

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2020.5.7>

Мухамедов Рашит Алимович, Хисамов Марат Ильгизович

[Развитие пассажирского автотранспортного сообщения в Ульяновской области в 1956-1965 гг.](#)

В статье рассматривается развитие пассажирского автотранспортного сообщения в Ульяновской области в 1956-1965 гг. Актуальность проблемы обуславливается тем, что пассажирский транспорт является важным связующим звеном системы городского хозяйства, которое закладывает прочный фундамент для интенсивного экономического роста и для сохранения территориальной целостности государств. Проблема проанализирована на базе архивных источников, почерпнутых из фондов Государственного архива новейшей истории Ульяновской области (ГАНИ УО), Государственного архива Ульяновской области (ГАУО), Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), которые впервые вводятся в научный оборот, а также материалов периодической печати. Авторами были подробно рассмотрены мероприятия, реализовавшиеся местными партийными структурами с целью повышения эффективности функционирования системы автотранспортного сообщения. Наряду с этим в работе освещены тенденции развития пассажирского транспорта, его проблемы и достижения.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/9/2020/5/7.html

Источник

[Манускрипт](#)

Тамбов: Грамота, 2020. Том 13. Выпуск 5. С. 41-45. ISSN 2618-9690.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/9.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/9/2020/5/

[© Издательство "Грамота"](#)

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

УДК 93/94; 73.01.09(470.42)

Дата поступления рукописи: 10.03.2020

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2020.5.7>

В статье рассматривается развитие пассажирского автотранспортного сообщения в Ульяновской области в 1956-1965 гг. Актуальность проблемы обуславливается тем, что пассажирский транспорт является важным связующим звеном системы городского хозяйства, которое закладывает прочный фундамент для интенсивного экономического роста и для сохранения территориальной целостности государств. Проблема проанализирована на базе архивных источников, почерпнутых из фондов Государственного архива новейшей истории Ульяновской области (ГАНИ УО), Государственного архива Ульяновской области (ГАУО), Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), которые впервые вводятся в научный оборот, а также материалов периодической печати. Авторами были подробно рассмотрены мероприятия, реализовавшиеся местными партийными структурами с целью повышения эффективности функционирования системы автотранспортного сообщения. Наряду с этим в работе освещены тенденции развития пассажирского транспорта, его проблемы и достижения.

Ключевые слова и фразы: Ульяновская область; Ульяновск; городской транспорт; автобус; план; транспортный маршрут.

Мухамедов Рашит Алимович, д. ист. н., проф.

Хисамов Марат Ильгизович

Ульяновский государственный педагогический университет имени И. Н. Ульянова
rasit56@mail.ru; Mr.marat.ul@icloud.com

Развитие пассажирского автотранспортного сообщения в Ульяновской области в 1956-1965 гг.

В Российской Федерации в академической среде одна из недостаточно освещенных тем на настоящий момент времени – развитие пассажирского автотранспортного сообщения. *Актуальность* этой проблемы усиливает следующий факт, в соответствии с которым возможность граждан в максимально кратчайшие временные сроки добираться до промышленных и социально-значимых объектов представляется для правительства важной как в экономическом, так и стратегическом плане. Непосредственно система пассажирского транспортного сообщения закладывает прочный фундамент для интенсивного экономического роста и для сохранения территориальной целостности государств. *Цель* статьи – всесторонний и комплексный анализ пассажирского автотранспорта и его развития в 1956-1965 гг. в Ульяновской области.

С целью более подробного рассмотрения необходимо выполнить ряд следующих *задач*: во-первых, раскрыть ключевые направления деятельности автотранспортных пассажирских предприятий; во-вторых, рассмотреть их материально-техническую базу; в-третьих, осветить процесс расширения транспортной системы в постсоветские годы; в-четвертых, дать оценку проводимым партийными структурами мероприятиям, направленным на развитие пассажирского автотранспортного сообщения и, в-пятых, осветить тенденции развития пассажирского автотранспортного сообщения, его проблемы и достижения.

Научная новизна статьи определяется тем, что на основе впервые выявленного архивного материала и материалов периодической печати предпринята попытка комплексного анализа функционирования и развития пассажирского автотранспорта в Ульяновской области в 1956-1965 гг.

К этой проблематике в своих работах обращались А. В. Горшенин [3], А. В. Лаврентьев [18], А. Н. Алилов [1], В. Р. Матвеева [19]. Тем не менее среди ульяновских исследователей проблема процесса развития автотранспортного сообщения в Ульяновской области в 1956-1965 гг. не стала предметом комплексного анализа, поэтому данная статья восполнит имеющиеся пробелы.

В Ульяновской области потребность населения в пассажирских перевозках обеспечивалась преимущественно автобусами и таксомоторами, тогда как на долю трамвайных перевозок приходилось лишь около 17% [21, с. 143]. В распоряжении Ульяновского облавтоуправления было 60 средств передвижения. Из них в г. Ульяновске на автотранспортных пассажирских маршрутах действовало 37, в г. Мелекесе – 12, а в других районных единицах области – 11 [2, с. 30].

В Ульяновском областном автотранспортном управлении в марте 1956 года на серии внеочередных совещаний партийного комитета рассматривались вопросы, связанные с ходом выполнения пятой пятилетней программы и принятием обязательств на шестую. По итогам совещаний было выявлено, что низкое качество развития автотранспортного сообщения в Ульяновской области во многом было связано с текущим состоянием дорожного полотна. В частности, отмечалось, что главным образом дороги были естественно грунтовыми и профилированные, при этом из 9800 километров лишь 580, или 5,9% дорог, имели твердое покрытие [13, д. 5, л. 18]. Кроме этого, в неудовлетворительном состоянии было и мостовое хозяйство. В результате, на многих направлениях дороги имелись объезды, отражавшиеся на коэффициенте использования машин и состоянии ведомственного автопарка [20, с. 43]. Данная ситуация была вызвана прежде всего неудовлетворительным руководством со стороны облдоротдела и недостаточной оснащенностью дорожных органов машинами и механизмами. План строительства и ремонт дорожного полотна с твердым покрытием был выполнен лишь на 41%, гравийных – на 63%, а мостов – на 48%. В связи с этим возникла необходимость в переносе проекта на период шестой пятилетки [13, д. 12, л. 21].

Другой ключевой причиной низкого коэффициента использования автопарка являлось неудовлетворительное техническое состояние автотранспортных средств, что не позволяло выполнять в полной мере плановые показатели по пассажирским перевозкам. В частности, в 1955 году из-за непровольного простоя автотранспортных средств трестом не было довезено более 25,2% (581200) пассажиров. Проведённой сотрудниками облисполкома 15 декабря 1955 года проверкой на территории Ульяновских пассажирских автотранспортных предприятий было выявлено, что из осмотренных 113 автотранспортных средств оказались технически исправными лишь 41,6% (47) [14, д. 310, л. 5]. При этом среди находившихся в эксплуатации 7 требовали незамедлительного ремонта. Согласно данным проверки, аналогичным образом обстояла ситуация и в Мелекесском автохозяйстве, где коэффициент технической готовности автомашин составлял 48,1% [5, д. 8, л. 11].

В Ульяновской области большое значение партией уделялось организации и проведению социалистических соревнований [22, с. 104]. Непосредственно в пассажирских транспортных предприятиях состязание социалистического характера было ориентировано на повышение технико-экономических критериев производственной деятельности, на бережливое применение ресурсов, повышение показателей пассажирооборота, а также внедрение рационализаторских предложений [15, с. 27]. В октябре 1956 года Ульяновский облавтотрест получил премию по итогам республиканского соревнования за третий квартал. Трест выполнил плановые показатели по пассажирообороту на 109,4%, а по перевозкам по легковым такси – на 113,8%. Значительных результатов добился коллектив Мелекесской автотранспортной колонны – плановый показатель по пассажирообороту был превышен на 157%. Награждены были почетными грамотами шоферы Крюков, Елизарев, Барфолеев и слесарь Кирик [13, д. 92, л. 4].

Ульяновская автоколонна добилась огромных достижений в экономии топлива. Так, за первый и второй квартал 1956 года суммарно было сэкономлено 40 тысяч литров горючего. Девяносто четыре водителя сэкономили резины на общую стоимость 75 тысяч рублей [5, д. 4, л. 7]. Наряду с этим получили переходящие красные вымпелы водители Симонов, Поташкин, Карбов и Андреев за то, что они прошли на пассажирских автотранспортных средствах модели «ЗИС-155» в среднем по 170 тысяч километров без среднего ремонта, благодаря этому сэкономили 71 тысячу рублей. За первое полугодие Ульяновский облавтотрест добился следующего результата: во-первых, благодаря пунктуальности водителей и их своевременному выходу в рейс на 11% была снижена стоимость пассажирских перевозок; во-вторых, были сокращены затраты на ремонт и сэкономлено большое количество резины и горючего; и в-третьих, повышен на 12% коэффициент технической готовности и использования автотранспортных средств [11, д. 1310, л. 14].

В декабре 1956 года был подведен ежегодный итог социалистического обязательства, принятого Ульяновским областным автотранспортным трестом. Согласно отчету, в пассажирских автотранспортных предприятиях возросли на 11,7% показатели пассажирооборота за счет внедрения в трестах передовой технологии, улучшения организации производства и труда, а также лучшей постановки дела рационализации и изобретательства. Кроме этого, на автотранспортных предприятиях повысилась на 9,3% трудовая активность рабочих и инженерно-технических специалистов в борьбе за выполнение плановых показателей. Так, к 25 декабря была снижена себестоимость таксомоторных перевозок на 1,32%, что дало сверхплановой прибыли по автотранспортному трестам на сумму более 500 тысяч рублей [12, д. 1712, л. 18].

В 1957 году социалистические обязательства рабочими на пассажирских автотранспортных предприятиях области выполнялись слабо. В частности, охвачены соцсоревнованием были лишь 14 шоферов: на Мелекесской автобазе – 9, на Ульяновской автоколонне – 12. В среднем соревнующиеся выполнили поставленную задачу на 130% [Там же, л. 25]. Во многом препятствием послужили как нарушение трудовой дисциплины, так и технический фактор. По мнению шофера Разбитнова, достижению успехов в соцсоревновании помешали: во-первых, бесконтрольная выдача автотранспортных средств передвижения для нужд клиентов; во-вторых, систематическое употребление некоторыми водителями спиртосодержащих напитков за рулем; в-третьих, низкое техническое состояние автопарка; в-четвертых, отсутствие контроля со стороны руководства за пресечением простоев автомашин и неоправданной временной траты со стороны водителей; в-пятых, халатное отношение к своим обязанностям со стороны диспетчеров [8, д. 66, л. 23].

В 1958-1959 годах рабочие пассажирских автопредприятий Ульяновской области сумели добиться следующих показателей: выполнили двухгодичный план пассажирских перевозок на 115%, выдержали коэффициент технической готовности автопарка на уровне 0,96, добились экономии средств и материалов при производстве ремонта на 6%, достигли работы машин без пережога 2% горючего, снизили себестоимость пассажирокилометров на 2%, завершили процесс внедрения опыта работы шоферов стотысячников и шестидесятитысячников, что дало возможность охватить за пробег соцсоревнованием 96% водителей [13, д. 48, л. 24].

В Ульяновской области в рамках реализации шестой пятилетки были проведены ремонтные работы дорог и искусственных сооружений (Таблица 1).

Таблица 1. Выполнение Ульяновским облдоротделом плана по ремонту дорог и искусственных сооружений за 1956-1959 гг. [8, д. 66, л. 20-26]

Показатели/год	1956	1957	1958	1959
Мостовых	8	10	16	18
Улучшенных	25	35	45	46
Профилированных	40	45	55	79
Искусственных сооружений	600	700	823	800
Стоимость ремонта в тыс. руб.	1100	1200	1350	1500

Исходя из данных Таблицы 1, представляется целесообразным утверждать, что в Ульяновской области при проведении ремонтных работ внимание уделялось прежде всего улучшенным и профилированным дорогам. По нашему мнению, такой подход был обусловлен прежде всего тем, что использование дорог данного типа давало возможность увеличивать технический срок службы автотранспортных средств передвижения [9, д. 87, л. 11].

В 1960 году с целью повышения качества развития городского пассажирского автотранспортного сообщения в управлении были осуществлены мероприятия следующего характера: во-первых, внедрена система оперативной отчетности отчета показателей выполнения плана для показа итогов; во-вторых, сформированы в каждом предприятии уголки производительности труда и определены конкретные задачи на 1960-1965 годы; в-третьих, на каждом пассажирском предприятии разработаны комплексные планы повышения производительности труда и порядок проведения церемонии награждения победителей; в-четвертых, организовано соревнование между творческими бригадами инженерно-технических работников по оказанию помощи служащим в техническом поиске. Также был принят и новый свод правил дорожного движения [14, д. 312, л. 6].

Проанализировав отчет замначальника Ульяновской госавтоинспекции А. Демидова за июль 1960 года, можно утверждать, что в административных единицах области после принятия свода правил дорожного движения значительно уменьшилось число случаев дорожно-транспортных происшествий. Так, если в мае 1960 года было зафиксировано 7 случаев, то уже в июне – 3 [13, д. 124, л. 17]. Кроме этого, более 100 работников пассажирских автопредприятий стали работать, ориентируясь на опыт лучших шоферов автороты, которые не только систематически успешно перевыполняли план перевозок, экономии горючего и резины, но и не совершали дорожно-транспортных происшествий. При этом основным препятствием на пути к сокращению числа случаев дорожно-транспортных происшествий продолжало оставаться безответственное отношение граждан, перебегающих улицу во время автотранспортного движения [14, д. 315, л. 24].

В 1961 году при Ульяновском автоуправлении было оборудовано 9 контрольно-регулирующих постов топливной аппаратуры, внедрен передовой опыт технического обслуживания 1-го Ленинградского автомобильного парка и в целях экономии смазочных материалов и организован процесс регенерации отработанных масел. В Ульяновском и Мелекесском пассажирских автопредприятиях была введена практика обмена опытом работы передовиков производства посредством производственных совещаний и популяризации методов работы. Кроме этого, в четырех автохозяйствах с целью повышения качества обслуживания предприятия, организации и упорядочения работы автохозяйств был внедрен ступенчатый график выпуска автомашин и бригадный метод работы автомашин [16]. Данный метод подразумевал закрепление одного шофера за шестью автотранспортными средствами и предоставление ему выходных дней по скользящему графику, а также установление строгого контроля работы за каждой автомашиной при помощи регулярной выдачи шоферам сменного задания и выявления по их возвращении причины невыполнения плана [7, д. 498, л. 10].

Так, в начале 1962 года бригадой таксистов под руководством Пономарева был составлен и принят план социалистического соревнования, а также намечены мероприятия по организации технического обслуживания и эксплуатации машин. Производственные задания по вырубке, по экономии горючего и резины, по выработке на один час работы автотранспортного средства на один километр общего пробега и по коэффициенту использования были не только завершены досрочно, но и перевыполнены в среднем на 152% [14, д. 318, л. 18]. В частности, начальник бригады добился выработки на один час эксплуатации автотранспортного средства на 40 копеек больше плановой, на 140% превысил коэффициент платного пробега и ни разу не был замечен в какого-либо рода авариях или нарушениях транспортной дисциплины [10, д. 1557, л. 25]. Вследствие чего Пономарев как образцовый водитель и ударник коммунистического труда был назначен на должность внештатного инспектора госавтоинспекции, а также избран председателем местного комитета профсоюза автотранспортного пассажирского предприятия № 5 Ульяновского областного автотреста [4, д. 30, л. 7].

В Ульяновской области по состоянию на 1962 год население обслуживали 94 маршрутных сообщения: 79 загородных и междугородних и 15 городских. Автопредприятия ежегодно перевозили около 110-130 тысяч человек [14, д. 321, л. 11]. Тем не менее уровень развития пассажирского транспортного сообщения был еще низок. Во многом это было связано с тем, что материально-техническая база и автопарк пассажирских хозяйств были в запущенном состоянии. Так, в городе Ульяновске пассажирское автобусное автохозяйство располагалось в помещении, совершенно непригодном для проведения работ ремонтного типа. Из-за этого не имелось возможности поддерживать техническое состояние автотранспортных средств в удовлетворительном состоянии [17, с. 34]. В частности, в городе треть автобусов ежедневно либо не выходили на маршрут, либо раньше времени возвращались в гараж. В связи с этим по указанию начальника Ульяновского автоуправления Маринкевича в 1963 году был открыт шиноремонтный цех при автоуправлении, в который было направлено 30 мастеров. За 1963-1965 гг. в Ульяновскавтотранс благодаря эффективной работе цеха удалось сократить на 35,6% вынужденные простои пассажирских автотранспортных средств, а также сэкономить на сокращении расходных технических материалов 130 тысяч рублей [14, д. 325, л. 14].

В Ульяновской области в целях развития автотранспортного сообщения в период семилетнего плана были предприняты автоуправлением мероприятия по улучшению качества работы автотранспортных предприятий. Во-первых, на автотранспортных предприятиях была внедрена отчетная документация, в которой фиксировались денежные расходы, а также технико-экономические показатели. В результате среднегодовой коэффициент пробега автотранспортных средств увеличился на 3,5%, а коэффициент использования автопарка – на 6%. Во-вторых, пополнилась новой техникой ремонтная база автопредприятий, что позволило

уже к 1964 году смонтировать пять поточных линий технического обслуживания, внедрить более 150 единиц инновационного оборудования, в трех пассажирских автотранспортных предприятиях области оборудовать контрольно-пропускные пункты, а в десяти – внедрить воздухоподогрев [13, д. 182, л. 17]. Кроме этого, в автопредприятиях была осуществлена и работа по подготовке к переходу на новую систему планирования и экономического стимулирования, а также к внедрению хозяйственного расчета на каждом автотранспортном средстве [14, д. 328, л. 18]. В-третьих, были предприняты усилия по повышению коэффициента использования парка машин. Благодаря проделанной работе в среднем в предприятиях удалось достигнуть коэффициента использования 1,3 [6, д. 167, л. 7].

В феврале 1965 года в Ульяновском регионе были открыты два дорожно-строительных района, где проживали преимущественно работники, задействованные при капитальном ремонте и укладке автомобильных дорог союзного значения. Организация данных районов дала возможность строителям в кратчайшие сроки добираться до места выполнения работ, что позволило реализовать досрочно в октябре 1965 года плановые показатели по вводу дорожного полотна [14, д. 336, л. 11].

На автотранспортных предприятиях было уделено внимание и соматическому здоровью учащихся, а также их культурной жизни. Так, по постановлению президиума профсоюза в 1965 г. были выполнены следующие мероприятия: во-первых, под контролем председателей ФЗМК, руководителей транспортных предприятий и учреждений внедрена в производственный процесс в обязательном порядке гимнастика; во-вторых, под контролем общесоюзного бюро был разработан календарный план проведения спортивно-массовых мероприятий на летний и зимний сезон, а также утверждены правила проведения шахматного турнира; в-третьих, построен Дом рыбака и охотника в районе Сурское для проведения досуга сотрудников автоколонны № 1183; в-четвертых, организован спортивный лагерь на базе пионерского детского лагеря обкома профсоюза связи и автотранспорта; в-пятых, организован семинар по подготовке и переподготовке председателей физоргов и коллективов физической культуры [Там же, д. 339, л. 17]. Кроме этого, для обеспечения систематического контроля за состоянием физической культуры на пассажирских транспортных предприятиях было создано бюро по ФК, и Председателем бюро была назначена секретарь обкома профсоюза С. Г. Вараксина, замом – инструктор ДСО «Спартак» Г. Д. Правдин, а членами – методисты А. П. Бурмистров и Н. Гаврилова [6, д. 192, л. 23].

Благодаря предпринятым усилиям по состоянию на октябрь 1965 года на транспортных предприятиях были организованы и функционировали волейбольная, конькобежная, лыжная, хоккейная, футбольная, стрелковая, шахматно-шашечная секции. Наряду с этим увеличилось до 1507 число членов ДСО «Спартак» и до 2281 число рабочих, регулярно занимающихся спортом [14, д. 342, л. 11].

Начальник Ульяновского автоуправления Маринкевич в своем отчете от 5 марта 1966 года о проделанной работе сообщал, что в области пассажирским автоперевозкам уделялось самое повышенное внимание, так как именно для многих районов они являются единственным транспортом, связывающим областную центр с окраиной. Всего по состоянию на 1965 год действовало 156 автобусных маршрутов общей протяженностью 7250 километров, что позволяло в среднем ежедневно перевозить более 150 тысяч граждан [13, д. 400, л. 34]. Начальник управления пассажирских перевозок Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог Дуднев отметил высокую культуру обслуживания граждан со стороны водителей автотранспортных средств передвижения [6, д. 167, л. 13].

В целом предпринимавшиеся на протяжении 1960-х годов Ульяновским областным автоуправлением усилия положительно отразились на изменении показателя перевезенных пассажиров (Рисунок 1).

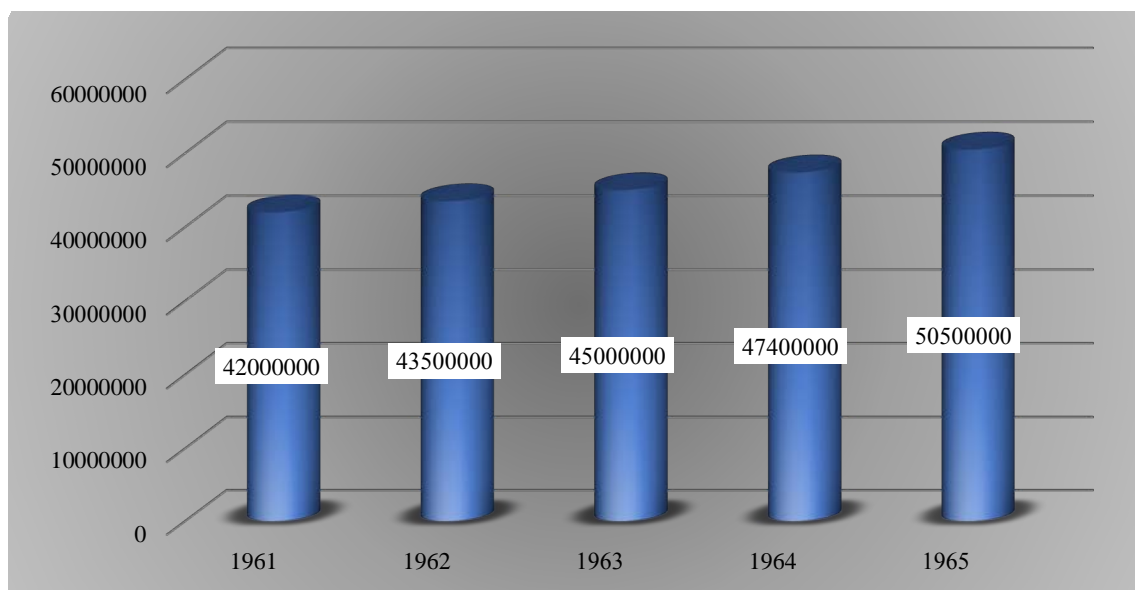


Рисунок 1. Динамика изменения количества перевезенных автотранспортом пассажиров за 1960-1970 гг. (в млн чел.) [5; 12; 14]

Таким образом, произведенный анализ развития пассажирского транспорта в Ульяновской области показал, что в 1956-1965 местные партийные органы уделяли особое внимание повышению эффективности пассажирского автотранспортного сообщения. Во многом выполнению этой задачи способствовали следующие мероприятия: во-первых, открытие новых маршрутных сообщений, во-вторых, систематическое производство ремонта дорожного полотна и автопарка и, в-третьих, проведение работы с водителями по повышению культуры обслуживания.

Список источников

1. Алилов А. Н. Социально-экономические последствия развития автомобильного транспорта в Дагестане (1901-1965 гг.): дисс. ... д. ист. н. Махачкала, 2010. 363 с.
2. Бармин А. В., Карпенко С. Я. Дорога длиной в пятьдесят лет. Ульяновск: Объединение «Ульяновскавтотранс», 1993. 110 с.
3. Горшенин А. В. Городской пассажирский транспорт Среднего Поволжья в 1941-1950 гг.: автореф. дисс. ... к. ист. н. Белгород, 2018. 22 с.
4. Государственный архив новейшей истории Ульяновской области (ГАНИ УО). Ф. 1469. Оп. 1.
5. ГАНИ УО. Ф. 6157. Оп. 1.
6. ГАНИ УО. Ф. 6158. Оп. 1.
7. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. А398. Оп. 1.
8. ГАРФ. Ф. А398. Оп. 3.
9. ГАРФ. Ф. А398. Оп. 5.
10. ГАРФ. Ф. А3989. Оп. 1.
11. ГАРФ. Ф. Р7314. Оп. 2.
12. ГАРФ. Ф. Р7314. Оп. 3.
13. Государственный архив Ульяновской области (ГАУО). Ф. Р-2106. Оп. 6.
14. ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7.
15. Елисеев Г. П. Молодежь и социалистическое соревнование: история, опыт, проблемы. М.: Экономика, 1969. 103 с.
16. Иващенко А. Не останавливаться на полпути // Ульяновская правда. 1959. 19 апреля.
17. Край Ильича за 50 советских лет / под ред. А. А. Скочилова. Ульяновск: Приволжское изд-во, 1967. 327 с.
18. Лаврентьев А. В. Автомобильный транспорт юга Дальнего Востока СССР: 30-е – середина 80-х годов XX в. Исторический опыт: автореф. дисс. ... к. ист. н. Владивосток, 2001. 22 с.
19. Матвеева В. Р. Развитие массового общественного транспорта в городах Башкирской АССР в 1925-1991 гг.: автореф. дисс. ... к. ист. н. Уфа, 2015. 31 с.
20. Мухамедов Р. А., Вильчик А. А. Ульяновская область в 1950-70-е гг.: начало реализации социального обеспечения // Вестник НИИ гуманитарных наук при Правительстве Республики Мордовия. 2018. № 2 (46). С. 41-44.
21. Мухамедов Р. А., Голубев Е. А. Проблемы развития промышленности Ульяновской области в послевоенные годы (1946 – 1960-е гг.) // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2018. Т. 20. № 3: в 2-х ч. Ч. 1. С. 141-145.
22. 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.

Development of Passenger Motor Transport in Ulyanovsk Region in 1956-1965

Mukhamedov Rashit Alimovich, Doctor in History, Professor

Khislamov Marat Il'gizovich

Ulyanovsk State Pedagogical University named after I. N. Ulyanov

rasit56@mail.ru; Mr.marat.ul@icloud.com

The article discusses development of passenger motor transport in Ulyanovsk region in 1956-1965. Relevance of the problem is determined by the fact that passenger transport is an important component of urban economy, which plays the key role in achieving economic growth and maintaining territorial integrity of states. The study is based on the periodical press materials and previously unknown archival sources from the funds of the State Archives of Contemporary History of Ulyanovsk Region, State Archives of Ulyanovsk Region and State Archives of the Russian Federation. The authors examine the measures taken by the local party bodies to increase efficiency of the motor transport system. The paper highlights tendencies of passenger transport development, describes problems and achievements in this sphere.

Key words and phrases: Ulyanovsk region; Ulyanovsk; urban transport; bus; plan; traffic route.