

ПО ГОРОДАМ И ВЕСЯМ



ВЕРХОВЬЕ

В Верховском районе учреждено звание почётного гражданина района. Решение было принято на очередной сессии районного Совета народных депутатов.

Первым почётным гражданином стал директор Русско-Бродского музея Анатолий Сергеевич Коновалов. Всю свою жизнь он проработал учителем, на протяжении ряда лет являлся директором Русско-Бродской средней школы.

А.С. Коновалов — автор краеведческой книги "Времени связующая нить", в которой рассказывается об истории территории Верховского района с древнейших времён до наших дней. Презентация книги (её объём — 469 страниц) намечена на 5 октября в Русско-Бродском Доме культуры. Текст книги сопровождается многочисленными иллюстрациями.

ДМИТРОВСКИЙ

В ближайшие дни в Дмитровске начнёт работу цех по производству мясокостных изделий. Цех ранее принадлежал ОПО "Союз Орловщины", но в последнее время бездействовал.

На полную реконструкцию помещений одна из московских фирм выделила порядка десяти миллионов рублей. В цехе установлено современное импортное перерабатывающее оборудование. Предприятие будет работать по замкнутому циклу, выполняя все операции: от забоя скота до полной переработки и упаковки продукции.

Для жителей Дмитровска открытие нового цеха означает предоставление дополнительных 30 рабочих мест.

ЗНАМЕНСКОЕ

8 октября район будет отмечать сразу две крупные даты — 20-летие района и День работников сельского хозяйства. Планируется, что в праздничных мероприятиях примет участие руководство администрации области.

Торжественные мероприятия начнутся с открытия после реставрации православного храма иконы Божией Матери "Знамение". Церковь бездействовала с 1930-х годов. В настоящее время завершается благоустройство территории храма.

Праздник продолжится в районном парке. Здесь стилизованные подворья представят все семь сельских администраций района. Посетители праздничного мероприятия смогут ознакомиться также с поделками знаменских народных умельцев.

В парке руководство администрации района будет чествовать передовиков производства, ветеранов и почётных граждан района.

Для детей районный Дом культуры подготовил широкую развлекательную программу. Праздника завершатся молодёжной дискотеккой.

КОЛПНА

Сегодня в районном Доме культуры состоится зональный этап ежегодного областного конкурса "Державы Российской Орлы". На мероприятие съедутся представители Ливенского и Должанского районов.

Ребята-допризывники будут соревноваться в силовых видах спорта, строевой подготовке, исполнении патристических песен. Победители конкурса примут участие в областном этапе мероприятия, который пройдёт в конце октября в Орле.

МАЛОАРХАНГЕЛЬСК

В Малоархангельске состоялся областной инструкторско-методический сбор председателей призывных комиссий (как правило, эту должность занимают главы администраций районов) и работников районкоматов. На заседание прибыл заместитель губернатора области А.А. Лабекин.

Место проведения сбора было выбрано не случайно. Малоархангельский район в осенний призыв этого года перевыполнил план отправки призывников на военную службу — 35 человек вместо 30 необходимых.

Участники сбора поделили итоги весеннего призыва, ознакомились с работой малоархангельского районкомата и возложили цветы к Вечному огню.

В районном центре полным ходом идёт реконструкция магазинов, принадлежащих районному потребительскому обществу. Эти магазины, как продовольственные, так и промтоварные (всего более десяти), находятся рядом друг с другом. В связи с этим все эти торговые точки будут объединены в один торговый комплекс. Он станет работать по принципу супермаркета. В настоящее время идёт замена кровли магазинов, окон и дверей.

ХОМУТОВО

Накануне введения в действие Федерального закона о местном самоуправлении в районе начата техническая инвентаризация и регистрация имущества, принадлежащего муниципальному району.

Мероприятие проводит комитетом по управлению муниципальным имуществом Новодеревяновского района и ОГПУ Орловский Центр "Недвижимости".

Сотрудники "Недвижимости" производят обмер зданий. Так, за десять дней эта работа проведена на 116 объектах, изготовлено 50 технических паспортов, зарегистрировано право собственности на 34 объекта. Среди них — три Дома ветеранов, школы, Дома культуры, административные здания, а также четыре объекта водоснабжения.

Работу по инвентаризации муниципального имущества планируется завершить до 12 декабря.

Информгентство "Орловской правды"

Сергей Миронов:

«Без государственного регулирования селу не подняться»

Подходит к завершению очередной сельскохозяйственный год. И как раз тогда, когда российские крестьяне будут подводить итоги своего труда, отмечать свой профессиональный праздник — День работника сельского хозяйства, в Федеральное Собрание РФ, как сообщалось на заседании президиума Государственного совета в Элисте, обсуждавшим аграрные проблемы, будет внесен проект федерального закона о сельском хозяйстве. Он призван закрепить основы государственной аграрной политики России и тем самым определить развитие ее агропромышленного комплекса на долгосрочную перспективу.



Своими взглядами на насущные проблемы аграрного сектора делится Председатель Совета Федерации Федерального Собрания РФ, лидер Российской партии жизни Сергей Миронов.

Закон, который бы предопределил изменение всей государственной политики по отношению к сельскому хозяйству, а также к жителям села, на мой взгляд, необходим. Он поможет поставить сельское хозяйство страны в более справедливые условия по отношению к другим отраслям экономики, позволит устранить колоссальные диспропорции между ценами на продукцию сельского хозяйства и продукцией промышленности для АПК, устранить неравноправие сел и горожан как в экономической, так и социальной сферах.

Потому в верхней палате нашего парламента создан совет по проблемам агропромышленного комплекса как совещательный орган при Председателе Совета Федерации, в который вошли крупные специалисты-аграрии. Первым результатом работы совета стала разработка законопроекта об основах государственной политики в области сельского хозяйства, который в ближайшее время будет внесен в Госдуму. Мы не претендуем на какую-то монополию на будущий закон о сельском хозяйстве, разработку которого ведет и в отраслевом министерстве. Мы делаем общую с Минсельхозом работу, предлагая пакет конструктивных идей.

На мой взгляд, отношение государства к сельхозтоваропроизводителям должно строиться на принципах невмешательства государства в хозяйственные дела при усилении его роли как регулятора экономических процессов и движущей силы в налаживании инфраструктуры аграрных регионов. Государство обязано поддерживать стратегические запасы продовольствия, обеспечивать питание личного состава силовых структур. Это нужно делать на основе госзаказа по гарантированным ценам. Параметры заказа должны заблаговременно доводиться до сельхозтоваропроизводителя. Это позволит государству планировать потребности в продовольствии и финансирование его

горюче-смазочные материалы и другие материально-технические ресурсы. Беда в монополизации. У сельчан часто нет выбора, у кого купить технику, запчасти, материалы. Нет у них и выбора — кому продать произведенный продукт. Потому монополист может диктовать цену: продает подороже, а покупает подешевле. В итоге ежегодные финансовые потери сельского хозяйства составляют 35 — 40 млрд. рублей, что значительно выше расходов федерального бюджета на поддержку АПК. Сами сельхозтоваропроизводители не в состоянии преодолеть этот монополизм — помочь им может только государство.

Если государство хоть немного усилит поддержку села, на что сегодня есть и возможности, и политическая воля, крестьянство, убежден, в долгу не останется. Сто лет назад Россия кормила Европу. Не вижу объективных причин для того, чтобы российский крестьянин не смог вернуть столь достойное для нашей страны положение на внешних рынках. Есть лишь субъективные причины. Но они устранимы.

Государство должно поддерживать сельхозтоваропроизводителей в их поиске конкурентных преимуществ на рынке. Но эти преимущества должны быть прежде всего очевидны на внутреннем рынке. А значит, речь надо вести о сбалансированной таможенной политике в части доступа на наш рынок машин, оборудования и материалов сельхозназначения, а также произведенных за рубежом продовольственных товаров. Пока же наши магазины завалены импортными продуктами питания, ежегодно на их закупку расходуется больше 10 млрд. долларов. То есть Россия на эту сумму содержит зарубежного сельхозпроизводителя, ставя тем самым под угрозу собственную продовольственную безопасность.

Задача государства — сделать так, чтобы добросовестный сельский труд был экономически выгоден и обеспечивал достойный уровень жизни во всех регионах страны. Для этого наша власть должна быть ближе к земле в прямом и в переносном смысле слова.

Заседание областного Совета народных депутатов

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

ЖИЛЬЁ ПО СОЦНАЙМУ

Сессия областного Совета рассмотрела в первом чтении областной закон "О порядке признания граждан малоимущими в целях постановки на учет в качестве нуждающихся в жилых помещениях и предоставления им жилых помещений по договорам социального найма". Законопроект разработан в соответствии с Жилищным кодексом Российской Федерации и устанавливает условия предоставления жилых помещений по договорам социального найма на основе учета доходов граждан и стоимости принадлежащего им имущества.

ПРОГРАММА ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА

Депутатский корпус утвердил в первом чтении законопроект "Об областной целевой программе "О территориальном планировании развития территории Орловской области на 2005 — 2010 гг."

Основная цель программы состоит в создании до 2010 года современной базы

градоостроительной документации, позволяющей повысить оперативность, обоснованность принятия градостроительных решений и экономическую эффективность размещения объектов строительства.

ВНИМАНИЕ СЕЛЬСКОМУ ТОВАРОПРОИЗВОДИТЕЛЮ

Комитет областного Совета по аграрным вопросам, экологии и природопользованию предложил на обсуждение депутатской сессии два законопроекта, направленных на поддержку сельского труженика.

В первом чтении был принят проект закона "О максимальном размере общей площади земельных участков личного подсобного хозяйства". Законопроектом предлагается установить максимальный размер общей площади земельных участков личного подсобного хозяйства, которые могут находиться одновременно на праве собственности и граждан, осуществляющих ведение личного подсобного хозяйства, в размере пятидесяти гектаров. Сельским жителям, кроме 0,5 га приусадебного земельного участка, предос-

тавленного в собственность для ведения личного подсобного хозяйства из государственных или муниципальных земель бесплатно, предоставляется право вносить в состав земель личного подсобного хозяйства иные земельные доли и земельные участки, унаследованные, приобретенные или арендованные, при этом размер всех участков не может быть более 50 га.

По мнению разработчиков закона, установление данной нормы является серьезной мерой экономической поддержки селян, стимулом для увеличения производства продуктов сельского хозяйства на личных подворьях.

Принятый также в первом чтении законопроект "Об особо ценных продуктивных сельскохозяйственных угодьях на территории Орловской области" законодательно защитит продуктивную пашню. Разработан он в целях учета и сохранения особо ценных земель сельскохозяйственного назначения, устанавливает основания, порядок отнесения земель сельскохозяйственного назначения к особо ценным продуктивным сельскохозяйственным угодьям на территории Орловской области и порядок включения таких зе-

мель в реестр особо ценных продуктивных сельскохозяйственных угодий на территории Орловской области. В документе отмечается, что использование ценной пашни не по прямому назначению и перевод в другие категории земель не допускается.

На очередном заседании по предложению председателя областного Совета Н.А. Володина была утверждена комиссия во главе с заместителем председателя облсовета Н.В. Парахиным и председателем комитета по аграрным вопросам, экологии и природопользованию А.Н. Дрогайцевым по проверке исполнения Закона Орловской области "Об обороте земель сельскохозяйственного назначения".

УПОРЯДОЧЕНИЕ ПОРЯДКА ПРОВЕДЕНИЯ МИТИНГОВ

Сессия областного Совета приняла в первом чтении законопроект "О порядке подачи уведомления о проведении публичного мероприятия в орган исполнительной власти Орловской области

или орган местного самоуправления". После окончательного утверждения документа уведомление о проведении публичного мероприятия (за исключением собрания и пикетирования, проводимого одним участником) будет подаваться его организатором в письменной форме в коллегии администрации Орловской области или руководителю исполнительного органа местного самоуправления в срок не ранее 15 и не позднее 10 дней до дня проведения публичного мероприятия, а при проведении пикетирования группой лиц — в срок не позднее трех дней до дня его проведения.

Депутаты поддержали ряд изменений и дополнений в федеральные законы, предложенные Советом Федерации и Государственной Думой, а также утвердили ряд инициатив законодательных собраний субъектов Российской Федерации в Государственную Думу.

На заседании были рассмотрены и другие вопросы.

Пресс-служба областного Совета народных депутатов.

Узкие «ворота»

У железнодорожных и автовокзалов есть красивые сравнения: "визитная карточка" города, "ворота" города. Как любое сравнение, они "хромают". Например, чтобы въехать в "ворота" Орла, нужно проколесить на автобусе добрую половину города. Часто такие путешествия чреваты серьезными трудностями. Особенно для тех, кому необходимо как можно быстрее добраться от одних городских "ворот" (железнодорожного вокзала) к другим (автовокзалу).

Недавно стал невольным (ехал в одном купе) свидетелем волнений маленькой старушки с огромной сумкой-тележкой. Поезд подходил к Орлу, и бабушка в сотый раз нервно переспрашивала своих попутчиков, как добраться до автовокзала — это на тот случай, если в сторону Зимовки, куда она дальше собиралась ехать, долго не будет пригородного поезда.

Надеясь, пожилая путешественница благополучно добралась куда хотела, минуя неблизкий путь к автовокзалу. А вот нам без поездки туда не обойтись.

АВТОБУС ПЯТИТСЯ КАК РАК

Начнем с письма. "Уважаемая редакция! — обратился в "Орловскую правду" житель Орла Никита Викторович Трофимов. — Мне, как и многим другим орловцам, довольно часто приходится пользоваться услугами нашего автовокзала. Нетрудно заметить, как мучительно и осторожно подводит машину к нужной платформе водитель автобуса. После посадки пассажиров автобус так же бо-зливо, как рак, пятится назад, чтобы выбраться на свободное место к выезду с автовокзала.

В предпраздничные и выходные дни напряжение при посадке автобусов на платформы возрастает многократно. Люди, спеша занять места, буквально штурмуют машины. Однажды у автобуса отвалили тормоза...

Этот случай заставил напугавшуюся администрацию автовокзала сделать на посадочных платформах ограды безопасности. Но они, как видно, не спасают ситуацию. Необходима реконструкция платформ, нужна прямолиней-

ная дорога для въезда и выезда маршрутных автобусов". Предполагая, что администрация автовокзала не согласится с его доводами, автор письма (сам бывший водитель автобуса) советовал съездить в автопарк и побеседовать с водителями, которые обязательно, мол, подтвердят наличие серьезных трудностей, возникающих при обслуживании орловского автовокзала. Причем, замечает Н.В. Трофимов, существующей территории автовокзала достаточно для организации безопасного обслуживания пассажиров — нужно лишь "поработать с умом", привлечь "без жадности финансы". И тогда "обслуживанием на орловском автовокзале будут довольны и водители маршрутных автобусов, и многочисленные пассажиры".

А что — дельный совет. Так мы и поступили. Правда, на встречу с водителями отправились не в автопарк, а заехали непосредственно на автовокзал. Но об этом чуть позже. А сейчас — еще одно письмо, которое поможет сразу определить позиции водителя пассажиры автобусов и администра-

ции контролирующего перевозку предприятия — ОАО "Орелавтотранс".

"Автовокзал "Орёл", — сообщил нам генеральный директор "Орелавтотранса" В.Н. Беспалов, — является обособленным, закрытым пассажирским автотранспортным комплексом. Территория автовокзала по периметру имеет капитальное ограждение. Перрон и посадочные платформы оборудованы дорожной разметкой и ограждениями безопасности.

Все посадочные платформы имеют таблички с номером и маршрутные указатели с перечислением названий маршрутов. Кроме того, действует громкая голосовая связь, и диспетчером производится объявление об отправлении автобусов в каждый рейс с конкретной платформы. Ежедневно от автовокзала выполняется более 500 отправок.

Имеется утвержденная схема движения автотранспорта по территории автовокзала. Место расположения перрона определено проектом и в первую очередь учитывается удобство и безопасность пассажира, то есть проход от касс автовокзала к автобусам, минуя проезжую часть".

После такой уверенной и всесторонне положительной бумажки только и остается, как назвать орловский автовокзал образцово-показательным и регулярно возить сюда транспортников из дру-

гих городов и регионов — перенимая передовой опыт. Но не будем спешить с выводами и фанфарными.

"ОРЕЛ" ХОРОШЕТ НА ГЛАЗАХ

Разделяет (что неудивительно) оптимистичное мнение В.Н. Беспалова относительно орловского автовокзала и его начальник (он же заместитель генерального директора ОАО "Орелавтотранс") И.А. Шквиря.

Насколько нынешний автовокзал в качестве специального транспортного комплекса отвечает современным требованиям? Имеются ли здесь необходимые условия для пассажиров, соблюдаются ли требования безопасности, предъявляемые к местам массового скопления людей?

— Прежде всего хочу сказать, что в последние годы была проведена серьезная модернизация автовокзала "Орёл", он хорошеет на глазах, — начал Игорь Анатольевич. — Были переоборудованы залы, улучшены условия для пребывания здесь пассажиров: заменены, например, двери (вместо старых металлических — современные распашные стеклопластиковые), закуплены новые удобные сиденья (отдельное для каждого человека), улучшен внешний вид помещений (они обшиты красивыми, современными панелями). В



двух залах переделаны стелды расписаний (они теперь более крупные, с подсветкой — информация хорошо читается).

Сегодня любая касса продает билеты в любое направление: одновременно работает семь касс, и очереди практически не бывает. — За счет каких инвестиций такие преобразования?

— Исключительно за счет собственных средств. Довольно серьезных. Представьте, сколько стоит один компьютер, а у нас на автовокзале работает где-то порядка 13 современных машин. Внедрены также новые образцы машин, печатающих билеты. Они значительно сокращают время выдачи проездных документов: билет технологически выдается за 20 секунд! — Разумеется. Все существовавшие проходы, коридоры, двери — все это сохранили. — Привокзальная площадь переоборудована...



близкого железнодорожного вокзала. В автобусе, выходящем с автовокзала, пассажиры могут сразу же сесть на поезд. Это очень удобно, особенно в выходные дни, когда автобусы ходят с повышенной частотой. Кроме того, автовокзал оборудован современными удобствами: туалеты, кафе, аптека, магазин. Все это делает автовокзал удобным местом для ожидания автобуса. В автобусе, выходящем с автовокзала, пассажиры могут сразу же сесть на поезд. Это очень удобно, особенно в выходные дни, когда автобусы ходят с повышенной частотой. Кроме того, автовокзал оборудован современными удобствами: туалеты, кафе, аптека, магазин. Все это делает автовокзал удобным местом для ожидания автобуса.

**«Окончание. Начало на 1-й стр.»**  
 В.С. Афонин считает, что перестройка, которая происходит сейчас в структуре почты, затрудняет доставку газет до подписчиков. По этому поводу много нареканий от жителей области.

В прошлом году на Всероссийском форуме журналистов, проходившем в Краснодарском крае, 1200 его участников подписали письмо на имя председателя правительства М.Е. Фрадкова. Журналисты бьют тревогу: мы производим продукт, кото-

она. — И смотрим, почему же в деревне не подписываются на то или иное издание, знаем, кому можно предложить газету...»

Эмоциями, болью было переполнено и выступление за "круглым столом" начальника Урицкого почтамта В.Н. Севериной. По ее мнению, вариант доставки газет силами местной редакции в Хотынецком районе нельзя признать оптимальным: работники редакции доставляют газеты в магазин, и люди сами идут сюда за свежей прес-

ссы, службы спасения. Что ж, это важная, общественно значимая профессия. Ее представители вместе с работниками газет доносят до жителей области важную информацию о работе и решениях областной власти, о происходящем в экономике, социальной сфере. С нового года вступит в действие закон о местном самоуправлении. Как, если не с помощью "Орловской правды", других областных и районных газет жители области узнают о новых моментах, связанных с этим законом? Действительно, мы — СМИ и почтовая государственная служба — вместе плывем в одной лодке. И сообща должны находить реше-

## Почта и СМИ: «Мы — в одной лодке»

рый не хуже, чем был раньше, но мы не можем доставить этот информационный продукт своим читателям.

В этой ситуации редакция хотынецкой районной газеты пошла на эксперимент. Журналисты сами ре-

шили заняться подпиской на газету и доставкой своей продукции читателям.

На второе полугодие 2005 года, как сообщил В.С. Афонин, газета потеряла 180 подписчиков, однако снизила себестоимость одного экземпляра на 47 копеек только за июль. За счет этого была увеличена зарплата журналистам, и 12 безработных жителей района были приняты на работу для доставки газет. Глядя на пример хотынецких коллег, еще пять районных редакций сейчас перешли на самостоятельную подписку и доставку своей продукции.



вадела за "круглым столом" директор Орловского филиала ФГУП "Почта России" Л.Н. Чулкова. Не так давно она выезжала по жалобе в Болховский район. Жители одного отдаленного населенного пункта жаловались, что почту сейчас получают плохо — раз или два в неделю, а не каждый день, как раньше.

ние проблем, связанных с проведением подписки, улучшением доставки газет читателям.

Директор Орловского филиала ФГУП "Почта России" Л.Н. Чулкова подчеркнула, что "мы не против альтернативной

ситуации. Почта, которая, по идее, заинтересована (для своего же финансового блага!) в увеличении числа подписчиков на областные и районные газеты, в улучшении качества доставки, начинает терять свои позиции на этом рынке. А районные газеты, не имеющие подобного опыта в деле подписки и доставки прессы, вынуждены в целях экономии заниматься несвойственной для себя работой. А значит, необходимо и журналистам, и почте найти новые формы сотрудничества, совместной работы.

Начальник Малоархангельского почтамта Л.В. Магомедова уже 13 лет занимается подпиской на районные и областные газеты. "Мы вместе несем информационную нагрузку, мы плывем в одной лодке", — сказала она. По ее мнению, нужно возродить такую традицию, как день подписчика в район приезжали вместе представители сразу нескольких газет, журналисты общались с подписчиками, отвечали на вопросы местных жителей. Л.В. Магомедова говорила, что почта тоже заинтересована в подписчиках. "Мы не враги газетам, — сказала

Людмила Николаевна. — Мы, работники почтовой службы, хотели бы, чтобы тиражи газет росли. И стараемся больше обращать внимания на местную прессу..."

Обсуждение проблем сотрудничества прессы и почтовой службы, в котором приняли участие председатель областного Союза журналистов М.М. Тутыхин, главный редактор газеты "Покорение" С.Н. Тюрин, руководитель службы маркетинга, подписки и распространения газеты "Просторы России" А.С. Савченко, представители межрайонных почтамтов, подкачала ряд направлений совместной работы. Подводя итоги "круглого стола", главный редактор "Орловской правды" А.Н. Тихонов подчеркнул важность тесной совместной работы по продвижению информационного продукта в интересах нашей области и всей страны.

Да, у почты сейчас много проблем финансового, организационного плана. Сельским почтамтам приходится выполнять и роль "скорой помощи"

Л. ОРЛОВА.

## ЧЕЛОВЕК И ЕГО ДЕЛО

# Главный конструктор

"Селин Федор Иванович работает в специальном конструкторском бюро стекольного машиностроения с 1963 года. Прошел путь от рядового инженера-конструктора до главного конструктора предприятия. Созданное под его руководством и при его непосредственном участии оборудование для мелкоразмерной и крупнотоннажной упаковки в термоусадочную пленку трижды становилось лауреатом и дважды дипломантом конкурса "100 лучших товаров России". Он является автором нескольких научно-технических публикаций. Его труды опубликованы в республиканских научно-технических изданиях. Ф.И. Селин является автором 27 изобретений в области машиностроения. Эти изобретения внедрены в производство и широко используются в настоящее время.

За огромный вклад в разработку нового оборудования и полученный при этом большой экономический эффект Ф.И. Селину в 1999 году было присвоено почетное звание "Заслуженный машиностроитель Российской Федерации". По результатам областного конкурса присвоено звание "Лучший изобретатель области 2000 г.". В 2004 году жюри всероссийского конкурса "Инженер года-2003" присвоило Ф.И. Селину звание лауреата "Инженер года" с вручением диплома, сертификата и памятной медали. В коллективе пользуется авторитетом и уважением".

Даже за этими сухими словами казенной характеристики просматривается необычная, удивительная судьба этого человека: 42 года на одном предприятии, путь от рядового до главного конструктора, научные труды и уникальные изобретения... К сожалению, современные кумиры отнюдь не Селины и Стахановы. Может быть, поэтому и сам Федор Иванович не видит в своей жизни ничего необычного.

## ОПАЛЕННЫЕ ВОЙНОЙ

Шестилетний подросток Федька под душем дирижировал вой авиационных бомб бежал в огорды. Там в вырытых окопах, похожих, скорее, на норы, пряталось все население степной деревни Алдобавки Ливенского района. В тот день бомбежка была особенно жестокой. Потом наступила какая-то страшная тишина. А утром жители услышали незнакомый треск мотоциклов: в деревню вошли передовые части немецкой армии. Страха не было, было простое детское любопытство. В деревне немцы не оставались (она находилась в стороне от дорог), но часто совершали опустошающие набеги. Забирали все: сало, картошку, кур... Начался многолетний смертоносный голод.

В первый класс Федор пошел сразу же после освобождения их деревни от немцев. Первые два года все предметы преподавал им бывший монах. И только в конце войны в школу пришел настоящий учитель, демобилизованный из армии по ранению. Благодаря ему Федор Селин и его одноклассники успешно сдали экзамены за четыре класса и переходят в пятый. Тогда они себя считали уже взрослыми. Дети войны рано, очень рано становились взрослыми. Не кончился голод и с окончанием войны. Приходила еда: морозилки, крапиви, мерзлую картошку ("тошнотки"), лебеду...

Отец Федора, отвовав практически от первого до последнего дня войны, вернулся домой без единой царапины. Но здесь, когда уже, казалось бы, все позади, чуть не умер. Стараясь хоть как-то поддержать детей, он отдавал им последние охи и слезы. Врачи так и не смогли понять, почему он выжил.

Страшнейшая засуха в 1946 году заставила семью Селиных покинуть малую родину в поисках лучшей доли. По набору они ехали, как и сотни тысяч семей, на лесозаготовку на неведомый и далекий остров Сахалин. Два месяца пути в холодных товарных вагонах. Но дворян только радовались такому путешествию: море тайги, Уральские горы, огромные реки Сибири и, наконец, грозный Тихий океан. Счита себя взрослыми, они все же оставались детьми. На лесозаготовках жизнь была несколько сытнее. Хлебом подспорьем были грибы, ягоды и рыба. Здесь на острове Федор за-

кончил семь классов и был направлен в Южно-Сахалинский лесной техникум. Техникум со специальностью механика закончил с отличием и был направлен в Сибирский технологический институт в Красноярск.

В те годы в высших учебных заведениях не было специализированного факультета, на котором готовили бы непосредственно инженеров-конструкторов. Готовили инженеров-механиков для лесной промышленности, давая общие понятия о машинах и механизмах, о чертежах и проектах. Но эти знания были настолько фундаментальными и основательными, что позволяли выпускникам в дальнейшем работать практически в любой, даже в космической сфере. И вот уже молодой специалист Федор Селин с красным дипломом начинает трудовую деятельность в одном из конструкторских бюро Южно-Сахалинска в качестве инженера-конструктора.

Почему выбрал именно эту специальность, Федор Иванович точно объяснить сейчас не может. То ли потому, что умели в те годы ценить науку, то ли потому, что пылкий молодой ум искал применение своим знаниям, хотел дерзать и созидать, а возможно, и то и другое в конце концов и определило его судьбу.

## ЗОВ РОДНОЙ ЗЕМЛИ

Воспоминания о своей малой родине довольно часто рождались в сознании Федора Селина какие-то необъяснимые, непонятные чувства. Ему, теперь уже грамотному двадцатисемилетнему специалисту, получавшему неплохую зарплату, в костюме с галстуком хотелось просто пройти по пыльной дорожке, увидеть знакомые лица, погостить одному у околицы и постараться понять, что за сила тянет его в эти края. Обычно рваная земля, к которой прирастает человек пушиной, недержимо начинает звать отумоленного дорогой седого странника для того, чтобы умер он спокойно там, где родился. Федора Селина родная земля звала для того, чтобы жить.

В 1963 году он возвращался из отпуска с побережья Черного моря. За окном мелькали бескрайние поля и поселки Белгородской, Курской... И вот она — родная земля Орловщины! "Только на один-два денька загляну", — решил про себя

Федор и сошел с поезда. Но обмануть самого себя не удалось. Работу искать долго не пришлось. Грамотного специалиста с радостью принимают в Орловское государственное специальное конструкторское бюро стекольного машиностроения. Здесь в конструкторском бюро ждала его первая и единственная в жизни любовь. А потом у них родится сын Петр и дочь Ольга...

Жизнь шла своим чередом, и казалось, что недалек тот день, когда будет теперь уже Федор Иванович Селин — уважаемый всеми, солидный и авторитетный конструктор — нынче внук, растить на даче клубнику и радоваться жизни. Но грянули перемены.

## СИБИРСКИЙ ХАРАКТЕР

В эти годы рушилось все: моральные устои, предприятия, структура власти и государственное устройство. Никому не нужным оказалось и орловское конструкторское бюро. Когда, по мнению Федора Ивановича, партийная верхушка предала интересы своего народа и рядовых коммунистов, он пришел в парток и положил партбилет в стол секретаря. Испуганный парторг бросился к руководителю предприятия А.В. Антохиным. Как же, ведущий конструктор, уважаемый и авторитетный! Какой пример он подает? "Переубеждать не буду", — категорически заявил руководитель. — Если Селин решил, то его уже не переубедишь. Но и поднимать ажиотаж вокруг этого не дам". На этом всё и успокоилось.

Характер у Федора Ивановича, как и у всех талантливых людей, не сахар. Прямолинейность, обостренное чувство справедливости всегда доставляли немало хлопот руководству СКБ. Его сдерживали и пытались направить. Однако твердый сибирский характер плохо поддавался пересозиданию. Но руководство ценило его за способность всегда найти научно обоснованное и в то же время оригинальное решение конструкторской задачи, за колоссальную работоспособность и ответственность. И еще — за непревзойденный авторитет у своих коллег.

Так же категорически, как он отверг власть партийной бюрократии, он не принял те грабительские реформы, которые новая власть, называющая себя демократической, предлагала народу. Он не хотел принимать того, что человека труда превра-



щают в безропотную массу, что уничтожается история нашего государства, в униженное положение ставят людей науки... В катастрофическом положении в те годы оказалось конструкторское бюро. Рухнула стекольная промышленность. Не было заказов. Полностью прекратилось финансирование. Высококвалифицированные конструкторы покидали СКБ. Новый руководитель А.В. Антохин, возглавивший предприятие в самые трудные годы, пытался сохранить основную костяк специалистов. Рядом с ним оказалась лишь небольшая группа единомышленников. Среди них и Федор Иванович Селин. Наверное, именно в такие экстремальные моменты и познается настоящая мужская дружба. Сегодня те времена главный конструктор вспоминает с горькой улыбкой.

В начале девяностых, — рассказывает Федор Иванович, — ехал в командировку. Получил 20 рублей командировочных. В Москве захотел пить. Пошел к ларьку. Оказалось, стакан воды стоит четырнадцать рублей. Так и поехал дальше, не написавши.

Однако вместе с трудностями и главного конструктора в те годы появились и новые возможности: работать так, как он мечтал работать всю жизнь, видеть результаты своего труда. Он ездит по России и в страны бывшего союгара. Смотрит, как работают лучшие зарубежные упаковочные машины. Приезжает домой и сутками стоит у кулмана, совершенствуя увиденное. Инновационные проекты тут же внедряются в жизнь. Так в муках рождалось одно из лучших в области и единственное в России предприятие "Стеклопак", производственный комплекс СКБ СМ. Предприятие, которое успешно конкурирует с ведущими зарубежными фирмами, специализирующимися на производстве упаковочных машин. По многим параметрам продукция "Стеклопака" не только не уступает зарубежным аналогам, но и превосходит их в простоте управления и обслуживания, в надежности, а главное — в себестоимости. Несмотря на разработку и совершенствование новых проектов участвовал весь коллектив уникального предприятия СКБ СМ и "Стеклопака" — слава конструкторской мысли и практического его воплощения.

"Есть в этих разработках малая частица и моего труда", — не без гордости говорит Федор Иванович. Коллеги имеют несколько иную точку зрения на деятельность главного кон-

структора: переоценить вклад Федора Ивановича в становление и развитие предприятия невозможно. Он возглавил отдел в самые трудные годы. Многие специалисты остались рядом с ним только потому, что слово Селина — кремь, сказал — отрезал. У него свои жизненные меры и ценности. Он не любит в профессии людей случайных. Но главное его достоинство — это то, что он — конструктор от Бога. Ему принадлежит идея совершенствовать чешскую упаковочную машину, да так, что ее создатели были до крайности удивлены простоте и экономичности новаций. Он горит на работе и зажигает других. Рядом с ним надежно всегда, даже в самые трудные моменты.

Такая характеристика, согласитесь, получить от своих коллег удается далеко не каждому руководителю. "Убежден, что талантливый конструктор — это еще реже, чем гениальный актер", — говорит генеральный директор СКБ СМ А.В. Антохин.

Федор Иванович талантливый конструктор и, если бы он работал в авиационной, ракетной отрасли, он и там был бы главным!

Все полтора часа, пока мы беседовали с Федором Ивановичем, я пытался понять, что побужло его к этому человеку? Почему его подчиненные так верят ему? На первый взгляд, обыкновенный человек: стройный, с открытым русским лицом, опрятно одетый. Разговаривает уверенно, спокойно. Ничего такого, что подчеркивало бы в нем именно конструктора, не просматривалось: ни выработанной за многие годы руководства начальственной нотки в голосе, ни назидательного тона. Добрые, с какой-то особенной искринкой жизни глаза горели скорее об обратном.

Главный конструктор — это не одно и то же, что менеджер-руководитель, — отвечает на мой вопрос "Трудно ли быть руководителем?" Федор Иванович. — Главный, это значит — основной. Его задача состоит в том, чтобы взять на себя основную, самую трудную часть работы, выполнить ее быстрее и лучше других, и только после этого у тебя появляется моральное право спросить с других. Главный — это значит, что ты несешь основную ответственность за успешное воплощение всего созданного твоим подразделением проекта, и за неудачи спрашивают прежде всего с тебя.

И с этой задачей, по мнению коллег, Федор Иванович Селин справляется прекрасно. Он не только главный конструктор, но и главный человек, который привык взымать на свои плечи ответственность за судьбу своей семьи, своего производства, некогда своей партии и своей страны.

Сегодня Федору Ивановичу Селину исполняется 70 лет. Друзья и коллеги от всей души поздравляют его с этой знаменательной датой. И пусть та искорка жизни в его глазах горит еще долгие годы! Для него и всегда будет главным, потому что с ним надежно!

За долгий и безупречный труд, за уникальные конструкторские идеи и их внедрение в производство сегодня Федору Ивановичу Селину будет торжественно вручена Почетная грамота губернатора Орловской области Е.С. Стржева.

"Орловская правда" присоединяется к этим поздравлениям. Счастья, здоровья, всего самого наилучшего тебе, главный человек.

Виктор БАЛАКИН.

# города

— Это муниципальная территория... Но, если мое мнение интересно, я согласен, что с появлением маршруток здесь стало тесновато. Бывает, что в часы пик на автовокзале скапливается до десяти троллейбусов. Здесь же делают высадку пассажиров наши рейсовые автобусы...

— Бывший водитель Трофимов утверждает в письме, что площадка для разворота автобусов тесновата...

— Признаюсь, это письмо меня сильно удивило: что называется, слышал звон, да не знает, где он... — Игорь Анатольевич, но разве там, действительно, не ограничена возможность маневра для больших автобусов типа "Икарус"? И не сопряжено ли это с угрозой безопасности пассажиров?

— Посадочная площадка за прошедшее время не изменилась, не уменьшилась. Два kioska, которые там есть, находятся за пределами проезжей части. Может быть, и тесновато, но в любом случае, подходить к посадочной платформе, сдавая назад, "Икарус" спокойно маневрирует.

"отстоя", где все автобусы, ожидая своего рейса, тоже умещаются без проблем.

— Есть мнение, что появившаяся не так давно стеклянная пристройка к фасаду здания автовокзала плохо гармонирует с ним, выглядит эклектично, "расщепляется". Вы так не считаете?

— Мне кажется, что хуже, чем было, не стало. Мы принципиально ничего не меняли: как были стеклянные витрины, так они и остались. Лишь немного, на пару метров, выдвинулись вперед. Вместо стареющих, выцветших убого металлических переплетов со стеклами мы поставили теньевые стеклопакеты. Кстати, добро на эти изменения дала городская архитектура.

— В некоторых городах пассажирский поток как бы дробится на части: автовокзалы открываются в нескольких частях города — например, северной, южной и т.д.

— Для Орла это неактуально — у нас не такое многочисленное население, как в соседних областях. Объемы автовокзала определялись еще в советские времена, а с тех пор, увы, демографическая обстановка не изменилась в лучшую сторону.

— Подводя черту, вы можете сказать, что нынешний автовокзал "Орёл" вполне отвечает всем современным требованиям?

— Вполне. По пассажиропотоку его хватает. Бывают часы пик, когда кажется, что автовокзал буквально улетит пассажирами. Но в основном

здесь свободно и просторно. В здании автовокзала всегда есть свободные места. У нас имеются комната отдыха и комната матери и ребенка. Есть возможность переночевать на вокзале.

— Исторически сложилось, что в Орле железнодорожный и автовокзал оказались разорванными, что, согласитесь, не совсем удобно для пассажиров...

— Недавно я был в Белгороде, там новый прекрасный автовокзал — он тоже расположен далеко от железнодорожного вокзала. По большому счету, прямой связи здесь, мне кажется, нет: мы выполняем свои функции, железная дорога — свои.

— Насколько оптимально чисто географическое положение нынешнего автовокзала?

— У нас всего два направления проходят через весь город — на Москву и в сторону Болхова. Южное направление, в сторону Кром, почти рядом. Очень удобно ехать и на Брянск (через Карачевское шоссе), а также в сторону Ливен. То есть городскому транспорту наши рейсовые автобусы практически не мешают.

## ОСКОЛОК ПРОШЛОГО

— Конечно же, его надо куда-то перенести, — таким радикаль-



ным мнением начал свой комментарий по поводу орловского автовокзала заместитель начальника городского управления архитектуры и градостроительства В.В. Наумов. — Расположенный в черте города, он создает серьезное транспортное напряжение на наших и без того перегруженных центральных улицах.

Валерий Владимирович хорошо знает эту часть города — жил в районе автовокзала. Он был пущен в эксплуатацию в 1961 году. Тогда здесь была самая настоящая окраина (кирпичный завод, правление колхоза "Пробуждение"). Рядом — перекресток дорог, потому и было решено строить автовокзал именно здесь.

Но с тех пор много воды утекло. Автовокзал оброс многоэтажками, город своим 909-м кварталом очень далеко отодвинул окраину. Сегодня автовокзал — это напряженное автомобильное движение в течение всего дня, это смог выхлопных газов в центре обширного жилого массива...

Давно уже автовокзал "Орел" не отвечает современным архитектурным требованиям. Как говорит В.В. Наумов, "старое, придаленное, невыразительное зда-

ние". Вряд ли украсила его и нынешняя пристройка из затененного стекла — она делает еще приземистее и без того неброский фасад постройки более чем сорокалетней давности.

То, что сегодня автовокзал уже тесноват для существующего пассажиропотока, а привокзальная площадка перегружена транспортом, видно и невооруженным глазом, считает и председатель городского комитета транспорта и связи А.Л. Кульман. По его словам, в известной мере снять нагрузку на основных городских дорогах можно было бы с помощью "дробления" нагрузки на сам автовокзал, отрыв, допустим, как в других городах, одну-две автостанции в разных концах Орла.

## ЧАСТНЫЙ ПРОИЗВОД

Ну что же обо всем этом думают "люди от баранки" — водители маршрутных автобусов, к которым советоваo обратиться автор письма в газету? Как вам кажется... Мужики восприняли предложение "высказаться по теме" довольно эмоционально и крепкими слов не жалели.

Сразу несколько "Икарусов" стояло на дороге между автовокзалом и кафе. Оставалось место только для проезда автобусов к посадочным платформам.

— А куда нам деваться, если площадка для "отстоя" вся забита, — сразу же резко заговорил невысокий, с седой головой хозяин "Икаруса" (по понятным причинам фамилии моих собеседников называть не стану). — К 11-й, 13-й, 14-й платформам не подьехать — она поставили "Газели"! — Кто поставил? — Да частники — кто же еще... — Они вообще уже замучили,

вытирая ветошью мазутные рушники, присоединился к разговору еще один водитель (как выяснилось, он крутит баранку уже 40 лет). — Ставят свои маршрутки где вздумается — вспотеешь, пока автобус под посадку дашь...

В самом деле, довольно обширная площадка для "отстоя" автобусов была почти вся забита небольшими ПАЗами и "Газелями". На не очень просторном внутреннем "дворе", справа, почти под стенами автовокзала, стояли три маршрутные "Газели". Слева, в стороне от платформ, тоже было пестро от "Газелей" — четыре микроавтобуса явно мешали рейсовым автобусам подходить к платформам и отчаливать от них.

— И попробуй скажи им что-нибудь, — кивнул водитель "пазика" в сторону "мелких" маршруток, — не подзорывают. Они там все за одно. Какой-то беспредел...

Не хотелось дергать мужиков: зачем напрягать перед дальней дорогой — у них и без того нервы на взводе. И, думается, в значительной мере от того, что началось — люди, отвечающие за организацию процесса пассажирских перевозок, не замечают проблем водителей пассажирских автобусов. На черное говорят белое, на узкое — широкое, на представляющее опасность — безопасное. А это уже страшно. Как сказал мне с тоской в глазах пожилой водитель: мол, если — не приведи, господи, конечно! — под колесами в такой тесноте и неразберихе окажется человек, отвечать придется не кабинетному жителю, а ему — простому водителю. Поэтому они и бьют тревогу, хотят, чтобы их услышали. Пока не произошло непоправимое.

Николай СОЛОПЕНКО.

## ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ

КУРСЫ ВАЛЮТ (ЦБ России) 28 сентября	
Доллар	Евро
28,57	34,30

## БИЗНЕС ПО-РУССКИ

**Известная международная аналитическая компания "Грант Торнтон" провела ежегодное исследование среди предприятий малого и среднего бизнеса.**

В опросе приняли участие руководители 6300 компаний в 24 странах мира. Российский бизнес представляли 265 компаний в 12 городах.

Самым серьезным барьером для развития бизнеса, по мнению российских предпринимателей, остается чрезмерное государственное регулирование. Вторая большая тема — финансы: нехватка оборотных средств, долгосрочное финансирование и высокая стоимость кредитов. Российские банки по-прежнему неохотно идут на кредитование малого бизнеса, считая его очень рискованным.

## ДАЧНАЯ СТАТИСТИКА

**ВЦИОМ представил новые данные о дачных успехах россиян.**

Итак, в нашей стране загородный участок земли есть примерно у половины городских семей. Причем дачный дом, пригодный для сезонного проживания, имеют 24% горожан; земельный участок без дома — 13%; загородные дома, в которых можно без проблем жить круглый год, — 11%.

Любопытно, что 68% россиян используют свои "фаенды" для выращивания сельхозпродукции, которая идет на удовлетворение собственных нужд дачников; 19% отдают предпочтение цветочеству; 16% просто разводят цветы и отдыхают и только 4% производят продукты на продажу.

**По материалам деловой прессы.**