

DOI 10.20310/1810-0201-2019-24-182-283-291
УДК 93/94; 73.01.09 (470.42)

Ульяновский городской автотранспорт в 1986–1990 гг.

Рашит Алимович МУХАМЕДОВ, Марат Ильгизович ХИСАМОВ

ФГБОУ ВПО «Ульяновский государственный педагогический университет им. И.Н. Ульянова»
432071, Российская Федерация, г. Ульяновск, пл. В.И. Ленина, 4/5
ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-6181-3249>, e-mail: rasit56@mail.ru
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1149-3974>, e-mail: Mr.marat.ul@icloud.com

Ulyanovsk urban motor-vehicle transport in 1986–1990

Rashit A. MUCHAMEDOV, Marat I. KHISAMOV

Ulyanovsk State University of Education
4/5 V.I. Lenina Sq., Ulyanovsk 432071, Russian Federation
ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-6181-3249>, e-mail: rasit56@mail.ru
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1149-3974>, e-mail: Mr.marat.ul@icloud.com

Аннотация. Цель исследования – изучить развитие пассажирского и грузового автотранспорта, от эффективности работы которого зависит обеспечение непрерывного функционирования больших и малых промышленных предприятий, а также городской торговой сети и сферы услуг населению. Проблема проанализирована на базе архивных источников, почерпнутых из фондов Государственного архива новейшей истории Ульяновской области (ГАНИ УО) и Государственного архива Ульяновской области (ГАУО), которые впервые вводятся в научный оборот, а также материалах монографии и диссертационных исследований авторов как регионального, так и российского уровня. Были выявлены тенденции развития пассажирского и грузового автотранспорта, его проблемы и достижения. Рассмотрены меры, принимаемые местными партийными органами для повышения эффективности функционирования автотранспорта в период двенадцатой пятилетки, тенденции развития городского транспорта, а также его проблемы и достижения. Сделан вывод, что пассажирский транспорт является важным связующим звеном системы городского хозяйства, без которого существование города, как единого целого, не представлялось бы возможным, а его пик развития приходится именно в рассматриваемые годы (1986–1990 гг.), когда в городе осуществлялось интенсивное строительство и промышленных объектов, и жилья. Интенсивное развитие городского транспорта также было связано, прежде всего, с трудом рационализаторов, разрабатывавших новые проекты внедрения инновационных технологий, которые дали возможность увеличить эффективность труда.

Ключевые слова: Ульяновск; городской транспорт; грузовой транспорт; автобус; рационализатор; Ульяновскавтотранс; пассажирское автопредприятие; маршрут

Для цитирования: Мухамедов Р.А., Хисамов М.И. Ульяновский городской автотранспорт в 1986–1990 гг. // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. Тамбов, 2019. Т. 24, № 182. С. 283–291. DOI 10.20310/1810-0201-2019-24-182-283-291

Abstract. We set the goal to study the development of passenger and freight motor-vehicle transport, the effectiveness of which ensures the continuous operation of large and small industrial enterprises, as well as the urban trading network and the services sector. We analyze the problem on the basis of archival sources drawn from the funds of the State Archive of Contemporary History of the Ulyanovsk Region (SACH UR) and the State Archive of the Ulyanovsk Region (SAUR), which are first put into scientific circulation, as well as materials from a monograph and dissertation research by authors from both regional and Russian level. In the course of the work, we reveal the trends in the development of passenger and freight motor-vehicle transport, its problems and achievements. We consider the measures taken by local party bodies to increase the functioning efficiency of motor-vehicle transport during the twelfth Five-year plan, the development trends of urban transport, as well as its problems and achievements. As a result of the study, we conclude

that passenger transport is an important link in the urban economy system, without which the existence of the city as a whole would not have been possible, and its development peak occurred precisely in the years under consideration (1986–1990) when intensive construction of industrial facilities and housing was carried out in the city. The intensive development of urban transport was also associated, with the labor of rationalizers who developed new projects of innovative technologies introduction, which made it possible to increase labor efficiency.

Keywords: Ulyanovsk; urban transport; freight transport; bus; rationalizer; Ulyanovsk Auto Trans; passenger automobile company; route

For citation: Muchamedov R.A., Khisamov M.I. Ul'yanskiy gorodskoy avtotransport v 1986–1990 gg. [Ulyanovsk urban motor-vehicle transport in 1986–1990]. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki – Tambov University Review. Series: Humanities*, 2019, vol. 24, no. 182, pp. 283-291. DOI 10.20310/1810-0201-2019-24-182-283-291 (In Russian, Abstr. in Engl.)

В реалиях современной науки одной из недостаточно рассмотренных тем является проблема, связанная с выявлением роли транспорта в общественно-социальной жизни граждан как страны в целом, так и конкретного региона в частности. Актуальность проблемы усиливается тем, что возможность граждан в максимально короткие сроки добраться до культурных, промышленных социально-значимых объектов является экономически и стратегически важной. Кроме этого, автотранспорт играет важную роль в осуществлении грузоперевозок, и от эффективности его работы зависит обеспечение непрерывного функционирования торговой сети г. Ульяновск. К данной проблеме в своих трудах обращались как отечественные ученые – А.В. Горшенин, А.В. Лаврентьев, В.Р. Матвеева [1–3], так и зарубежные специалисты [4; 5]. Однако монографии, где бы подробно рассматривалось развитие автотранспорта в Ульяновске в 1986–1990 гг., отсутствуют, что усиливает уникальность данного исследования.

В г. Ульяновск потребности населения в пассажирских перевозках обеспечивались несколькими видами транспорта: автобусами [6, с. 50] и электротранспортом [7, с. 135]. Доля автобусных перевозок составляла 68 %, тогда как электротранспорта – 32 %¹. Ульяновцы обслуживались тремя пассажирскими автопредприятиями: ПОПААТ № 1, возглавляемым В.И. Скрыбиным, ПОПААТ № 2 – Ю.В. Григорьевым и автоколонной 1433 – В.А. Дерягиным². В распоряжении Ульяновскавототранса в 1979 г. находилось в экс-

плуатации 404 единицы транспортных средств. Среди них: ИК-280 – 35, ИК-60 – 92, ЛИАЗ-677 – 150, ЛАЗ-695 – 39, ЛАЗ-4202 – 30, ЛАЗ-42021 – 18, ПАЗ-672 – 37, ИК-255 – 3. На ремонте и техобслуживании было 52 транспортных единицы: ИК-280 – 3, ИК-260 – 4, ЛАЗ-4202 – 9, автобусы с ГМП-6 – 36³.

В 1986 г. в Ульяновске было решено прекратить кассовый метод обслуживания пассажиров, так как он устарел и не соответствовал выдвигаемым временем условиям⁴. Взамен ему был принят метод оплаты пассажирами проезда непосредственно кондуктору, что позволяло гражданам не затрачивать усилия на предварительную покупку билета в кассе⁵. Во втором квартале 1986 г. были открыты диспетчерские станции на конечных остановках автобусных маршрутов в Ленинском, Засвияжском и Заволжском районах, что позволяло лучше контролировать выполнение водителями расписания маршрутов, а также фиксировать имевшиеся нарушения⁶.

Кроме этого, для местных партийных структур было задачей первостепенной важности добиться улучшения состояния городских дорожных путей, от низкого качества которых страдали, прежде всего, водители. Наличие небольших ям и неровностей приводило к вынужденному снижению скорости движения, росту расхода горючего, ухудшению состояния узлов и деталей автотранспорта. По мнению члена Союза архитекторов СССР А. Бросмака, реализация плана по улучшению дорожных покрытий в годы двенадцатой пятилетки приведет к: повышению эффективности эксплуатации автотранс-

¹ ГАУО (Государственный архив Ульяновской области). Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 1259. Л. 15.

² ГАНИ УО (Государственный архив новейшей истории Ульяновской области). Ф. 13. Оп. 40. Д. 33. Л. 11.

³ ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 1263. Л. 9.

⁴ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30. Д. 71. Л. 83.

⁵ ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 1479. Л. 21.

⁶ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 38. Д. 24. Л. 25.

портных средств, ритмичности доставления различного рода грузов в пункт назначения, снижению временных и топливных затрат, а также увеличит срок службы транспорта⁷. К 1986 г. в Ульяновске была завершена реконструкция Московского шоссе, на улице Минаева была оборудована проезжая часть, через реку Свягу были построены два моста, через железнодорожное полотно в Засвияжском районе был сооружен путепровод, а также в новых микрорайонах города проложены дорожные пути. А. Бросмак, докладывая на состоявшихся в сентябре 1986 г. совещаниях по вопросу развития автотранспортной инфраструктуры, акцентировал внимание на несоответствии схемы дорог плану, что послужило препятствием для решения ключевых проблем. В частности, по его мнению, если бы удалось выполнить план в его первоначальном виде, то Ульяновск получил бы широкую магистраль, которая одним бы концом упиралась в мост через реку Свяга, а другим – в район выставки достижений народного хозяйства Ульяновского региона⁸.

Однако строительство новых объектов и прокладка дорожных путей дорожниками треста «Гордострой» зачастую велась с большим количеством нарушений различного рода: во-первых, укладка асфальта под проливным дождем, на мокрое или неочищенное основание, во-вторых, накладка вместо прямоугольных вырубков на место трещины бесформенных заплаток низкого качества, превращающихся спустя месяц или два в крошку, и в-третьих, отсутствие на некоторых дорожных участках ливневых канализаций [8, с. 31]. По причине беспечности работников треста местным властям приходилось ежегодно выделять дополнительные денежные средства на капитальный ремонт ранее уложенных дорожных покрытий⁹.

В 1987 г. увеличилось количество доступных для граждан автобусных маршрутов. Были добавлены следующие маршруты: № 39 «УАЗ – Отрадная» с десятиминутным интервалом движения, № 40 «Солнышко – Центральный рынок», а также экспресс-маршрут № 38э «Микрорайон Свяга – Цен-

тральный рынок»¹⁰. Всего в 1987 г. в городе существовало 66 маршрутов, на которых действовало 242 автобуса¹¹. Среди них 8 экспрессных (1э, 14э, 21э, 27э, 29э, 30э, 38э, 48э) и 12 садоводческих (118, 122, 125, 131, 133, 142, 331, 332, 332к, 333, 334, К)¹². Экспрессные маршруты действовали в субботу и воскресенье, а садоводческие – ежедневно. В 1988 г. число садоводческих маршрутов увеличилось и составило 28¹³.

Зачастую водители не достигали плановых показателей по количеству рейсов (табл. 1) и качеству пассажирских перевозок, в связи с чем в Ульяновскавтотранс поступали жалобы и предложения от пассажиров и организаций¹⁴.

В частности, председатель профкома Т.Н. Долматова мебельного объединения Ульяновскмебель жаловалась на нерегулярность движения автобусных маршрутов № 1, 2, 21, 24, 117. Согласно жалобе: «Постоянно отмечаются нарушения на маршруте № 24, где не только не соблюдается время движения, но и зачастую вовсе отменяются рейсы. Особенно тяжелой ситуация становится в разгар сельхозработ, когда снимают два или три автобуса из семи, причем знают, что обратиться гражданам больше не на чем. Например, 19 августа отклонение в движении транспорта составило около 7–10 минут, а один автобус так и не пришел. 20 августа из 12 рейсов было лишь 8»¹⁵. После получения жалобы, 21 августа 1988 г., Ульяновскавтотранс провел проверку. По результатам проверки было выявлено: «...маршруты автобусов 2, 21, 117 следовали через 10, 13, 15 минут, а 117 следовал через 40–45 минут. Автобус № 2 закончил движение в 23.50, что на 5 минут позже графика, а № 21 в 24.00, хотя по графику последний рейс должен был быть в 0.25. Автобус № 1 следовал строго по расписанию движения. Средняя заполняемость автобусов с 22.00 составляла 75–80 %, а с 23.30 и далее – менее 50 %. При беседе с рабочими и пассажирами было установлено, что во время пересменки с 20.00 до 21.00 на

⁷ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 38. Д. 24. Л. 25.

⁸ ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 1581. Л. 5.

⁹ Там же. Л. 7.

¹⁰ Там же. Л. 15.

¹¹ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 40. Д. 71. Л. 83.

¹² ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 1685. Л. 11.

¹³ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30. Д. 71. Л. 23.

¹⁴ ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 1691. Л. 17.

¹⁵ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30. Д. 71. Л. 52.

линии постоянно отсутствуют автобусы в течение 40, 45, 50 минут»¹⁶.

25 августа профком Ульяновского автомобильного завода имени Ленина попросил автомобильные организации исправить ситуацию с нерегулярностью движения пассажирского автобуса по маршруту № 17. Согласно жалобе: «...в 14.27 постоянно отсутствует рейс. В связи с этим рабочие вынуждены добираться пешком по улице Московское шоссе до завода»¹⁷.

С целью решения проблемы, связанной с нехваткой автобусных маршрутов, 2 марта 1988 г., в Заволжском районе в городском исполкоме, под руководством замначальника объединения Ульяновскавтотранс по пассажирским перевозкам В.И. Ковалева было организовано собрание¹⁸. По итогам собрания было решено: во-первых, осуществить сбор бригад шоферов на специальное внеочередное совещание; во-вторых, начать дежурство передвижного диспетчерского пункта; в-третьих, сформировать производственное объединение пассажирского автотранспорта на основе АТП-6 и ПАТП-3; в-четвертых, к апрелю 1988 г. установить автоматизированную систему контроля и управления за транспортными средствами; в-пятых, повысить эффективность строительных работ по сооружению гаражей для автобусов¹⁹.

Ульяновские автотранспортные объединения к сентябрю 1988 г. фактически полностью были переведены на бригадную форму деятельности²⁰. В частности, в УПОПАТ-1 на бригадной форме деятельности были задействованы 749 работников (78 %) от общего количества – 961, в ДПАТП – 641 человек (67 %) от общего количества – 957, в автоколоне 1433 – 827 человек (81 %) от общего количества – 1021²¹. В объединениях периодически проводились соцсоревнования за звание «Лучшая колонна», «Лучшая бригада», «Лучший комсомольско-молодежный экипаж», «Лучшее ремонтное подразделение», «Лучший ремонтный рабочий». Победителям соревнований выдавалась денежная премия [9, с. 838]. В 1989 г. по итогам проведенного в УПОПАТ-1 соцсоревнования было

присвоено 182 рабочим звание ударника коммунистического труда, а получили премию две водительские бригады²².

В объединениях встречались и злостные нарушения водителями трудового режима, препятствовавшие выполнению плановых показателей по пассажирским перевозкам. Наиболее частыми нарушениями трудовой дисциплины являлись прогулы, чрезмерное употребление спиртных напитков, а также халатность при обращении с транспортным средством [10, с. 56]. К водителям, обвиняемым в нарушении дисциплины, применялись следующие меры: сокращение отпуска, осуждение на товарищеском суде, перевод на низкооплачиваемую работу, дисциплинарное взыскание и увольнение²³.

Водители пассажирских автобусов также зачастую становились и виновниками различного рода дорожно-транспортных происшествий, которые фиксировались сотрудниками Госавтоинспекции. Согласно отчету Госавтоинспекции за 1988 г., произошло увеличение количества дорожно-транспортных происшествий по вине водителей пассажирских автобусов, по сравнению с показателем 1987 г., на 15 %²⁴. Особенно часто ДТП происходили в Ленинском районе, на оживленных участках трассы. Наиболее частыми причинами происшествий являлись: плохое состояние транспортного средства, несоблюдение водителем правил дорожного движения, а также переход дороги пешеходами в неполюженном месте (табл. 2).

Согласно плану Ульяновскавтотранса на двенадцатую пятилетку, количество автобусных пассажирских маршрутов к 1989 г. должно было достигнуть 39, а транспортных средств, действовавших на них, – 313²⁵. Кроме этого, планировалось осуществить ремонтные работы на мосту через реку Свияга, расширить путепровод для автотранспорта по Московскому шоссе, а также построить на автобусных остановках 93 заездных кармана, 267 посадочных площадок и 90 специальных павильонов: в Ленинском районе – 20, в Железнодорожном районе – 14, в Засвияжском районе – 32, в Заволжском районе – 24²⁶.

¹⁶ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30. Д. 71. Л. 23.

¹⁷ ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 1621. Л. 4.

¹⁸ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30. Д. 71. Л. 23.

¹⁹ ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 1652. Л. 7.

²⁰ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30. Д. 71. Л. 23.

²¹ ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 1652. Л. 7.

²² ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30. Д. 71. Л. 23.

²³ ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 1259. Л. 15.

²⁴ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30. Д. 71. Л. 23.

²⁵ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30. Д. 71. Л. 23.

²⁶ Там же.

Таблица 1
Основные показатели по выполнению пассажирскими автобусами рейсов в 1986–1990 гг.²⁷

Показатель	Год				
	1986	1987	1988	1989	1990
План рейсов	681271	828852	905954	985475	1057517
Факт рейсов	657275	768318	872860	968147	1035714
% выполнения рейсов	96,5	92,7	96,3	98,2	97,9

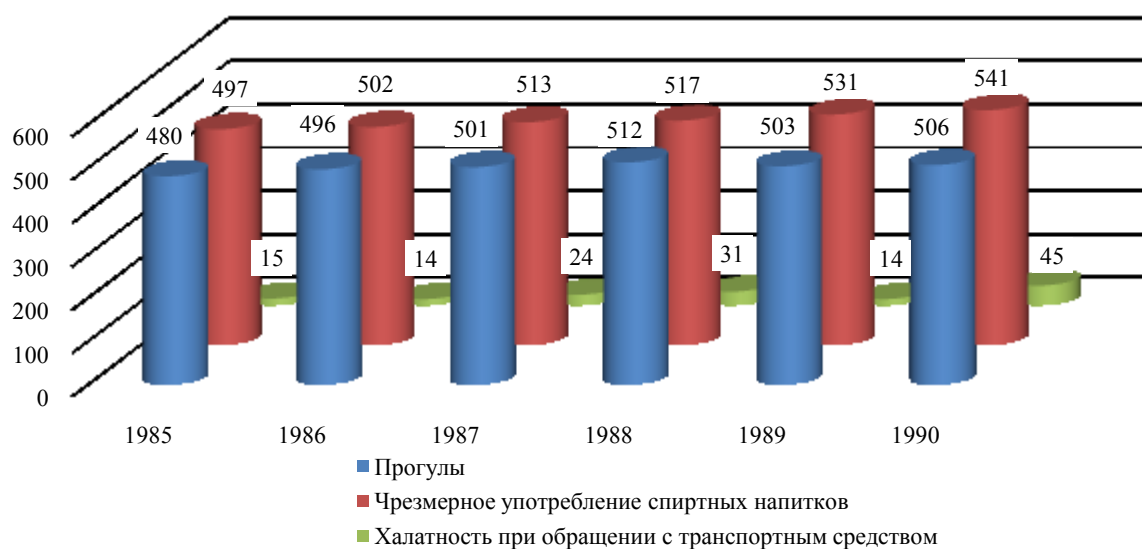


Рис. 1. Нарушения водителями пассажирских автобусов трудовой дисциплины в 1985–1990 гг.²⁸

Таблица 2
Состояние аварийности в Ульяновске в 1987–1988 гг.²⁹

Район	Год	ДТП	Погибло	Ранено
Ленинский	1987	48	5	43
	1988	69	6	73
Железнодорожный	1987	63	8	64
	1988	62	8	68
Засвияжский	1987	81	9	81
	1988	89	9	89
Заволжский	1987	63	11	61
	1988	79	6	82

²⁷ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 38. Д. 24. Л. 25; Оп. 40. Д. 71. Л. 83; ГАУО. Ф. Р-2106. Д. 1479. Л. 21; Оп. 7. 1691. Л. 17.

²⁸ ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. 1652. Л. 7; ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 40. Д. 71. Л. 23.

²⁹ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 38. Д. 24. Л. 25.

Однако плановые показатели выполнить так и не удалось.

В период двенадцатой пятилетки произошел значительный рост и грузового транспорта, что позволяло справляться «Ульяновскавтотранс» с задачами по перевозке грузов. Городские грузовые автотранспортные предприятия занимались централизованной вывозкой контейнеров, нефтепродуктов, железобетонных изделий, силикатного кирпича, цемента, угля, продуктовых товаров и т. п. [11, с. 237]. Перевозка груза в основном осуществлялась на машинах ГАЗ-51, коэффициент использования грузоподъемности автомобиля при этом не превышал 0,25. Всего в городе было задействовано в грузовых перевозках 6 автотранспортных предприятий³⁰. УГАТП-1 к 1986 г. насчитывал 357 грузовых автомобилей, 6 легковых и 4 автобуса. Предприятие занималось организацией и осуществлением перевозок различного рода грузов автотранспортом и транспортно-экспедиторским обслуживанием промышленных предприятий. При перевозке строительных материалов, преимущественно силикатного кирпича, использовался пакетный способ перевозки автопоездами. Другое предприятие, ГАТП-4, базировалось на производственных площадях по улице Урицкого и имело в своем распоряжении гаражное и станочное оборудование, а также столовую на 70 человек, которая позволяла персоналу питаться, не покидая производства. Предприятие располагало 213 грузовыми автомобилями различной комплектации, на которых были задействованы 450 рабочих, из них 35 обладали правительственными наградами³¹. Основным направлением деятельности предприятия было обслуживание торговых предприятий и общепита.

Кроме данных предприятий грузовыми перевозками занимались также Ульяновское производственное автотранспортное объединение, а/к 1462, ГАТП-5 и ГАТП-7. Среди них стоит отметить ГАТП-5, которое стало первым в Ульяновске грузовым автотранспортным предприятием, внедрившим в период одиннадцатой пятилетки метод контейнерных перевозок. Внедрение контейнерного метода перевозки дало возможность уменьшить временные затраты, сократить количе-

ство автомобилей, необходимых для обслуживания промышленных предприятий, значительно усовершенствовать доставку грузов потребителям³². В 1986 г. на грузовых предприятиях имелась 6251 единица грузового транспорта, из них на предприятиях общего пользования – 598, или 9,5 % от общего числа, а перевезено 27 % грузов от общего объема транспортных перевозок. В уборочных работах было задействовано 696 автомобилей и 1800 механизаторов³³. Однако в ходе уборочных работ грузовые автопредприятия Железнодорожного и Заволжского районов проявили случаи неорганизованности в подготовке и направлении автотранспорта на уборку урожая [12, с. 53].

Происходили преобразования и в грузовых автотранспортных предприятиях, по итогам которых некоторые из них объединялись, а другие упразднялись. Так, 10 марта 1986 г. «Ульяновскавтотранс» было принято решение о введении в состав Ульяновского производственного автотранспортного объединения УГАТП-1. В результате слияния было сформировано УПАТО-1. Рабочие УПАТО-1 постоянно занимались поиском новых форм организации и методов труда, а также более совершенных трудовых отношений. Одним из нововведений стал переход предприятия на арендный подряд. В результате перехода грузовое автотранспортное предприятие получило большую самостоятельность, что позволило увеличить показатели труда в среднем на 15 %³⁴.

Каждый водитель предприятия занялся самообразованием и старался внедрять более новые технологии, дабы достигнуть более высоких показателей. В результате были расширены объемы перевозок, а также при проведении уборочных работ было задействовано больше единиц техники [13, с. 158]. В 1990 г. было задействовано 190 транспортных единиц на уборке сахарной свеклы в Цильнинском районе [13, с. 158]. Основные трудности при перевозке сахарной свеклы были связаны с началом дождей, однако, благодаря решению водителей упаковывать свеклу в мешки и накрывать их тентом удалось доставить в хорошем состоянии более 85 % урожая [12, с. 48].

³⁰ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30. Д. 71. Л. 23.

³¹ ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 1259. Л. 15.

³² ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30. Д. 71. Л. 28.

³³ ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 1259. Л. 15.

³⁴ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30. Д. 71. Л. 23.

Таким образом, в 1981–1990 гг. в Ульяновске значительно возросла роль автотранспорта, что было связано, прежде всего, с интенсивным периодом строительства промышленных, культурных и жилых объектов. Городские грузовые автотранспортные предприятия активно пользовались трудом рационализаторов, разрабатывавших новые проекты внедрения инновационных технологий, которые дали бы возможность увеличить эффективность труда. Благодаря рационализаторам на ульяновских грузовых автотранспортных предприятиях были внедрены

контейнерный и пакетный метод перевозок, что способствовало более эффективной работе отраслей народного хозяйства. Одновременно с грузовым постоянно рос и автобусный пассажирский парк, а также возникали новые маршруты. Зачастую автобусные маршруты подвергались масштабным изменениям, которые выполнялись в соответствии с данными о количестве перевезенных пассажиров и обращениями ульяновцев и представителей профкомов промышленных организаций. Все это дало возможность наладить эффективное автобусное сообщение.

Список литературы

1. Горшенин А.В. Городской пассажирский транспорт Среднего Поволжья в 1941–1950 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Белгород, 2018. 22 с.
2. Лаврентьев А.В. Автомобильный транспорт юга Дальнего Востока СССР: 30-е – сер. 80-х годов XX в. исторический опыт: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Владивосток, 2001. 22 с.
3. Матвеева В.Р. Развитие массового общественного транспорта в городах Башкирской АССР в 1925–1991 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Уфа, 2016. 31 с.
4. О'Салливан А. Экономика города. М.: ИНФРА-М, 2002. 706 с.
5. Симпсон Б.Дж. Планирование развития городов и общественный транспорт в Великобритании, Франции и ФРГ. М.: Транспорт, 1990. 96 с.
6. Калимуллин Р.Р. Идеино-теоретические основы научно-технического развития СССР в 1950–1980-е гг.: соотношение теории постиндустриального общества и теории НТР // Инновационная наука. 2017. Т. 7. С. 33-37.
7. Горшенин А.В. К вопросу о становлении трамвайного движения в г. Ульяновске // Самарский научный вестник. 2017. Т. 6. № 1 (18). С. 129-135.
8. Вильчик А.А. Строительное производство Ульяновской области в 1971–1980-е гг. // Симбирский историк: сб. науч. ст. Вып. 3. Ульяновск: УлГПУ, 2017. С. 28-32.
9. Ширишков А.С., Антипов И.А. Повышение эффективности обслуживания пассажиров общественным автомобильным транспортом // Аллея науки. 2018. Т. 4. № 4 (20). С. 837-838.
10. Сагателян Г.Ш., Дядя С.А. Кризис советской системы мотивации труда в 30–80-е годы XX века // Вестник Рязанского государственного университета им. С.А. Есенина. 2017. № 2 (55). С. 45-56.
11. Филатов А.В. Реализация социально-экономической программы и состояние грузового транспорта Ульяновской области в 1960–1970-е годы // История Поволжья сквозь призму истории России: материалы Всерос. науч. конф., пров. 23 ноября 2018 г. в рамках Форума, посвящ. 75-летию кафедры истории историко-филологического факультета УлГПУ им. И.Н. Ульянова. Ульяновск: ФГБОУ ВО «УлГПУ им. И.Н. Ульянова», 2019. Т. 1. С. 234-237.
12. Бармин А.В., Карпенко С.Я. Дорога длиною в пятьдесят лет. Ульяновск: Объединение «Ульяновск-автотранс», 1993. 110 с.
13. Пашкин А.Г., Забалухина Н.В. Симбирский – Ульяновский край в новейшей истории России. 1917–1991. Люди, события, факты. Ульяновск: Корпорация технологий продвижения, 2012. 200 с.

References

1. Gorshenin A.V. *Gorodskoy passazhirskiy transport Srednego Povolzh'ya v 1941–1950 gg.: avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [Urban Passenger Transport of the Middle Volga Region in 1941–1950. Cand. hist. sci. diss. abstr.]. Belgorod, 2018, 22 p. (In Russian).
2. Lavrentyev A.V. *Avtomobil'nyy transport yuga Dal'nego Vostoka SSSR: 30-e – seredina 80-kh godov XX v. istoricheskiy opyt: avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [Road Transport of the Far East South of the USSR: 30s – mid 80s of 20th Century Historical Experience. Cand. hist. sci. diss. abstr.]. Vladivostok, 2001, 22 p. (In Russian).
3. Matveyeva V.R. *Razvitiye massovogo obshchestvennogo transporta v gorodakh Bashkirskoy ASSR v 1925–1991 gg.: avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [The Development of Mass Public Transport in the Cities of the

- Bashkir Autonomous Soviet Socialist Republic in 1925–1991. Cand. hist. sci. diss. abstr.]. Ufa, 2016, 31 p. (In Russian).
4. O'Sullivan A. *Ekonomika goroda* [City Economy]. Moscow, INFRA-M Publ., 2002, 706 p. (In Russian).
 5. Simpson B.D. *Planirovaniye razvitiya gorodov i obshchestvennyy transport v Velikobritanii, Frantsii i FRG* [Urban Planning and Public Transport in the UK, France and Germany]. Moscow, Transport Publ., 1990, 96 p. (In Russian).
 6. Kalimullin R.R. Ideyno-teoreticheskiye osnovy nauchno-tekhnicheskogo razvitiya SSSR v 1950–1980-e gg.: sootnosheniye teorii postindustrial'nogo obshchestva i teorii NTR [The ideological and theoretical foundations of the scientific and technological development of the USSR in the 1950–1980s: the correlation of the theory of post-industrial society and the theory of technological revolution]. *Innovatsionnaya nauka* [Innovative Science], 2017, vol. 7, pp. 33-37. (In Russian).
 7. Gorshenin A.V. K voprosu o stanovlenii tramvaynogo dvizheniya v g. Ul'yanovske [The question of tram traffic development in Ulyanovsk]. *Samarskiy nauchnyy vestnik – Samara Journal of Science*, 2017, vol. 6, no. 1 (18), pp. 129-135. (In Russian).
 8. Vilchik A.A. Stroitel'noye proizvodstvo Ul'yanovskoy oblasti v 1971–1980-e gg. [Construction production of the Ulyanovsk region in the 1971–1980s]. *Simbirskiy istorik. Vyp. 3* [Simbirsk Historian. Issue 3]. Ulyanovsk, Ulyanovsk State University of Education, 2017, pp. 28-32. (In Russian).
 9. Shirshikov A.S., Antipov I.A. Povysheniye effektivnosti obsluzhivaniya passazhirov obshchestvennym avtomobil'nym transportom [Improving the efficiency of passenger service by public motor-vehicle transport]. *Alleya nauki* [Science Alley], 2018, vol. 4, no. 4 (20), pp. 837-838. (In Russian).
 10. Sagatelyan G.S., Dyadya S.A. Krizis sovetskoy sistemy motivatsii truda v 30–80-e gody XX veka [Crisis of the Soviet motivation system in the 1930–1980s]. *Vestnik Ryazanskogo gosudarstvennogo universiteta im. S.A. Esenina* [Bulletin of Ryazan State University named for S. A. Yesenin], 2017, no. 2 (55), pp. 45-56. (In Russian).
 11. Filatov A.V. Realizatsiya sotsial'no-ekonomicheskoy programmy i sostoyaniye gruzovogo transporta Ul'yanovskoy oblasti v 1960–1970-e gody [Implementation of the social and economic program and the state of freight transport in the Ulyanovsk Region in the 1960–1970s] *Materialy Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii, provedennoy 23 noyabrya 2018 g. v ramkakh Foruma, posvyashchennogo 75-letiyu kafedry istorii istoriko-filologicheskogo fakul'teta UIGPU im. I.N. Ul'yanova «Istoriya Povolzh'ya skvoz' prizmu istorii Rossii»* [Proceedings of the All-Russian Scientific Conference, Held on 23 November, 2018 Within The Forum Dedicated to the 75th Anniversary of History Department of History and Philology Faculty of Ulyanovsk State University of Education “History of Volga Region Through the Prism of History of Russia”]. Ulyanovsk State University of Education, 2019, vol. 1, pp. 234-237. (In Russian).
 12. Barmin A.V., Karpenko S.Y. *Doroga dlinoyu v pyat'desyat let* [Fifty Years Road]. Ulyanovsk, “Ul'yanovskavtotrans” Publ., 1993, 110 p. (In Russian).
 13. Pashkin A.G., Zabalukhina N.V. *Simbirskiy – Ul'yanovskiy kray v noveyshey istorii Rossii. 1917–1991. Lyudi, sobytiya, fakty* [Simbirsk – Ulyanovsk Region in the Contemporary History of Russia. 1917–1991. People, Events, Facts]. Ulyanovsk, Promotion Technology Corporation Publ., 2012, 200 p. (In Russian).

Информация об авторах

Мухамедов Рашит Алимович, доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории. Ульяновский государственный педагогический университет им. И.Н. Ульянова, г. Ульяновск, Российская Федерация. E-mail: rasis56@mail.ru

Вклад в статью: концепция и дизайн исследования, научное консультирование, работа с архивными документами и материалами, анализ и структурирование терминологии, итоговая обработка результатов исследования, написание раздела статьи, редактирование.

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-6181-3249>

Information about the authors

Rashit A. Muchamedov, Doctor of History, Professor, Professor of History Department. Ulyanovsk State University of Education, Ulyanovsk, Russian Federation. E-mail: rasis56@mail.ru

Contribution: study conception and design, scientific consulting, work with archival documents and materials, terminology analysis and structure, final research results processing, article section writing, editing.

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-6181-3249>

Хисамов Марат Ильгизович, аспирант, кафедра истории. Ульяновский государственный педагогический университет им. И.Н. Ульянова, г. Ульяновск, Российская Федерация. E-mail: Mr.marat.ul@icloud.com

Вклад в статью: набор первичного материала, анализ авторской картотеки, изучение группы исторических источников по проблематике, статистическая обработка архивных материалов, статистический анализ данных и составление диаграмм, написание части текста.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4954-8352>

Конфликт интересов отсутствует.

Для контактов:

Мухамедов Рашит Алимович
E-mail: rasis56@mail.ru

Поступила в редакцию 07.03.2019 г.
Поступила после рецензирования 28.03.2019 г.
Принята к публикации 05.07.2019 г.

Marat I. Khisamov, Post-Graduate Student, History Department. Ulyanovsk State University of Education, Ulyanovsk, Russian Federation. E-mail: Mr.marat.ul@icloud.com

Вклад в статью: source material acquisition, work with literature references, authors card files study, group of historical sources on the subject study, archival materials statistical processing, statistical data analysis and charting, part of text drafting.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4954-8352>

There is no conflict of interests.

Corresponding author:

Rashit A. Muchamedov
E-mail: rasis56@mail.ru

Received 7 March 2019
Reviewed 28 March 2019
Accepted for press 5 July 2019