работу председателем совета директоров в ОАО “Порт”.

В июне 1999 года по инициативе Васильева В.М. Министерство переехало на 5 этаж административного здания ГУП “Саратовтрансавто” по адресу ул. 1-ая Садовая, 104. С этих пор Министерство стало перехватывать у ГУПа производственные функции от проверки безбилетников в пригородных автобусах (хотя у ГУПа имелась своя хорошо организованная Контрольно-ревизорская служба), до открытия сезонных маршрутов (пляжных и дачных).

4 ноября 1999 года принят Закон Саратовской области о транспорте № 52-ЗСО, который ввел понятия: “пассажир”, “перевозчик”, “транспорт общего пользования”, “регулируемый тариф”, “Объекты инфраструктуры транспорта” и др. и установил правовые отношения, связанные с организацией перевозок пассажиров, в соответствии с федеральным законодательством. Этим Законом был утвержден сформированный реестр перевозчиков, который должен обновляться не реже раза в два года.

В 2000 г. при администрации г. Саратова организовано Транспортное управление.

Оглавление “Летописи”

Предисловие Министра.....	4
Краткий исторический обзор.....	5
История автотранспорта общего пользования.....	11
Эволюция областной структуры управления.....	29
Саратовское отделение Российской транспортной инспекции.....	40
Саратовское городское транспортное управление.....	41
Управление транспорта и связи Администрации Энгельсского муниципального образования	42
Ассоциация автоперевозчиков и экспедиторов Сар. области.....	43
Из истории Саратовского автотранспорта общего пользования.....	45
Газогенераторные автомобили.....	45
3-х осные автомобили.....	45
Самосвалы на гибких оболочках.....	45
Автопогрузчики.....	46
Рационализаторские предложения.....	46
Агрегатно-участковый метод.....	46
Бездефектная система.....	47
Единое оперативное руководство.....	47
Станции диагностики.....	48
Радиофицированные такси.....	48
Автоматизированная система диспетчерского управления автобусами	49
Автогородки.....	50
Капитальное строительство.....	51
Автовокзал.....	52
База отдыха “Чайка”.....	55
Детский оздоровительный лагерь “Орленок”.....	57
Обелиск № 1.....	60
Юношеская автошкола.....	64
Поликлиника.....	68
Автоспорт, просто спорт и красота.....	70
Саратовский Головной учкомбинат.....	73
Музей автотранспорта.....	77
Информационно-вычислительный центр.....	78
Автодорожный техникум.....	80
Производственно-технологическое бюро.....	81
Обелиск № 2.....	81
Газета “Автотранспортник”.....	83
История транспортных предприятий Минавто РФ.....	84
Пассажирские автопредприятия.....	84
ОАО СПАП № 1.....	84
СПАТП № 2.....	85
СПАТП № 4.....	86
СПФ № 3 пл. Фрунзе.....	91
СПАТП № 7.....	93

Алгайское АТП.....	96
Базарнокарабулакское АТП.....	97
Балтайское АТП.....	98
Балашовское ПАТП.....	99
Балаковское ПАТП.....	101
Вольское ПАТП.....	106
Дергачевское АТП.....	108
Ершовское АТП.....	109
Калининское АТП.....	109
Красноармейское АТП.....	111
Краснокутское АТП.....	113
Марксовское АТП.....	114
Новоузенское АТП.....	117
Озинское АТП.....	118
Пугачевское ПАТП.....	119
Петровское АТП.....	119
Ртищевское АТП.....	121
Энгельское ПАТП.....	121
Грузовые автопредприятия.....	125
ОАО Автокомбинат № 1.....	125
ГАТП № 1.....	128
Автокомбинат № 2.....	130
ГАТП № 4.....	133
АК № 1181.....	134
Балаковская АК № 1180.....	136
Балашовское АТП.....	140
Балашовское ГАТП.....	141
Вольское "Автомобилист".....	142
Пугачевское ГАТП.....	145
Энгельсская АК № 1428.....	145
Ведомственный автотранспорт.....	148
Транспортного автоуправления "Саратовтранссельхозтехники".....	148
Балаковское ТП ТСХТ.....	153
Балтайское ТП ТСХТ.....	154
Энгельское ТП ТСХТ.....	157
Транспортного автоуправления "Приволжскстройтранс".....	158
Энгельское АТБ № 2.....	159
Автотранспорт Связи.....	160
Профсоюзное движение.....	163
Ветераны.....	173
Бессонов С.Т.....	173
Буеракова К.Д.....	174
Васильев Б.Н.....	175
Веселовский В.М.....	176

Генсон А.С.....	177
Зинин А.С.....	178
Иванов В.А.....	178
Ивков А.А.....	179
Калинин Н.П.....	180
Козлова В.Т.....	180
Красников Р.С.....	181
Кривошеев Е.И.....	182
Курошин Н.А.....	183
Макаров В.В.....	184
Марченко Н.И.....	185
Нечитайло Н.И.....	185
Паройский О.Г.....	186
Прохоцкий И.И.....	186
Пушкин С.П.....	187
Рахимбердинов Г.Х.....	188
Сидоров Ю.Н.....	189
Хирова В.Е.....	190
Шамаро С.Б.....	191
Шахматов А.А.....	192
Буганков В.А.....	193
Послесловие автора.....	197
Используемая литература.....	199
Оглавление	200