

## РАЗВИТИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ ПРЕДПРИЯТИЙ ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В ГОДЫ ВОСЬМОЙ ПЯТИЛЕТКИ (1966–1970 гг.)

В статье рассматриваются основные направления деятельности государственных органов власти, трудовых коллективов предприятий транспорта Западной Сибири по совершенствованию работы городского общественного транспорта региона в годы восьмой пятилетки (1966–1970 гг.). В изучаемый период повышение уровня транспортного обслуживания жителей городов напрямую связывалось с мерами по развитию и укреплению материально-технической базы предприятий пассажирского транспорта, техническим перевооружением автомобильного и трамвайного парка подвижного состава, строительством в Западной Сибири нового вида общественного транспорта — городского троллейбуса. Автор приходит к выводу, что в годы восьмой пятилетки предприятия городского общественного транспорта региона получили существенное материально-техническое развитие, ставшее основой увеличения объема пассажирских перевозок и повышения качества транспортного обслуживания городского населения Западно-Сибирского региона.

**Ключевые слова:** городской общественный транспорт Западной Сибири, материально-техническая база городских предприятий транспорта Западно-Сибирского региона, качество транспортного обслуживания городского населения региона, восьмая пятилетка, 1966–1970 гг., трудовые коллективы предприятий транспорта, автопредприятия, городской электротранспорт.

Задачи повышения материального и культурного уровня жизни населения, обозначенные программой развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу, предъявляют повышенный спрос на транспортные услуги. Их потребление, в свою очередь, должно обеспечивать более полное удовлетворение социальных, культурных и бытовых потребностей граждан страны. В утверждённой Правительством Российской Федерации в 2008 году «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» развитие системы автомобильного и городского наземного транспорта напрямую связывается с решением задач модернизации экономики и общественных отношений в целом со стимулом инновационного развития государства [1]. Являясь составным звеном единой транспортной системы страны, городской пассажирский

транспорт осуществляет более 94 % пассажирских перевозок, железнодорожный — 5,2 %, речной, морской и воздушный — 0,4 % от объёма перевозимых пассажиров в год. Несмотря на положительную динамику в развитии общественного транспорта страны последнего десятилетия, в работе городских пассажирских предприятий имеется отставание от спроса на услуги транспорта: не полностью удовлетворяется потребность в пассажироперевозках, остаётся низким интервал движения транспортных средств на маршрутах, невысок уровень культуры обслуживания пассажиров, особенно в утренние и вечерние часы пик.

Таким образом, изучение практического опыта, связанного с развитием и функционированием городского транспорта, выступает как важная социальная задача исторической науки. Об актуально-

сти данной проблематики свидетельствует интерес ряда исследователей: Н. Б. Коган, Д. А. Драчина, М. А. Майорова, С. А. Пьянкова и др. [2–4] как к современным, так и к историческим аспектам функционирования городских транспортных систем страны. Вместе с тем необходимо отметить: эта тема ещё не получила должного освещения в работах историков. Многие вопросы данной проблемы достаточно полно освещены в трудах экономистов [5], социологов [6], практических работников транспорта [7]. В свою очередь, изучение опыта развития общественного транспорта в разные исторические периоды страны может играть важную роль в вопросах оптимизации деятельности этой сферы в современной России.

В этой связи значительный интерес представляет вопрос развития городского транспорта Западной Сибири в годы восьмой пятилетки (1966–1970 гг.), вошедшей в историю советской экономики как самой результативной по всем основным показателям, в том числе по развитию и укреплению материально-технической базы городского общественного транспорта. Значимость же Западной Сибири обоснована особым местом этого региона в экономической стратегии страны: на эти годы приходится широкая программа освоения нефтяных районов Севера; развитие производительных сил сопровождалось ростом новых городов: Нефтеюганска, Стрижевого, Сургута, Нижневартовска, Уренгоя и др., в целом росло число городских жителей.

Целью данного исследования явилось изучение основных направлений деятельности руководящих органов Западной Сибири по развитию городского общественного транспорта региона в годы восьмой пятилетки (1966–1970 гг.) Для достижения обозначенной цели необходимо рассмотреть осуществляемые меры по развитию материально-технической базы предприятий пассажирского транспорта: техническое перевооружение парка подвижного состава, «строительство» городского троллейбуса; проанализировать работу по совершенствованию технологии ремонта подвижного состава, наращиванию площадей гаражей-стоянок, ремонтных мастерских и пунктов технического обслуживания транспортных средств, строительству и реконструкции трамвайно-троллейбусных линий.

Одним из главных условий повышения эффективности работы транспорта является всемерное развитие и укрепление его материально-технической базы. Определяя перспективы экономического развития страны на восьмую пятилетку, Директивами пятилетнего плана на 1966–1970 гг. ставилась задача вывести все отрасли экономики, и транспорта в том числе, на передовые рубежи науки и техники. При составлении нового пятилетнего плана руководством страны не могли не учитываться результаты развития транспорта в годы семилетки, 1959–1965 гг. В частности, положительным достижением за предшествующий период признавалось выполнение плана объёма перевозок всеми видами транспорта, однако в области технической оснащённости, электрификации, механизации и автоматизации транспорта имелось заметное отставание. Существенным недостатком в развитии пассажирского транспорта называлась также наметившаяся диспропорция между количеством транспортных средств и развитием производственно-технической базы предприятий. Дело в том, что за 1959–1965 гг. в стране было ликвидировано около 70 ты-

сяч мелких нерентабельных автохозяйств, вследствие чего возросло число средних и крупных предприятий транспорта. Укрупненных автохозяйств со 100 и более автомобилями в этот период увеличилось на 60 %, а парк автомобилей в них вырос на 87,5 % [8, с. 7]. В результате основные производственные фонды на конец 1967 г., по Министерству автомобильного транспорта РСФСР, составили 2 187,1 млн рублей, в том числе, в подвижном составе — 1 280,9 млн рублей и в производственно-технической базе — 906 млн рублей. В процентном соотношении — соответственно 58,6 и 41,1 %. Рациональной же считается такая структура производственных фондов, в которой подвижной состав равен 40 %, а производственная база — 60 % [9, с. 19].

Имело место отставание в развитии материально-технической базы предприятий городского электротранспорта, особенно — в развитии ремонтных мощностей трамвайно-троллейбусных парков. В силу этого удельный вес пассажироперевозок городским трамваем уменьшился и составлял в 1965 г. по РСФСР около 27 %. Незначительными темпами увеличивался объём пассажироперевозок городским троллейбусом [10, с. 271–272].

С учётом итогов предшествующего периода, на 1966–1970 гг. государственными органами страны ставилась задача значительно усилить работу по развитию и укреплению материально-технической базы городского общественного транспорта. При этом особый упор был сделан на совершенствование организации и технологии ремонта подвижного состава, улучшение снабжения ремонтных заводов и автохозяйств запасными частями, повышение качества последних. Перед руководителями предприятий городского транспорта, трудовыми коллективами ставились задачи по увеличению площадей гаражей и ремонтных мастерских, строительству трамвайно-троллейбусных линий. Ибо в большинстве предприятий городского транспорта более 50 % подвижного состава хранилось под открытым небом, отсутствовало необходимое количество площадей зон профилактического осмотра. Наряду с этим в большинстве городов Западной Сибири отсутствовали заводы по капитальному ремонту трамваев и троллейбусов, ощущалась острая нехватка запасных частей для автобусов и легковых такси.

Следуя директивам пятилетнего плана развития страны, задачи по развитию городского пассажирского транспорта в 1966–1970 гг. определяли партийные и советские органы, трудовые коллективы транспортных предприятий областей и края Западной Сибири. Так, в январе 1967 г. исполком Омского городского Совета депутатов трудящихся принял план «Комплексной схемы развития всех видов городского общественного транспорта Омска», разработанного проектным институтом «Гипрогоркоммундортранс» Министерства коммунального хозяйства РСФСР [11]. В октябре 1965 г. Совет министров РСФСР утвердил мероприятия по дальнейшему развитию городского хозяйства Томска на 1966–1970 гг. Планом намечалась большая программа развития городского транспорта: строительство автобусного парка на 200 машино-мест, таксомоторного парка на 270 автомобилей; предусматривалось строительство и пуск нового вида пассажирского транспорта — городского троллейбуса. Трудовой коллектив областного транспортного управления Новосибирска в проекте плана на восьмую пятилетку брал обязательство уве-

Поступление новых марок транспортных единиц в процентах к общему количеству парка машин пассажирских предприятий Западной Сибири (1966–1970 гг.)

	Автобусы	Л/такси	Трамваи	Троллейбусы
Алтайский край	67	66	24	—
Кемеровская обл.	19	24	16	—
Новосибирск	30,4	18,6	50	39
Омск	69	27	35	47
Томск	27	24	30	—
Тюменская обл.	18,8	29	—	—
По региону	40,2	30,1	32,2	43*

\*К 1966 г. пассажироперевозки городским троллейбусом осуществлялись только в Новосибирске и Омске.

личить объем перевозок пассажиров автобусами в 1,7 раза, на 25,4 % повысить коэффициент работы легковых такси за счет укрепления технической базы предприятий и пополнения автопарка новыми образцами автобусов и такси. Аналогичные задачи намечались и в других областях и крае Западно-Сибирского региона.

Необходимо отметить, что большое значение в развитии и улучшении работы городского транспорта страны в рассматриваемый период сыграло существенное обновление парка подвижного состава транспортных предприятий. В 1966–1970 годы парк городского транспорта страны пополнился новыми марками автобусов, легковых автомобилей, модернизированными вагонами электротранспорта. За предшествующие годы отечественное автомобилестроение освоило выпуск более 326 моделей и модификаций автомобилей различного назначения. К середине 60-х годов в стране были построены новые и реконструированы старые автобусные заводы, которые позволили увеличить производство автобусов различной вместимости, существенно улучшить их конструктивные и эксплуатационные качества. За годы пятилетки производство автобусов увеличилось на 30 %, легковых автомобилей — на 72 %, на 45 % возрос выпуск троллейбусов [12, с. 98]. Пассажирские автопарки страны пополнились новыми образцами машин: ЛАЗ — 698, ЛиАЗ — 697, РАФ — 977, легковыми автомобилями ГАЗ-24 «Волга», автобусами иностранного производства «Икарус-280», изготовленными в Венгерской Народной Республике. Городские парки электротранспорта получили новые марки троллейбусов ЗИУ — 5, трамваев — МТБ-82-Д, «Урал»; трамвайные парки продолжали пополняться вагонами чехословацкого производства.

За годы восьмой пятилетки существенно обновился парк пассажирских предприятий западносибирских городов. Одновременно увеличился автобусный (на 40,2 %), трамвайный (на 32,2 %), троллейбусный (на 43 %) парк региона, о чем свидетельствуют данные табл. 1 [13].

Важным направлением в развитии материально-технической базы городского транспорта стало освоение капитальных вложений, отпущенных государством на эти цели, планирование и реализация планов строительства объектов коммунального хозяйства и городского транспорта. В исследуемый период на развитие городского хозяйства региона были отпущены крупные капиталовложения. Например, на развитие коммунального хозяйства и городского транспорта Омска за пятилетие было

направлено 53,6 млн рублей, Томска — 12 млн рублей, на укрепление материально-технической базы пассажирских предприятий Новосибирска — 15,6 млн рублей. В целом по региону капиталовложения на эти цели увеличились в рассматриваемый период более чем на 32 % по сравнению с 1961–1965 гг. [14], что позволило успешно решать разработанные мероприятия по строительству пусковых объектов городского транспорта. Так, план развития городского транспорта Новосибирска на восьмую пятилетку прошел согласование с Госпланом и Госстроем РСФСР, рассмотрен на коллегии Министерства коммунального хозяйства республики. В июне 1967 г. руководство области определило задания по строительству объектов общественного транспорта. Всего за пятилетие планировалось построить два пассажирских автопредприятия, три автогаража, две мастерские по ремонту автомобилей; для городского электротранспорта — трамвайно-троллейбусное депо на 200 вагоно-мест, мастерские службы пути и электроснабжения общей площадью 2000 м кв., тяговые подстанции на 12 000 кв. м.

В строительные организации города были доведены плановые сроки сдачи объектов, составлены графики поставок стройматериалов и механизмов, доукомплектованы отдельные бригады каменщиков и монтажников. Управлению городского строительства Новосибирска руководство города рекомендовало обращать особое внимание на соблюдение сроков возведения объектов, недопущение случаев сдачи последних с низким качеством выполненных работ. В ходе выполнения поставленных задач городские власти сконцентрировались на индивидуальной работе с руководителями строительных организаций, вопросах повышения производственной дисциплины трудовых коллективов, организации социалистического соревнования. К работе за соблюдением сроков строительства и качества возводимых объектов транспорта привлекались комиссии из числа руководителей районов города, комитеты народного контроля, общественные работники пассажирских предприятий. В результате за восьмую пятилетку в Новосибирске вступили в строй два автопредприятия, трамвайно-троллейбусное депо на 200 вагоно-мест, 11 тяговых подстанций электротранспорта; на 42 % возросла общая длина трамвайно-троллейбусных линий.

В Томске за годы восьмой пятилетки вступили в строй новые цеха и зоны технического осмотра автомобилей, гараж-стоянка на 100 машино-мест; введено в эксплуатацию трамвайно-троллейбусное

Объём выполненных работ по строительству трамвайно-троллейбусных линий  
в городах Западной Сибири (1966–1970 гг.)

	Троллейбусных линий (км)	В % к 1965 г.	Трамвайных линий (км)	В % к 1965 г.
Алтайский край	40	100	42,5	144,7
Кемеровская обл.	27,1	100	40,0	30,0
Новосибирск	58,1	68,5	20,1	15,6
Омск	25,7	52,0	7,2	9,0
Томск	56,7	100	1,0	2,0
Тюмень	28,3	100	—	—
По региону	235,9	246,0	110,8	20,1

депо, в 2,6 раза увеличилась мощность тяговых подстанций электротранспорта.

Существенное развитие в 1966–1970 гг. получила материально-техническая база пассажирских автотранспортных предприятий Омска, Барнаула, других городов. Развитие материально-технической базы предприятий городского транспорта явилось в исследуемый период важным условием для увеличения объема пассажироперевозок, повышения уровня транспортного обслуживания городского населения региона.

Значимым направлением в развитии городского общественного транспорта страны в рассматриваемый период стал электротранспорт и, прежде всего, городской троллейбус. В организации нового вида пассажирского транспорта, не получившего ещё к тому времени своего развития в большинстве городов страны, государство усматривало реальную основу повышения уровня транспортного обслуживания людей, улучшения экологической обстановки.

За годы восьмой пятилетки городской троллейбус получил существенное развитие в Западной Сибири, о чём свидетельствует табл. 2 [15].

Как видно из табл. 2, в Барнауле, Рубцовске, (Алтайский край), Кемерово, Томске, Тюмени и др. было построено 235,9 км троллейбусных линий; введено в эксплуатацию необходимое количество производственных сооружений: троллейбусных депо, ремонтных цехов, тяговых электроподстанций, проведены значительные работы по реконструкции городских дорог и уличного освещения. Учитывая сложность и «новизну» проводимых работ, к строительству главных объектов городского троллейбуса привлекались ведущие строительные организации, их генеральными заказчиками выступали крайисполком, областные и городские исполкомы региона; в качестве консультантов и наставников были приглашены опытные инженеры, рабочие-ремонтники из Перми и Свердловска, имевшие практический опыт монтажа троллейбусных линий [16]. В Томске, например, строительство объектов городского троллейбуса велось методом народной стройки. Городские власти сумели организовать и привлечь к этому важному делу коллективы предприятий, учебные заведения, общественные организации Томска. Для координации строительных работ в апреле 1967 г. по решению горкома партии был создан общественный штаб из 15 человек. Руководство штабом осуществляли секретарь горкома партии Ю. И. Литвинцев (председатель) и заместитель председателя горисполкома Л. М. Тютюрев. За семь месяцев работы (март–октябрь 1967 г.) томичами был произведён полный объём строитель-

ных работ первой очереди городского троллейбуса. Обобщив первый опыт, было принято решение о применении метода народной стройки при возведении последующих очередей Томского троллейбуса.

Действенной формой контроля за ходом строительства объектов городского троллейбуса в регионе стали в рассматриваемый период смотры качества работ, создание городских и районных советов содействия коммунальному и культурно-бытовому строительству. В Барнауле, например, ежегодно проводились смотры строительных работ объектов городского хозяйства. На период смотра при горкоме партии работал штаб смотра, а в строительных организациях создавались комиссии, в которые входили представители строительных предприятий и общественных организаций. Активное участие в строительстве объектов городского троллейбуса принимала молодёжь. Городские, районные комитеты комсомола региона брали шефство над городскими стройками, организовывали субботники, направляли студенческие строительные отряды в период третьего трудового семестра. Благодаря целенаправленной работе, в пяти городах региона было осуществлено строительство городского троллейбуса, что создало основу для дальнейшего улучшения функционирования транспортной системы городов. К 1970 г. общая протяжённость троллейбусных линий в регионе увеличилась на 246 %, мощность тяговых подстанций электротранспорта возросла на 186,2 %, была проведена реконструкция значительной части трамвайных путей [17].

Характерной особенностью изучаемого периода стала набирающая силу практика, когда многие руководители автотранспортных предприятий региона стали пересматривать предыдущую «модель» строительства так называемых «комплексных автогаражей», в которых осуществлялось хранение, текущий ремонт и все виды технического обслуживания автомобилей. Тем более для укрупнённых автопредприятий, состоящих из 250 и более автомобилей, подобная форма содержания и обслуживания подвижного состава становилась малоэффективной. Реализация пожеланий транспортников региона положила начало строительству специализированных производственных сооружений предприятий автотранспорта. Так, в 1970 г. пассажирские автопарки Омска располагали достаточной площадью оборудованных гаражей и стоянок, зон текущего и профилактического ремонта машин. Четыре пассажирских автопредприятия Новосибирска также имели 16 специализированных цехов по ремонту и основным видам техобслуживания

автомобилей. Кроме того, в этот период стала осуществляться работа по централизации капитального ремонта транспортных средств путём создания базовых авторемонтных (в Омске) и электротранспортных (в Новосибирске) заводов.

Наряду с решением задач по ускорению темпов гаражного строительства серьёзное внимание в регионе уделялось внедрению средств предпускового подогрева двигателей в зимнее время при безгаражном содержании автомобилей. Первыми в Западной Сибири подогрев двигателей стали применять коллективы предприятий Тюменской области. Уже в феврале 1966 г. при планировании строительства капитальных объектов предприятий автотранспорта ими предусматривалась программа по совершенствованию безгаражной формы содержания транспорта. В результате уже к концу 1966 г. автомобильные парки области имели в эксплуатации 1044 машино-мест электроподогрева, 1047 машино-мест пароподогрева, 547 машино-мест воздухоподогрева. Руководство этим экспериментом осуществляли инженеры областного автоуправления В. Н. Солдатов и В. А. Щепин [18]. Применение всех видов предпускового подогрева двигателей значительно облегчало запуск автомобилей и уменьшало при этом расход топлива, в целом сокращало время для выхода транспортных средств на свой маршрут, что давало большой экономический эффект.

Опыт тюменских автотранспортников получил широкое применение в предприятиях городского транспорта региона. К примеру, Омский городской автотрест пассажирских перевозок уже к началу 1967 г. располагал оборудованными площадками для открытого хранения автопарка на 250 машино-мест. За короткий срок, в течение 1967 г. в парках пассажирского автотранспорта Новосибирска удалось оборудовать четыре стоянки воздухоподогрева автомобилей на 521 машино-место. Для проведения монтажно-наладочных работ в транспортных предприятиях создавались специальные бригады из числа ремонтных рабочих, слесарей, некоторой части водительского состава. Это способствовало тому, что к концу 1968 г. удалось обеспечить стопроцентное содержание городского пассажирского автотранспорта Новосибирска всеми формами прогрессивного хранения. Аналогичная работа успешно осуществлялась во всех автотранспортных предприятиях городского общественного транспорта Западно-Сибирского региона.

**В заключение** следует отметить, что за годы восьмой пятилетки в Западной Сибири была проведена целенаправленная работа по развитию материально-технической базы городского пассажирского транспорта:

— на треть возросло количество предприятий пассажирского транспорта, автопарки и депо пассажирских предприятий на 36,3 % пополнились новыми, более вместительными и комфортабельными образцами транспортных средств;

— благодаря строительству нового вида электротранспорта — городского троллейбуса, в пяти городах было построено 235,9 км троллейбусных линий, введено в эксплуатацию необходимое количество производственных сооружений: троллейбусных депо, тяговых электроподстанций, проведены значительные работы по реконструкции городских дорог и уличного освещения. На 20,1 % увеличились маршруты городского трамвая, что, в целом, способствовало дальнейшему развитию региональной транспортной сети;

— около 75 % подвижного состава было обеспечено оборудованными стоянками и гаражами. Внедрение специализированных цехов по техническому обслуживанию транспортных средств существенно повышало качество технического обслуживания подвижного состава. За счёт механизации и усовершенствования производственных процессов росла производительность труда ремонтных рабочих;

— однако эти результаты могли быть весомее, если бы удалось до конца преодолеть ведомственный подход к строительству объектов городского хозяйства. Ещё оставалось значительное число мелких строительных организаций-подрядчиков, что отрицательно сказывалось на качестве, темпах работ, удорожании строительства. В результате, около 30 % городов региона не имели заводов по ремонту транспортных средств, на ряде предприятий медленно решались вопросы механизации и автоматизации производственных процессов. Несмотря на это, достигнутые результаты в развитии материально-технической базы пассажирского транспорта стали основой увеличения объёма перевозок и повышения качества транспортного обслуживания сибиряков: за 1966—1970 гг. объём пассажиро-перевозок на внутригородских маршрутах как в Западной Сибири, так и в целом по РСФСР увеличился в 4 раза, а пассажиро-перевозки городским троллейбусом возросли с 107,5 млн человек в 1965 г. до 200,9 млн человек в 1970 г. [19, с. 2, 3].

#### Библиографический список

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р // Собрание законодательства Российской Федерации. М., 2008.
2. Коган Л. Б. Быть горожанами. М.: Мысль, 1990. 205 с. ISBN 5-244-00429-8.
3. Дрючин Д. А., Майоров М. А. Основные направления повышения качества транспортного обслуживания населения городским пассажирским транспортом по регулярным маршрутам // Вестник Оренбургского государственного университета. 2015. № 4 (179). С. 30—36.
4. Пьянков С. А. Автомобилизм в российской провинции начала XX века. Рецензия на книгу: Роднов М. И. Первые уфимские авто. Уфа: Альфа-Реклама, 2018. 200 с. // История: факты и символы. 2019. № 3 (20). С. 138—141.
5. Правдин Д. И., Харин В. Д. Экономическое стимулирование в сфере обслуживания. М., 1970. 166 с.
6. Борщевский М. В. Город. Методологические проблемы комплексного социального и экономического планирования. М.: Наука, 1975. 204 с.
7. Большаков А. М., Кравченко Е. А., Черникова С. Л. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов. М.: Транспорт, 1981. 206 с.
8. Верховский И. А. Новая система планирования и экономического стимулирования предприятий автомобильного транспорта. М.: Транспорт, 1969. 190 с.
9. Трубицин Е. Г. Перспективы развития автомобильного транспорта и проблема повышения производительности труда. М.: Знание, 1968. 36 с.
10. Транспорт и связь СССР: стат. сб. / Гос. ком. СССР по статистике, Информ.-изд. центр. М.: Статистика, 1967. 332 с.
11. Исторический архив Омской области. Ф. 235. Оп. 2. Д. 1788. Л. 11.
12. СССР в цифрах в 1978 году: краткий стат. сб. / ЦСУ при Совете министров СССР. М.: Статистика, 1979. 98 с.
13. Народное хозяйство Тюменской области за годы восьмой пятилетки (1966—1970 годы): стат. сб. / ЦСУ РСФСР.

Стат. упр. Тюмен. обл. 5-е изд., обобщ., перераб. и доп. Омск: Статистика, 1971. 286 с.

14. Государственный архив Алтайского края (ГААК). Ф. 834. Оп. 6. Д. 774. Л. 14.

15. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 2. Оп. 22. Д. 19. Л. 2.

16. ГААК. Ф. 10. Оп. 58. Д. 27. Л. 45.

17. РГАСПИ. Ф. 2. Оп. 22. Д. 21. Л. 2–4.

18. Государственный архив Тюменской области. Ф. 1792. Оп. 2. Д. 126. Л. 5.

19. Автомобильный транспорт. 1971. № 9. 63 с.

**АЛАФЬЕВ Михаил Константинович**, кандидат исторических наук, доцент (Россия), доцент кафедры «Безопасность жизнедеятельности и экология».

SPIN-код: 7997-1850

AuthorID (РИНЦ): 744888

ORCID: 0000-0001-6074-4704

Адрес для переписки: alafev55@mail.ru

#### Для цитирования

Алафьев М. К. Развитие материально-технической базы предприятий городского общественного транспорта Западной Сибири в годы восьмой пятилетки (1966–1970 гг.) // Омский научный вестник. Сер. Общество. История. Современность. 2020. Т. 5, № 4. С. 9–15. DOI: 10.25206/2542-0488-2020-5-4-9-15.

Статья поступила в редакцию 22.06.2020 г.

© М. К. Алафьев

UDC 93/94(571.1)«1966/1970»:656  
DOI: 10.25206/2542-0488-2020-5-4-9-15

**M. K. ALAFIEV**

Omsk State  
Transport University,  
Omsk, Russia

## DEVELOPMENT OF MATERIAL AND TECHNICAL BASE URBAN TRANSPORT COMPANIES IN WESTERN SIBERIA IN YEARS OF EIGHTH FIVE-YEAR PLAN (1966–1970)

The article discusses the main activities of state authorities, labor collectives of transport enterprises in Western Siberia to improve the operation of urban public transport in the region during the eighth five-year plan (1966–1970). During the study period, the increase in the level of transport services for urban residents was directly related to measures to develop and strengthen the material and technical base of passenger transport enterprises, technical re-equipment of automobile and tram rolling stock, and construction of a new type of public transport in Western Siberia – the urban trolleybus. The author comes to the conclusion that during the eighth five-year plan, urban public transport enterprises in the region received significant material and technical development, which became the basis for increasing the volume of passenger traffic and improving the quality of transport services for the urban population of the West Siberian region.

**Keywords:** urban public transport in Western Siberia, material and technical base of urban transport enterprises in the West Siberian region, quality of transport services for the urban population of the region, the eighth five-year plan, 1966–1970, labor collectives of transport enterprises, automobile enterprises, urban electric transport.

#### References

1. Transportnaya strategiya Rossiyskoy Federatsii na period do 2030 goda. Utverzhdena rasporyazheniyem Pravitel'stva Rossiyskoy Federatsii ot 22 noyabrya 2008 g. № 1734-r [Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030] // Sobraniye zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii [Collected Legislation of the Russian Federation]. Moscow, 2008. (In Russ.).

2. Kogan L. B. Byt' gorozhanami [To be citizens]. Moscow, 1990. 205 p. ISBN 5-244-00429-8. (In Russ.).

3. Dryuchin D. A., Majors M. A. Osnovnyye napravleniya povysheniya kachestva transportnogo obsluzhivaniya naseleniya

gorodskim passazhirskim transportom po regul'yarnym marshrutam [The main directions of improvement of quality of transport service of the population city passenger transport along regular routes] // Vestnik Orenburgskogo gosudarstvennogo universiteta. *Vestnik of the Orenburg State University*. 2015. No. 4 (179). P. 30–36. (In Russ.).

4. Pyankov S. A. Avtomobilizm v Rossiyskoy provintsii nachala XX veka. Retseziya na knigu: Rodnov M. I. Pervyye Ufimskiy avto. Ufa: Al'fa-Reklama, 2018. 200 s. [Automobileism in the Russian province of the early 20th century. Book review: Rodnov M. I. First Ufa cars. Ufa: Alfa-Advertising Publ., 2018. 200 p.] // Istoriya: fakty i simvolyy. *Istoriya: Fakty i Simvolyy*. 2019. No. 3 (20). P. 138–141. (In Russ.).

5. Pravdin D. I., Kharin V. D. Ekonomicheskoye stimulirovaniye v sfere obsluzhivaniya [Economic incentives in the service sector]. Moscow, 1970. 166 p. (In Russ.).
6. Borshchevskiy M. V. Gorod. Metodologicheskiye problemy kompleksnogo sotsial'nogo i ekonomicheskogo planirovaniya [City. Methodological problems of complex social and economic planning]. Moscow, 1975. 204 p. (In Russ.).
7. Bolshakov A. M., Kravchenko E. A., Chernikova S. L. Povysheniye kachestva obsluzhivaniya passazhirov i effektivnosti raboty avtobusov [Improving the quality of passenger service and the efficiency of buses]. Moscow, 1981. 206 p. (In Russ.).
8. Verkhovskiy I. A. Novaya sistema planirovaniya i ekonomicheskogo stimulirovaniya predpriyatiy avtomobil'nogo transporta [New system of planning and economic incentives for road transport enterprises]. Moscow, 1969. 190 p. (In Russ.).
9. Trubitsin E. G. Perspektivy razvitiya avtomobil'nogo transporta i problema povysheniya proizvoditel'nosti truda [Prospects for the development of motor transport and the problem of increasing labor productivity]. Moscow, 1968. 36 p. (In Russ.).
10. Transport i svyaz' SSSR: stat. sb. [Transport and communications of the USSR: statistical collection]. Moscow, 1967. 332 p. (In Russ.).
11. Istoricheskiy arkhiv Omskoy oblasti [Historical archive of Omsk region]. File: 235/2/1788/11. (In Russ.).
12. SSSR v tsifrah v 1978 godu: kratkiy stat. sb. [USSR in figures in 1978: a short statistical collection]. Moscow, 1979. 98 p. (In Russ.).
13. Narodnoye khozyaystvo Tyumenskoy oblasti za gody vos'moy pyatiletki (1966–1970 gody): stat. sb. [The national economy of the Tyumen region over the years of the eighth five-year plan (1966–1970): statistical collection]. 5th ed. Omsk, 1971. 286 p. (In Russ.).
14. Gosudarstvennyy arkhiv Altayskogo kraya (GAAK) [State Archives of Altai Territory (SAAT)]. File: 834/6/774/14. (In Russ.).
15. Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv sotsial'no-politicheskoy istorii (RGASPI) [Russian state archive of social and political history (RSASPH)]. File: 2/22/19/2. (In Russ.).
16. GAAK [SAAT]. File: 10/58/27/45. (In Russ.).
17. RGASPI [RSASPH]. File: 2/22/21/2–4. (In Russ.).
18. Gosudarstvennyy arkhiv Tyumenskoy oblasti [State Archives of Tyumen Region]. File: 1792/2/126/5. (In Russ.).
19. Avtomobil'nyy transport. *Avtomobil'nyy Transport*. 1971. No. 9. 63 p. (In Russ.).

---

**ALAFIEV Mikhail Konstantinovich**, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of Life Safety and Ecology Department.

SPIN-code: 7997-1850

AuthorID (RSCI): 744888

ORCID: 0000-0001-6074-4704

Address for correspondence: [alafev55@mail.ru](mailto:alafev55@mail.ru)

#### For citations

Alafiev M. K. Development of material and technical base urban transport companies in Western Siberia in years of eighth five-year plan (1966–1970) // Omsk Scientific Bulletin. Series Society. History. Modernity. 2020. Vol. 5, no. 4. P. 9–15. DOI: 10.25206/2542-0488-2020-5-4-9-15.

Received June 22, 2020.

© M. K. Alafiev