

КРАТКИЙ ОЧЕРК О СОЗДАНИИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО УПРАВЛЕНИЯ (К 70-ЛЕТИЮ МИНИСТЕРСТВА СРЕДНЕГО МАШИНОСТРОЕНИЯ СССР)

В июне 2023 года атомная отрасль России отмечает славный юбилей - исполняется 70 лет со дня образования Министерства среднего машиностроения СССР (Минсредмаш СССР, МСМ СССР). 26 июня 1953 года был подписан Указ Президиума Верховного Совета СССР о создании общесоюзного министерства на базе Спецкомитета¹, а 1 июля 1953 года постановлением Совета Министров СССР (СМ СССР) в Минсредмаш СССР передаются Первое и Третье главные управления при СМ СССР². Постановлением СМ СССР от 9 июля 1953 года была утверждена структура МСМ СССР, в которую было включено в том числе и Транспортное управление³. В связи со знаменательной датой хронологические рамки данного очерка ограничены периодом деятельности Министерства среднего машиностроения, а также его преемников – Минатомэнергопрома СССР и Минатома России (1953-2004 гг.). При написании очерка использованы в том числе рассекреченные архивные документы за указанный период.

Предшественником Транспортного управления был транспортный отдел ПГУ при СМ СССР (апрель – июнь 1953 года)⁴, а до него, начиная с октября 1945 года, отдел железнодорожных и водных перевозок, отдел перевозок Первого главного управления (ПГУ) при СНК СССР (с 15 марта 1946 г. - при СМ СССР)⁵.

Транспортное управление МСМ СССР (далее - Управление), пришедшее на смену транспортному отделу ПГУ в июле 1953 года, насчитывало 42 человека личного состава⁶.

Основной задачей Управления являлось обеспечение потребности предприятий и организаций отрасли в перевозках как специальных, так и промышленных и народнохозяйственных грузов. Транспортное управление обеспечивало бесперебойную доставку к месту назначения не только ядерных боеприпасов и комплектующих изделий, но и всех материалов и оборудования в период наиболее интенсивного развития атомной промышленности.

В соответствии с задачами, в составе Управления были созданы три отдела - планирования и обеспечения погрузки и продвижения грузов, внутриводского железнодорожного транспорта, автотракторного и дорожного хозяйства⁷.

¹ Атомный проект СССР: Документы и материалы: В 3 т./Под общ. ред. Л.Д.Рябева. - Том II. Атомная бомба 1945-1954. – Книга 5. – С.561-562

² Там же. С.564-565

³ Там же. С.565-567

⁴ Там же. С.537-538

⁵ Приказ ПГУ при СНК СССР от 30.10.1945 № 17 (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1. Д.4. Л.97-122)

⁶ Приказ МСМ СССР от 13.07.1953 № 7 (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1. Д.1065. Л.38-43)

⁷ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.5. Д.33. Л.1-2

В августе 1953 года в структуру Управления был включен четвертый отдел - отдел специальных перевозок, созданный в соответствии с распоряжением СМ СССР от 7 августа 1953 г. № 10363. На него возлагалась функция организации перевозок специальных продуктов⁸.

С 1954 года в структуре Управления появляется институт уполномоченных при Управлениях железных дорог⁹. Уполномоченные сотрудники работали при основных управлениях и отделениях железных дорог страны и обеспечивали бесперебойную доставку грузов на предприятия и стройки Минсредмаша.

В ноябре 1954 года была принята новая структура Министерства, в соответствии с которой несколько управлений МСМ СССР, в том числе и Транспортное управление, были переименованы в отделы.

В январе 1957 года с целью освобождения центрального аппарата Министерства от несвойственных ему функций отдел специальных перевозок был ликвидирован. Его функции передавались базе спецвагонов № 201, которую предписывалось в дальнейшем именовать «Московская база спецперевозок», куда был вскоре переведен весь личный состав бывшего отдела специальных перевозок¹⁰. Местом дислокации была определена станция Николаевка Московско-Рязанской железной дороги. Контроль за финансово-хозяйственной деятельностью Московской базы спецперевозок осуществляло ХОЗУ МСМ СССР, а оперативное руководство - Транспортное управление.

В 1971 году, приказом по Минсредмашу от 14 июля 1971 г. № 320, Транспортный отдел был вновь преобразован в Транспортное управление¹¹.

Управление занималось практически всеми вопросами работы транспорта:

- планированием и организацией перевозок грузов, контролем эффективности использования подвижного состава с выездом на предприятия;
- организацией безопасности движения транспортных средств;
- подготовкой заключений и предложений по проектам на строительство железнодорожных цехов, подъездных железнодорожных путей, автобаз, ремонтных заводов, технических проектов на изготовление подвижного состава;
- распределением фондов на подвижной состав, автозапчасти, топливо и автошины; обеспечением предприятий нормативной документацией;
- переподготовкой через институты руководящих кадров транспортных подразделений предприятий и др.

После распада Советского Союза и образования Содружества независимых государств (СНГ) в России 29 января 1992 года было образовано Министерство

⁸ Приказ МСМ СССР от 15.08.1953 г. № 112 (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп. 1. Д.1068. Л.38-45)

⁹ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.5. Д.49. Л.78-85

¹⁰ Приказ по личному составу ХОЗУ МСМ СССР от 02.02.1957 № 81 (ЧУ «Центратомархив». Ф.18. Оп.1.лс. Д.13. Л.6)

¹¹ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д.6. Л.85-92

по атомной энергии (Минатом России). В октябре 1997 года, «в целях упорядочения структуры центрального аппарата Министерства»¹², Транспортное управление было ликвидировано. Его функции и штатная численность в количестве 13 единиц были переданы транспортному отделу в составе Департамента безопасности информации, ядерных материалов и объектов.¹³ Однако уже 30 декабря 1998 года, «в целях завершения структурной перестройки центрального аппарата Министерства»¹⁴, в структуру Минатома России вновь вводится Транспортное управление как самостоятельное подразделение¹⁵.

К 1999 году объемы перевозок, особенно в строительных организациях, резко сократились. Наиболее существенной частью работы Управления оставались организация и руководство перевозками специальных грузов. Для этой цели имелся диспетчерский аппарат и аппарат уполномоченных Транспортного управления при управлениях железных дорог. Управление располагало необходимой связью для контроля за этими перевозками.

Перевозки осуществлялись, в основном, железнодорожным транспортом (внутри России). Помимо этого, экспортные и импортные грузы перевозились водным транспортом (через порты Санкт-Петербурга и Архангельска). В связи с распадом СССР, а также обостренной международной ситуацией ряд перевозок осуществлялся воздушным транспортом (ядерное топливо для АЭС в Армении и Болгарии).

При этом Транспортное управление участвовало в перевозках грузов по всем имеющимся в Минатоме программам и направлениям деятельности, в т.ч. конверсионной.

Сложными вопросами на тот период стали вопросы расчетов за выполненные перевозки специальных грузов с железными дорогами, т.к. почти половина всех долгов предприятий и организаций относилась к бюджетной сфере (оружейный комплекс). Из-за недостаточного финансирования эти расчеты занимали значительное время, иногда они проводили к предупреждениям отдельных железных дорог о прекращении перевозок до погашения задолженности.

Одной из главных задач, стоящих перед Транспортным управлением, являлось обеспечение безопасности перевозимых специальных грузов. В этих целях Транспортное управление совместно с рядом департаментов Министерства проводило большую работу, а именно: участвовало в сертификации транспортно-упаковочных комплектов (ТУКов) по конструкции и перевозке, проводило организационно-технические мероприятия: комиссионные осмотры ТУКов и транспортных средств, оповещение и взаимодействие с аварийно-техническими центрами, контроль за проследованием груза по

¹² Приказ Минатома России от 26.10.1997 № 620 (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д.1679. Л.196)

¹³ Там же. Л.196-199

¹⁴ Приказ Минатома России от 30.12.1998 № 846 (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д.1782. Л.258)

¹⁵ Там же. Л.258-260

железным дорогам, обеспечивало физическую защиту перевозимых специальных грузов. В состав транспортов включались вагоны сопровождения, в которых размещался вооруженный караул, обеспеченный связью с машинистом локомотива и диспетчером и др.

Транспортное управление осуществляло контроль за выполнением указов и распоряжений Президента, постановлений и распоряжений Правительства Российской Федерации, приказов и указаний руководства Министерства по вопросам транспорта, разработку мероприятий по их выполнению. Координировалась работа по взаимодействию предприятий в вопросах обеспечения перевозок в назначенные сроки.

В рамках международного сотрудничества Транспортное управление участвовало в подготовке и реализации межправительственных соглашений о сотрудничестве в области перевозок специальных грузов. В частности, такое соглашение действовало в связи с сооружением Ляньюнганской АЭС в КНР и многократно возрастающим объемом перевозок грузов в Китай.

По состоянию на 22 февраля 1999 года Управление состояло из двух отделов (транспортный отдел и отдел специальных перевозок и оперативного контроля), общей численностью 12 человек¹⁶.

В ноябре 1999 года функции уполномоченного отраслевого оператора по организации и осуществлению перевозок ядерных материалов, радиоактивных веществ и изделий из них различными видами транспорта, как на территории РФ, так и за ее пределами, были возложены на ГУП «Атомспецтранс», созданное в соответствии с приказом Минатома России от 12 ноября 1999 года № 706¹⁷.

Приказом Минатома России от 1 августа 2000 г. № 471 было утверждено Положение о Транспортном управлении Минатома России и Положение о взаимодействии ГУП «Атомспецтранс» с Транспортным управлением Минатома России¹⁸. В соответствии с этими документами, для решения основных задач Транспортное управление осуществляло оперативное и методическое руководство ГУП «Атомспецтранс», а также Федеральным государственным предприятием «База специальных перевозок» Минатома России¹⁹ и Санкт-Петербургским государственным унитарным предприятием «Изотоп»²⁰.

Летом 2001 года, в связи с регистрацией Московской регистрационной палатой изменений к учредительным документам организации²¹, приказом директора предприятия от 27 августа 2001 г. № 25а ГУП «Атомспецтранс» было

¹⁶ Приказ Минатома России от 22.02.1999 № 103/к (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д.1891. Л.191-193)

¹⁷ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д.1886.Л. 211-212.

¹⁸ Приказ Минатома России от 01.08.2000 № 471 (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д.2010. Л.184-190)

¹⁹ Приказом Минатома России от 12.09.1994 № 399 Московская база специальных перевозок была переименована в ФГУП «База специальных перевозок» (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д.1352. Л.171)

²⁰ Приказ Минатома России от 01.08.2000 № 471 (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д.2010. Л.188)

²¹ Свидетельство о регистрации изменений в учредительных документах рег. № 91527 от 26.07.2001 Московской регистрационной палаты

переименовано в Федеральное государственное унитарное предприятие «Атомспецтранс» (ФГУП «Атомспецтранс»²²).

9 марта 2004 года Указом Президента РФ было образовано Федеральное агентство по атомной энергии (Росатом), в структуре которого Транспортного управления уже не было²³. Функции Транспортного управления в дальнейшем видоизменялись и совершенствовались вместе со структурами, пришедшими ему на смену.

В 2004 году произошла реорганизация ФГУП «Атомспецтранс» путем присоединения к нему ФГУП «База специальных перевозок»²⁴. Приказом ФГУП «Атомспецтранс» от 2 сентября 2004 г. № 27 все работники ФГУП «База специальных перевозок» (130 штатных единиц) были зачислены в штат организации в структурное подразделение «База специальных перевозок»²⁵. Таким образом, ФГУП «Атомспецтранс» получило свою территорию и транспортные активы (багажные вагоны).

В 2008 г. ФГУП «Атомспецтранс» было реорганизовано путем преобразования (приватизации) в открытое акционерное общество «Атомспецтранс» (ОАО «Атомспецтранс»²⁶. В апреле 2015 года наименование ОАО «Атомспецтранс» было изменено на АО «Атомспецтранс»²⁷.

Давайте попробуем, пусть и ненадолго, повернуть время вспять и с помощью документов взглянуть на историю становления Транспортного управления в атомном проекте. Она начиналась, в первую очередь, со строительства производственной базы для содержания и ремонта подвижного состава железнодорожного и автомобильного транспорта, подъездных путей, достигающих сотни километров. В последующие годы часть железнодорожных подъездных путей была передана ведению Министерства путей сообщения СССР.

Ярким примером успешного строительства транспортных путей сообщения в тяжелейших условиях пустыни и полупустыни является создание Навоийского горного комбината для освоения месторождения Учкудук в Кызылкумах Бухарской области.

²² ЧУ «Центратомархив». Ф.76. Оп.1. Д.5. Л.46

²³ Приказ Росатома от 23.07.2004 № 53 (ЧУ «Центратомархив»). Ф.40. Оп.1. Д.21. Л.5-6)

²⁴ В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 февраля 2004 г. № 288-Р, распоряжением Минатома России от 01.04.2004 года № 235-р (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д. 2562. Л.156-157)

²⁵ ЧУ «Центратомархив». Ф.76. Оп.1. Д.14. Л.45-48

²⁶ ОАО «Атомспецтранс» было зарегистрировано 11.01.2008 МИ ФНС № 46 по г. Москве за основным регистрационным номером 1087746009218

²⁷ Приказ директора акционерного общества В.В. Нащокина от 20 апреля 2015 г. № 77в-П



*На смену верблюдам: строительство автодороги Навои-Зарафшан в 1958-1970 гг.
Навоийский горный комбинат. г. Навои, Узбекская ССР.
ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.37. Л.6*

В 1958 году на базе месторождения Учкудук началось строительство горно-химического комбината, перерабатывающего химического завода и железной дороги между ст. Кермине и месторождением. Благодаря исключительно напряженному труду всего коллектива, комбинат был пущен в эксплуатацию в установленные сроки.



*Труженики пустыни. Навоийский горный комбинат.
г. Навои, Узбекская ССР. 1958-1970 гг.
ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.37. Л.54*

Район месторождения характеризовался отсутствием источников энергии, воды, людских ресурсов. В числе первоочередных подготовительных работ для строительства комбината необходимо было иметь дороги. За период 1956-1958 годов была построена железная дорога Навои-Учкудук протяженностью 300 км, осуществившая транспортную связь между месторождением, и автомобильные дороги с улучшенным покрытием протяженностью 150 километров.



*Автомагистраль Учкудук-Зарафшан. 1958-1970 гг.
Навоийский горный комбинат. г. Навои, Узбекская ССР.
ЧУ «Центротомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.37. Л.7*

Не менее сложная и грандиозная работа выполнялась при строительстве Горно-химического комбината в городе Железногорске Красноярского края - уникального подземного ядерного предприятия, не имеющего аналогов в мире. В июне 1978 года, согласно Постановлению ЦК КПСС и СМ СССР от 31.08.1976 № 417-238, на площадке Горно-химического комбината было начато строительство изотопно-химического завода (ИХЗ) силами Управления строительства «Сибхимстрой» под руководством генерал-майора инженерно-технической службы, Героя Социалистического труда П.Т. Штефана. Первым делом предстояло организовать доставку материалов и оборудования, для чего было начато строительство железной дороги с соответствующей инфраструктурой.



*Станция «Заводская» на площадке изотопно-химического завода (ИХЗ ГХК).
Горно-химический комбинат. г. Железногорск, Красноярский край. 1980 г.
ЧУ «Центротомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.65.Л.8*

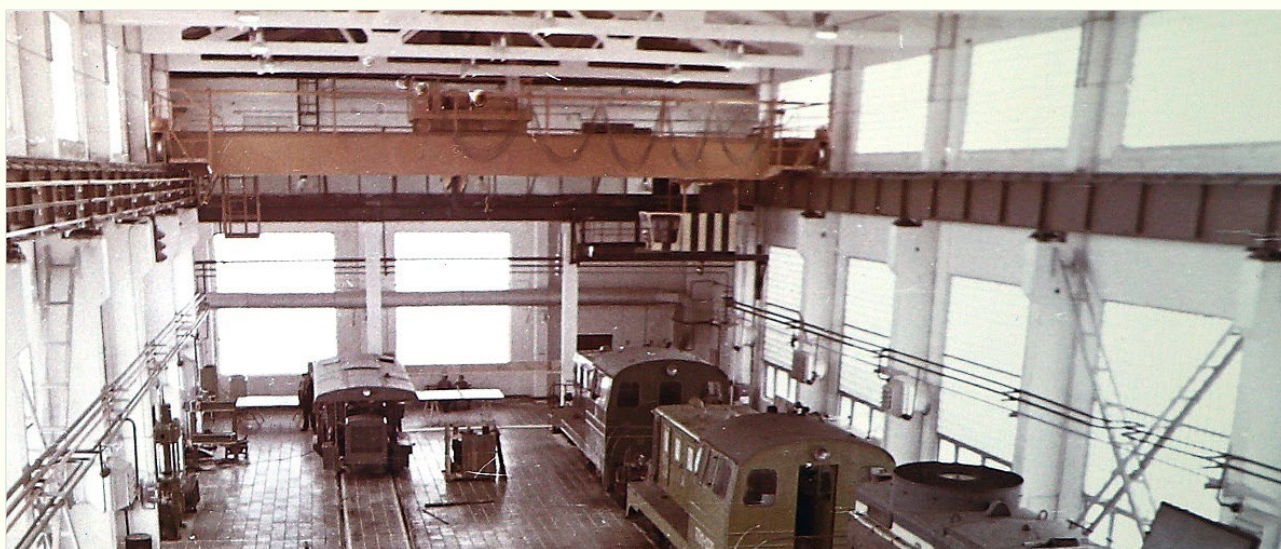
Уже через два года, 20 июня 1980 года, на площадку изотопно-химического завода по железной дороге прибыл первый грузовой поезд, доставивший первую партию необходимых материалов²⁸.



*К приему первого груза ИХЗ – готов.
Горно-химический комбинат. г. Железнодорожск, Красноярский край. 1980 г.
ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.65.Л.14*

Основной задачей Транспортного управления было обеспечение потребности предприятий и организаций отрасли в перевозках, как специальных, так и промышленных и народнохозяйственных грузов.

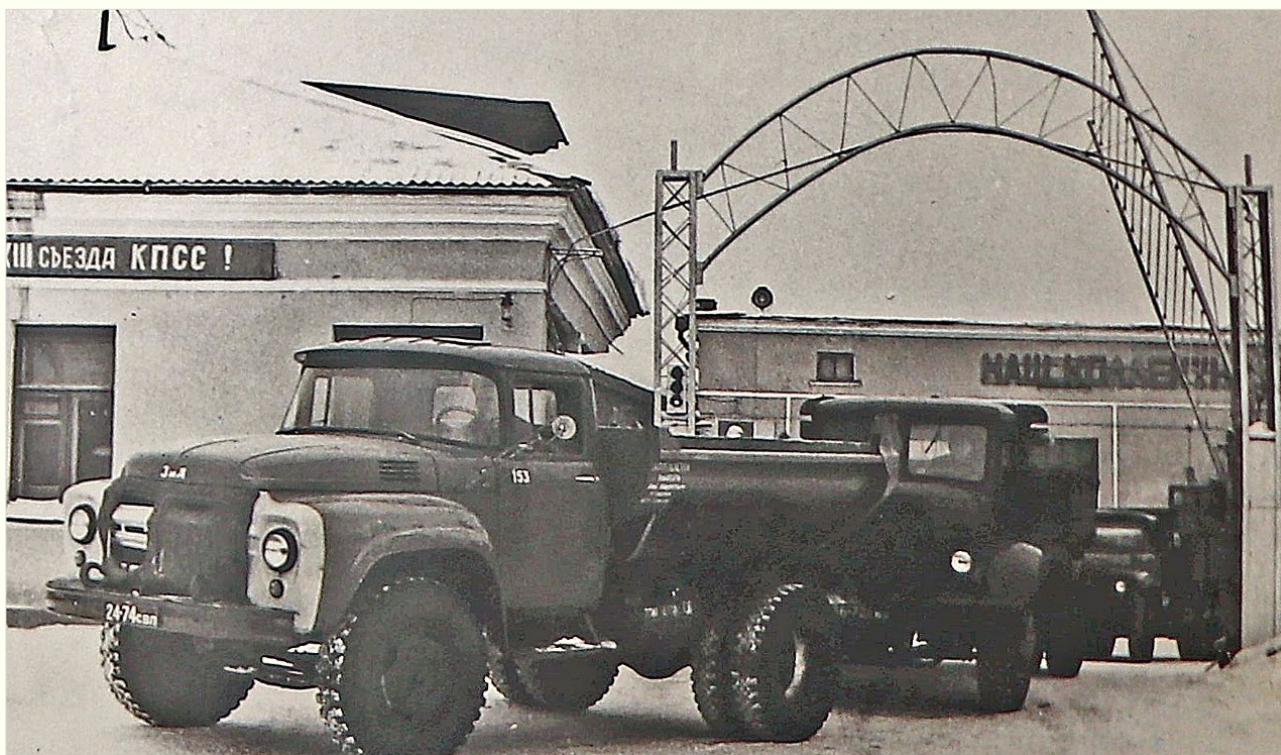
Для этих целей на предприятиях и комбинатах имелись железнодорожные цеха и автомобильные хозяйства со специальным подвижным составом, а также универсальными собственными вагонами и автомобилями для перевозок грузов и рабочих смен. Специальные вагоны проектировались и строились по заказам предприятий и являлись их собственностью.



*Локомотивное депо железнодорожного цеха.
Уральский электрохимический комбинат. г. Новоуральск, Свердловская область. 1980 г.
ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.46. Л.13*

²⁸ ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.65.Л.1

Важным показателем качества работы водителей предприятий было безаварийное вождение. Для поощрения лучших работников, длительное время работающих без дорожно-транспортных происшествий, нарушений трудовой дисциплины и правил движения, Совет Министров РСФСР постановлением от 31 июля 1963 года № 939 учредил нагрудный знак «За работу без аварий». Им награждали водителей за безупречную работу при пробеге автомобиля 200, 300 и 500 тыс. км. Награжденные знаком I степени водители имели право самостоятельно контролировать техническое состояние автомобиля перед выездом. Так, на Средне-Уральском машиностроительном заводе (г. Свердловск) за 1963-1966 годы эту награду получили семьдесят восемь водителей²⁹.



*Автобаза Средне-Уральского машиностроительного завода.
г. Свердловск. 1966 г.*

ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.42. Л.40

Большое внимание на предприятиях отрасли уделялось постоянному снижению доли ручного труда во вспомогательных цехах, созданию безопасных условий труда. Так, на Государственном электрохимическом заводе (г. Зеленогорск, Красноярский край), полностью введенном в эксплуатацию в 1970 году, быстрыми темпами была внедрена, в частности, механизированная мойка автобусов в автогараже.

²⁹ ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.42. Л.40

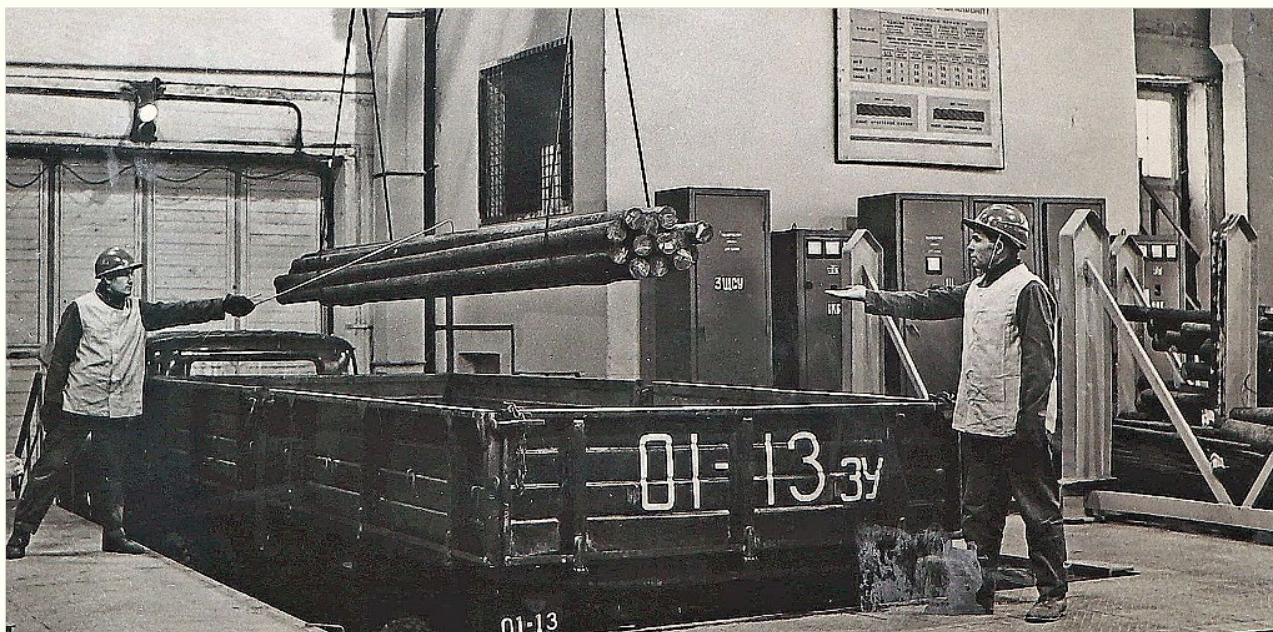


Механизированная мойка автобусов в автогараже.

Государственный электрохимический завод. г. Зеленогорск, Красноярский край. 1977 г.

ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп. 1фд. Д.32. Л.13

Сотрудники предприятий боролись за обеспечение сохранности, сокращение времени доставки и приемки перевозимых грузов.



Выгрузка качественной стали с автомашины. Свердловский склад качественного металла и нержавеющей труб. г. Свердловск. Не позднее 1972 г.

ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.47. Л.5

Безусловно, транспортом атомной отрасли перевозились грузы преимущественно промышленного назначения.



*Самосвалы в очереди на погрузку продукции. Кирово-Чепецкий химический комбинат.
г. Кирово-Чепецк, Кировская область. 1983 г.
ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.63. Л.42*

Но сотрудники предприятий не отказывали в помощи и пионерам, помогая перевозить собранную ими макулатуру в день коммунистического субботника.



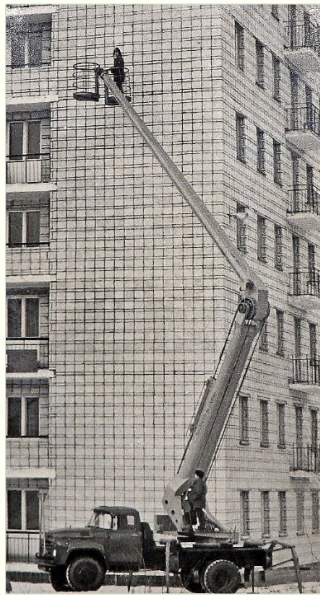
*Собрано и отгружено 23 тонны макулатуры.
г. Озерск, Челябинская область. 1981 г.
ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.43. Л.8*

Тема трудового воспитания подрастающего поколения актуальна всегда.



*«Бумажная» пионерская автоколонна макулатуры в день коммунистического субботника. г. Озерск, Челябинская область. 1981 г.
ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.43. Л.8*

Конструирование и производство новых автотранспортных средств - неотъемлемая и важная часть работы сотрудников предприятий отрасли. В июле 1957 года на базе Ремонтно-механического завода Североуральского управления строительства был организован Нижнетуринский машиностроительный завод (г. Нижняя Тура, Свердловская область) с использованием бывших, приспособленных под производство помещений. Завод обеспечивал потребности Министерства в специальном нестандартизированном оборудовании, в том числе для атомной энергетики, средствах механизации строительно-монтажных работ и др. В частности, на заводе производились монтажные машины, а также грузоподъемные автомобили.

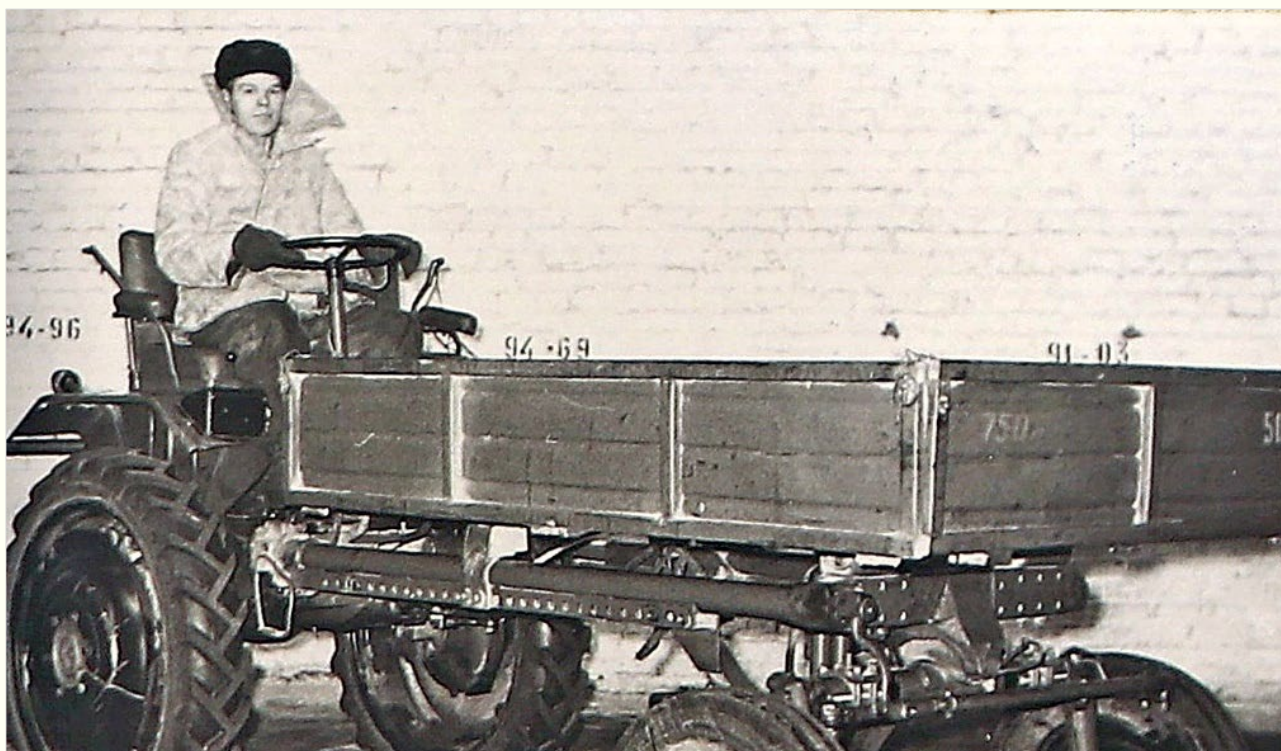


*Монтажная машина МШТС-3С. Нижнетуринский машиностроительный завод.
г. Нижняя Тура, Свердловская область. 1957- 1982 гг.
ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.38. Л.5*



*Борт грузоподъемный.
Нижнетуринский машиностроительный завод.
г. Нижняя Тура, Свердловская область. 1957- 1982 гг.
ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.38. Л.5*

Большое внимание уделялось на предприятиях совершенствованию конструкции имеющегося подвижного состава, а также техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, его хранению и подготовке к работе на линии, увеличению межремонтных пробегов, удлинению срока службы автомашин – неотъемлемой части и важного условия бесперебойной работы транспорта.



*Самоходное шасси Т-16 после усовершенствования.
Средне-Уральский машиностроительный завод. г. Свердловск, 1959-1966 гг.
ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.42. Л.24*



*Ремонт автомашины в смотровой яме.
Средне-Уральский машиностроительный завод. г. Свердловск. 1959-1966 гг.
ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.42. Л.24*

Следует еще раз отметить, что, выполняя сложнейшую и ответственную работу, сотрудники предприятий отрасли не забывали и о профориентации подрастающего поколения. Через игру – к будущей профессии. Так решили действовать сотрудники Волжского машиностроительного завода (г. Рыбинск, Ярославская область), чтобы ненавязчиво, весело и с азартом прививать интерес к автоделу у детей - преемников наших дел и достижений.



*Готовим смену. Детская площадка «Автодром».
Волжский машиностроительный завод.
г. Рыбинск, Ярославская область. 1979 г.
ЧУ «Центратомархив». Ф.55. Оп.1фд. Д.41. Л.19*

Хочется в заключение назвать руководителей Транспортного управления (транспортного отдела) Министерства, чей напряженный труд во многом способствовал выполнению сложнейших задач, стоявших перед отраслью с самого начала ее существования.



Василий Михайлович Виценко
ЧУ «Центратомархив». Ф. 1. Оп. блд. Д.221. Л.1

Первым начальником Отдела с октября 1945 года был назначен полковник В.М. Виценко³⁰. Василий Михайлович Виценко, 1902 года рождения, инициативный и волевой офицер, с большим опытом руководящей работы. За долголетнюю службу в органах МВД и Красной Армии награжден орденами «Красной Звезды», «Трудового Красного Знамени», «Отечественной Войны 1-й степени», «Красного Знамени»³¹.

В качестве начальника отдела перевозок ПГУ им была проделана большая организационная работа в части улучшения обеспечения доставки грузов, руководства оперативным контролем по обеспечению подвижным составом, погрузки и передвижения грузов для спецстроительства и объектов³².



Григорий Васильевич Сафронов
ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп. блд. Д.3817. Л.1

³⁰ Приказ ПГУ при СНК СССР от 30.10.1945 № 17 (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1. Д.4. Л.97-122)

³¹ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп. блд. Д.221. Л.5

³² ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп. блд. Д. 221. Л.12

Сафронов Г.В. родился в 1903 году. С 1919 года работал на железнодорожном транспорте. Получил высшее техническое образование. Возглавил отдел перевозок ПГУ с июля 1952 года после ухода В.М. Виценко на заслуженный отдых³³. За исключением небольшого перерыва, когда его сменил Д.В. Аркадьев (см. ниже), он руководил работой транспортного отдела Минсредмаша с ноября 1954 года до октября 1968 года³⁴, т.е. в общей сложности, около 15 лет.

Отличительными чертами Григория Васильевича были инициативность, дисциплинированность, требовательность к себе и подчиненным³⁵. Под его руководством проводилась большая работа по организации перевозки грузов для предприятий и строек Министерства, что содействовало выполнению производственных планов. Он внес также большой вклад в организацию перевозок и своевременной доставки специальных грузов по особо важным мероприятиям, проводимым Министерством³⁶. За успешное выполнение спецзаданий правительства Г.В. Сафронов был награжден орденами В.И. Ленина и Трудового Красного Знамени³⁷.



Дмитрий Васильевич Аркадьев
ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.66. Л.1

³³ Приказ ПГУ при СМ СССР от 17.07.1952 № 217/к (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1. Д.154. Л.22)

³⁴ Приказ МСМ СССР от 27.09.1968 № 429 (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1. Д.673. Л.175)

³⁵ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.3817. Л.6

³⁶ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.3817. Л.1-2

³⁷ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.3817. Л.9

Генерал-майор в отставке Д.В. Аркадьев был назначен начальником транспортного отдела после объединения Первого и Второго Главных управлений в Первое ГУ при СМ СССР 15 апреля 1953 года³⁸. Дмитрий Васильевич родился в 1900 году в семье железнодорожника. В восемнадцать лет вступил в Красную армию. С 1918 по 1951 годы служил в войсках и органах ВЧК-ОГПУ-НКВД-МВД СССР. За успешное выполнение служебно-оперативных задач и безупречную службу был награжден 11 орденами, 8 медалями, знаками заслуженного работника ОГПУ-НКВД-МВД и почетного железнодорожника, боевым оружием, именными часами и рядом других наград.³⁹

В июле 1953 года, после образования Транспортного управления в составе Минсредмаша, Д.В. Аркадьев был назначен его начальником, но на этом посту он прослужил немногим более года, скоропостижно уйдя из жизни в сентябре 1954 года⁴⁰.



Константин Васильевич Ильченко
ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.2451. Л.1

К. В. Ильченко возглавил транспортный отдел с 1 октября 1968 года, сменив на этом посту Г.В. Сафронова⁴¹. В августе 1971 года был назначен начальником Транспортного управления. На этом посту он трудился до сентября 1973 года⁴².

³⁸ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.66. Л.1

³⁹ Там же. Л.19

⁴⁰ Там же. Л.1

⁴¹ Приказ МСМ СССР от 27.09.1968 № 429 (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1. Д.673. Л.175)

⁴² Приказ МСМ СССР от 02.08.1971 № 345 (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д.6. Л.255-259), приказ по ХОЗУ от 28.09.1973 № 199 (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп. блд. Д.2451. Л.1)

Константин Васильевич Ильченко родился в 1912 году. Опытный волевой руководитель, он обладал хорошими организаторскими данными, принимал быстрые и оперативные решения по всем вопросам. В системе Минсредмаша работал с сентября 1956 года. За этот период проделал большую работу по организации железнодорожного и промышленного транспорта на предприятиях атомной отрасли. Успешно осуществлял координацию действий транспортных подразделений Министерства с подразделениями железнодорожного транспорта Министерства путей сообщения.⁴³

Имел правительственные награды: орден Знак Почета, орден Отечественной Войны 1 степени, два ордена Трудового Красного Знамени, 8 медалей.⁴⁴



Владимир Митрофанович Огнев
ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.6389. Л.41

В течение пятнадцати лет (с октября 1973 года по ноябрь 1988 года)⁴⁵, начальником Транспортного управления был В.М. Огнев.

Владимир Митрофанович Огнев родился в 1926 году. В системе Минсредмаша работал с февраля 1953 года. За период работы в Транспортном управлении проявил себя знающим дело работником и опытным руководителем. Оперативно и технически грамотно решал вопросы железнодорожных перевозок. Способствовал развитию железнодорожного и автомобильного транспорта Министерства, в результате чего возрастающие из года в год потребности в перевозках народнохозяйственных и особо важных грузов обеспечивались полностью⁴⁶.

⁴³ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.2451. Л.13

⁴⁴ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.2451. Л.11

⁴⁵ Приказы МСМ СССР от 25.10.1973 № 556 (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп. 1/2. Д.65. Л.73-78), от 04.11.1988 № 1357/к (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д.884. Л.256)

⁴⁶ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп. блд. Д.6389. Л.24,26.



Евгений Иванович Савушкин
ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.9416. Л.1

С ноября 1988 года по ноябрь 1996 года⁴⁷ начальником Транспортного управления был Е.И. Савушкин. Евгений Иванович родился в 1927 году. В центральном аппарате Министерства работал с 1956 года. За время работы зарекомендовал себя инициативным, высококвалифицированным специалистом, способным самостоятельно и оперативно решать транспортные вопросы в масштабе отрасли. Обладал чувством нового, правильно строил свои деловые взаимоотношения с работниками главков, Министерства путей сообщения и других ведомств.

За самоотверженный труд по ликвидации последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС, активное участие в осуществлении и организации строительства в Армении, за большой личный вклад и непосредственное участие в реализации контракта по сооружению на территории КНР газодиффузионного завода и другие достижения неоднократно поощрялся руководством⁴⁸. Награжден двумя орденами «Знак Почета» и медалью «Ветеран труда»⁴⁹.

⁴⁷ Приказы МСМ СССР от 24.11.1988 № 1424/к (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп. 1/2. Д. 885. Л.14-19), от 19.11.1996 № 451/к (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп. 1/2. Д.1568. Л.110)

⁴⁸ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.9416. Л.3-8

⁴⁹ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.9416. Л.39



Борис Никифорович Орешин
ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.9073. Л.8

В течение трех лет (с ноября 1996 года по декабрь 1999 года)⁵⁰ руководителем Транспортного управления был Б.Н. Орешин.

Борис Никифорович Орешин родился в 1939 году. В центральном аппарате Министерства работал с 1967 г. в различных должностях: от инженера до начальника Управления. За время работы в управлении проявил себя инициативным, технически грамотным специалистом. В решении транспортных вопросов проявлял оперативность, много внимания уделял совершенствованию организации работы железнодорожных подразделений предприятий⁵¹. За успехи, достигнутые при сооружении Ленинградской АЭС им. В.И. Ленина, в 1982 году награжден орденом «Знак Почета»⁵².



Станислав Иванович Каптелов
ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.10041. Л.7

⁵⁰ Приказы Минатома России от 19.11.1996 № 459/к (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп. 1/2. Д.1568. Л.118), от 27.12.1999 № 1064/к (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д. 1899. Л.126)

⁵¹ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.9073. Л.36

⁵² ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.9073. Л.4

С января 2000 года по май 2004 года⁵³ Транспортное управление возглавлял С.И. Каптелов. До этого, в 1997-1999 годах, он возглавлял Транспортный отдел Департамента безопасности, информации, ядерных материалов и объектов⁵⁴, в 1999 году занимал пост заместителя начальника Транспортного управления Минатома России⁵⁵.

Станислав Иванович родился в 1940 году. Закончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ) в 1962 году по специальности «инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог». С 1988 года работал в Минсредмаше СССР, Минатоме России в должностях от начальника отдела до начальника Управления. За это время основными направлениями его работы были: организация и планирование перевозок специальных грузов и грузов народно-хозяйственного назначения, разработка условий перевозок специальных грузов, подготовка и реализация международных соглашений о строительстве в области перевозок с КНР, перевозки железнодорожным, морским и воздушным транспортом радиоактивных и ядерных материалов за границу⁵⁶.

Проходят годы, уходят люди, уходят целые поколения, но остаются их дела. Наша обязанность, наш долг – помнить тех, результатами деятельности которых сегодня по праву гордятся их преемники – сотрудники Госкорпорации Росатом.

Главный специалист ЧУ «Центратомархив»

к.и.н. Зайцева Т.А.

⁵³ Приказ Минатома России от 11.01.2000 № 8/к (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д.2017. Л.81); приказ Ликвидационной комиссии Минатома России от 28.05.2004 № 168-лк/к (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп. 1/2. Д.2601. Л.170)

⁵⁴ Приказ Минатома России от 06.11.1997 № 657/к (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д.1685. Л.152-155)

⁵⁵ Приказ Минатома России от 22.02.1999 № 103/к (ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.1/2. Д.1891. Л.191-193)

⁵⁶ ЧУ «Центратомархив». Ф.1. Оп.блд. Д.10041. Л. 29