

УДК 930/94 (651)

УЛЬЯНОВСКИЙ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ В 1980-Е ГГ.

Белова А. В., магистрантка Историко-филологического факультета, кафедры истории, тел.: 8 9276305796 e-mail: rasis56@mail.ru
ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный педагогический университет имени И.Н. Ульянова».

Ключевые слова и фразы: *Ульяновск; городской транспорт; грузовой транспорт; автобус; рационализатор; Ульяновскавто-транс; пассажирское автопредприятие; маршрут.*

В статье рассматривается одна из недостаточно рассмотренных тем и проблема, связанная с выявлением роли транспорта в общественно-социальной жизни граждан как страны в целом, так и конкретного региона в частности в 1980-е гг..

Ульяновские автотранспортные объединения к сентябрю 1988 года, фактически полностью были переведены на бригадную форму деятельности [1]. В частности, в УПОПАТ-1 на бригадной форме деятельности были задействованы 749 работников (78 %) от общего количества – 961, в ДПАТП 641 чел. (67 %) от общего количества - 957, в автоколонне 1433 - 827 чел. (81 %) от общего количества – 1021 [2]. 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 [1]. В 1989 году, по итогам проведенного в УПОПАТ-1 соцсоревнования было присвоено 182 рабочим звание ударника коммунистического труда, а получили премию две водительские бригады [3].

Однако, 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. К водителям, обвиняемым в нарушении дисциплины применялись следующие меры: сокращение отпуска, осуждение на товарищеском суде, перевод на низкооплачиваемую работу, дисциплинарное взыскание и увольнение.



Диаграмма 1 - Нарушения водителями пассажирских автобусов трудовой дисциплины в 1985 – 1990 гг.*

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

Водители пассажирских автобусов также зачастую становились и виновниками различного рода дорожно-транспортных происшествий, которые фиксировались сотрудниками Госавтоинспекции. Согласно отчету Госавтоинспекции, за 1988 год, произошло увеличение количества дорожно-транспортных происшествий по вине водителей пассажирских автобусов по сравнению с показателем 1987 года на 15 % [3]. 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 неположенном месте.

Согласно плану Ульяновскавтотранса на двенадцатую пятилетку, количество автобусных пассажирских маршрутов к 1989 году должно было достигнуть 39, а транспортных средств, действовавших на них – 313 [3]. Кроме этого, планировалось осуществить ремонтные работы на мосту через реку Свяяга, 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 – 24 [4]. Однако, плановые показатели выполнить так и не удалось.

В период двенадцатой пятилетки также произошел значительный рост и грузового транспорта, что позволяло справляться «Ульяновскав-

Таблица 1 - Состояние аварийности в Ульяновске в 1987 - 1988 гг.*

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

*Источник: ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 38. Д. 24. Л. 25.

тотрансу» с задачами по перевозке грузов. Городские грузовые авто-транспортные предприятия занимались централизованной вывозкой контейнеров, нефтепродуктов, железобетонных изделий, силикатного кирпича, цемента, угля, продуктовых товаров и т. п. [5]. 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 предприятий [3]. УГАТП-1 к 1986 году 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 наградами [2]. 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 ста-

ло первым в Ульяновске грузовым автотранспортным предприятием, внедрившим в период одиннадцатой пятилетки метод контейнерных перевозок. Внедрение контейнерного метода перевозки дало возможность уменьшить временные затраты, сократить количество автомобилей, необходимых для обслуживания промышленных предприятий, значительно усовершенствовать доставку грузов потребителям [3]. В 1986 году 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 механизаторов [4]. Однако, в ходе уборочных работ грузовые автопредприятия Железнодорожного и Заволжского районов проявили случаи неорганизованности в подготовке и направлении автотранспорта на уборку урожая [6].

Происходили преобразования и в грузовых автотранспортных предприятиях, по итогам которых некоторые из них объединялись, а другие упразднялись. Так, 10 марта 1986 года «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.

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 контейнерных и пакетный метод перевозок, что способствовало более эффективной работе отраслей народного хозяйства.

Список источников и литературы:

1. ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30.
2. Вильчик А. А. Строительное производство Ульяновской области в 1971 – 1980 -е гг. // Симбирский историк. Сборник научных статей. Вып. 3. Ульяновск: УлГПУ, 2017. С. 28 – 32.

3. ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30.
4. ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 40.
5. Горшенин А. В. Городской пассажирский транспорт Среднего Поволжья в 1941 – 1950 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Белгород, 2018. 22 с.
6. 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.

ULYANOVSK PUBLIC TRANSPORT ON CARRYING PASSENGERS AND LOADS IN 1980

Belova A.B.

Keywords and phrases : *Ulyanovsk; public transport; freight transport; bus; rationalizer; Ульяновскавтоотранс; passenger autoenterprise; route.*

In the article one of the considered not enough themes is examined and the problem, related to the exposure of role of transport in publicly-social life of citizens of both country on the whole and concrete region in particular in 1980