

На правах рукописи

ЛОГИНОВА Диана Васильевна

**ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТНОЙ
ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ КОМИ (1917–1945 гг.)**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Белгород – 2015

Работа выполнена на кафедре музеологии и краеведения
Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения
высшего профессионального образования
«Ярославский государственный университет имени П.Г. Демидова»

Научный руководитель:

Марасанова Виктория Михайловна,
доктор исторических наук, профессор,
зав. кафедрой рекламы и связей с обще-
ственностью ФГБОУ ВПО «Ярослав-
ский государственный университет
имени П.Г. Демидова»

Официальные оппоненты:

Ульянова Светлана Борисовна,
доктор исторических наук, профессор
кафедры истории ФГАОУ ВО «Санкт-
Петербургский политехнический
университет Петра Великого»

Прокофьева Елена Юрьевна

кандидат исторических наук, доцент ка-
федры российской истории и докумен-
товедения ФГАОУ ВПО «Белгородский
государственный национальный иссле-
довательский университет»

Ведущая организация:

ФГБОУ ВПО «Костромской государ-
ственный университет имени
Н.А. Некрасова»

Защита диссертации состоится 14 мая 2015 г. в 14 ч. 00 мин. на заседании диссертационного совета Д 212.015.11 по защите докторских и кандидатских диссертаций в ФГАОУ ВПО «Белгородский государственный национальный исследовательский университет» по адресу: 308007, г. Белгород, ул. Студенческая, 14, корпус 2, зал заседаний Ученого совета, ауд. 260.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Белгородско-го государственного национального исследовательского университета (НИУ «БелГУ»).

Текст автореферата размещен на официальном сайте ВАК РФ <http://vak2.ed.gov.ru/> и на официальном сайте ФГАОУ ВПО «Белгородский государствен- ный национальный исследовательский университет» <http://www.bsu.edu.ru>

Автореферат диссертации разослан « » марта 2015 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



И.Т. Шатохин

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Проблемы формирования и развития отечественной автотранспортной отрасли, учитывая рост объемов перевозок этим видом транспорта, приобрели сегодня особую значимость. Актуальность данного исследования определяется качественными изменениями в современной политике развитых стран, оказывающих существенное влияние на всю автотранспортную систему. Выдвигаемые ими высокие требования – одна из причин реформирования российской автотранспортной отрасли. Прежде всего, это выразилось в изменениях в государственной политике в сфере автомобильного транспорта, направленной на создание конкурентоспособной автомобильной промышленности. В связи с этим в государственной концепции развития автомобильного транспорта было заявлено о необходимости выделения прикладного направления в традиционных исследованиях по истории данной отрасли, считая, что уважительное отношение к собственной истории, в том числе и на общегосударственном уровне, должно рассматриваться как один из вариантов поддержки отечественной автомобильной промышленности.

Всесторонняя оценка исторических событий, происходивших в автотранспортной отрасли, будет возможна только тогда, когда будут изучены региональные особенности развития отрасли, прежде всего тех территорий, которые были слабо вовлечены в транспортную систему. Одной из таких территорий является Республика Коми. В связи с этим стоит заметить, что важность проводимого исследования обусловлена и особенностями Республики Коми: ее огромной протяженностью, дальностью и недоступностью ряда населенных пунктов, неравномерностью природно-климатических условий на севере и юге и вытекающих отсюда экономических и социальных различий. В настоящее время происходит разностороннее, в том числе и историческое, изучение проблем Севера, и в связи с этим стала остро ощущаться необходимость освещения исторической ретроспективы становления и развития автомобильного транспорта в регионе.

Актуальность темы исследования определяется, с одной стороны, исключительной значимостью изучения истории автотранспортной отрасли республики, с другой стороны, недостаточной разработанностью указанной проблемы в отечественной исторической науке.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1917 по 1945 г. Данный период объясняется особенностями становления всей транспортной системы страны, где автомобилю была отведена одна из главных ролей в развитии экономики страны. В качестве нижней даты определен 1917 г., когда начался принципиально новый период в истории России, а также были сделаны первые шаги в организации гужевого и автомобильного транспорта Коми края. Выбор 1945 г. в качестве верхней хронологической рамки исследования связан не только с окончанием Великой Отечественной войны, но и с завершением проведения политики руководства советского автопрома, ориентированной на производство грузовых автомобилей при незначительном выпуске легковых. С этого времени перед отечественной автотранспортной отраслью открываются новые горизонты развития. Кроме того, в послевоенный период большую роль начинают играть иные виды транспорта, такие, как железнодорожный и авиационный.

Данный хронологический интервал при изучении истории автомобильного транспорта в Республике Коми можно разделить на три периода, отличающихся по масштабам производственной деятельности и структурным изменениям в данной отрасли. Первый период охватывает с 1917 по 1929 г., когда шло организационное формирование автомобильной отрасли; второй период – с 1930 по 1941 г. – период интенсивного вовлечения автомобильного транспорта во все сферы социально-экономической жизни республики; третий период – с 1941 по 1945 г. – годы Великой Отечественной войны, которая нанесла существенный урон автохозяйствам республики и замедлила развитие отрасли в крае.

Географические рамки исследования охватывают регион, который соответствует современной территории Республики Коми. Поскольку административно-территориальные границы республики изменялись с учетом национальных и хозяйственных отношений, в орбиту исследований был включен ряд сопредельных территорий от Архангельской и Кировской областей и Ненецкой автономной области, с присоединением которых границы республики приобрели современные очертания¹.

Объект диссертационного исследования – автомобильный транспорт общего пользования Республики Коми как составная часть транспортной системы.

Предмет диссертационного исследования – история образования и формирования автотранспортной отрасли, а также ее значение для развития Республики Коми.

Теоретико-методологическую основу исследования составили: *принцип историзма*, который предполагает, что каждое событие следует рассматривать лишь в контексте той исторической эпохи, к которой оно относится; *принцип объективности*, который является обязательным условием научной состоятельности исторической работы, поскольку его основными целями являются получение максимально объективных знаний о прошлом и формирование истинных представлений о рассматриваемых исторических процессах.

При написании работы в методологическом плане применялась следующая совокупность **методов**:

а) *общенаучных*: анализ-синтез, с помощью которых удалось собрать и качественно проанализировать собранный архивный материал по истории автотранспорта республики; логический, позволивший выстроить линейку рассматриваемых исторических событий; структурный и функциональный анализы, давших возможность рассмотреть автотранспорт и всю автотранспортную инфраструктуру Республики Коми как единую систему с комплексным учетом как ее собственных основных черт, так и места и роли в жизни выделенного региона; исторический, сделавший возможным изучить процессы развития на автотранспорте через анализ состояния объекта в разных временных срезах;

б) *специально-исторических*: хронологический, позволивший проследить качественные изменения в автотранспортной отрасли на протяжении рассматриваемого периода строго во временном порядке; сравнительно-исторический, использовавшийся в ходе сопоставления событий различных этапов развития; системный, с помощью которого удалось создать единую историческую картину исследования через изучение влияния широкого спектра факторов на разви-

¹ Республика Коми. Сыктывкар, 1995. С. 30–34.

тие социально-экономических процессов, происходивших в автотранспортной отрасли в рассматриваемый период.

Степень научной изученности. Проблемы истории автомобильного транспорта представлены многочисленными публикациями исследователей, для которых характерно большое разнообразие мнений при освещении отдельных аспектов.

Важную часть историографического раздела диссертационного исследования составили *общие труды по истории автомобильного транспорта*. В них дана целостная картина развития отечественной автомобильной промышленности, выявлена роль автомобильного транспорта в формировании отечественной индустрии².

Большую группу составляют *исследовательские работы экономистов*, которые можно разделить по соответствующим периодам исторического развития.

В исследованиях экономистов 1920–1930-х гг., освещавших уровень эффективности использования автомобильного транспорта в различных отраслях народного хозяйства в различные периоды, особую значимость представляют работы Я. Гольберга, А. Минстера, Л.Я. Выгодского³.

В послевоенный период интенсивное включение автомобильного транспорта в народное хозяйство потребовало более основательной разработки вопросов планирования, рационального использования, тарификации перевозок⁴.

В 1970-е гг. ученые-экономисты расширили круг вопросов по теме функционирования автотранспортных предприятий, однако данный круг исследований носил ограниченный характер, акцентируя внимание преимущественно на благоприятных моментах, что вполне объясняется временем написания работ.

С середины 1980-х гг. исследователи получили возможность критически оценивать работу различных отраслей народного хозяйства, в том числе и транспортной, в частности были выявлены причины, мешающие повышению эффективности работы отрасли⁵.

В целом для исследований технического и экономического характера характерно обращение к чисто отраслевым проблемам, недостаточно увязывавшиеся с общей ситуацией в стране.

В следующую группу исследований следует отнести *работы по изучению автомобильной промышленности регионов*. В связи с этим выделим ряд работ, посвященных градообразующим автопредприятиям⁶. Авторами были определены

² *Абрамович А.Д.* Краткий очерк развития автомобильной промышленности и автомобильного транспорта в СССР. М., 1958; *Орлов Б.П.* Развитие транспорта СССР 1917–1962 гг. Историко-экономический очерк. М., 1963; *Транспорт СССР. Итоги за 50 лет и перспективы развития*; и др.

³ *Гольберг Я.* Автомобиль и его роль в современном транспорте. М., 1922; *Минстер А.* Автомобиль в народном хозяйстве СССР и за границей. М., 1928; *Выгодский Л.Я.* Автомобилизм в Америке. М., 1930; *Автомобильный транспорт к VII съезду Советов СССР*. М., 1935.

⁴ *Вопросы экономики и организации автомобильного транспорта*. М., 1955; *Централизованные перевозки грузов автомобильным транспортом*. М., 1960; *Аксенова З.И.* Вопросы экономики перевозок грузов. М., 1964; *Великанов Д.П.* Эффективность автомобиля. М., 1969.

⁵ *Геронимус Б.Л.* Совершенствование планирования на автомобильном транспорте. М., 1985; *Бурдаков В. Д.* Альтернатива тонно-километрам. М., 1990; и др.

⁶ *История Московского автозавода им. И.А. Лихачева: [К 50-летию завода]* / Н. В. Адфельдт [и др.]. М., 1966; *Ульяновский автомобильный: [Очерк истории завода]*. Саратов, 1966; *Плеханов И.П.* Автомобильная промышленность Среднего Поволжья 1991–1998: кадровый потенциал. Тольятти, 2003; и др.

периоды развития отрасли, указано ее место в индустриальном развитии страны, приведены сведения о ведущих конструкторах и руководителях автопрома.

В отдельную группу следует отнести *работы, посвященные истории автомобильного транспорта и дорожного строительства*. К исследованиям по истории автомобиля относятся работы, анализирующие развитие автомобиля с момента зарождения до настоящего времени⁷; работы, рассматривающие организацию автомобильного транспорта в целом по стране⁸ и в регионах⁹; работы, посвященные автомобилям определенной марки¹⁰. Как для историков, так и для широкого круга читателей будут интересны работы Ю.А. Долматовского¹¹, Л.М. Шугурова¹², В.И. Дубовского¹³, А.Д. Рубца¹⁴, К.В. Шляхтинского¹⁵, Е. Кочнева¹⁶.

В особый ряд исторических исследований следует выделить работы, освещающие историю автомобильного транспорта периода Великой Отечественной войны¹⁷. О колоссальной нагрузке на автомобильный транспорт на фронте и в тылу можно узнать из публикаций в отраслевых журналах, сопровождающихся фотографиями, статистическими выкладками, что позволяет лучше понять боевые и хозяйственные задачи, стоявшие перед автотранспортниками¹⁸.

Вопросам управления на транспорте, в том числе и автомобильным, исследователи долгое время не уделяли достаточного внимания, ограничиваясь включением этого материала в состав технической информации. Сегодня этой интересной теме посвящены несколько работ¹⁹, с помощью которых можно глубже понять весь процесс реорганизаций и трудные этапы формирования

⁷ *Исаев А.С.* От самобеглой коляски до ЗИЛ-111. М., 1961; *Среднев М.А.* Автомобильный транспорт страны Советов за 60 лет. Обзорная информация. М., 1977; *Гордиенко М.П.* От повозки до автомобиля. Алма-Ата, 1990; и др.

⁸ *Дорофеев А.А.* История автомобильного транспорта России до 1917 г. // Вопросы истории. 1996. № 10; *Гоголев Л.Д.* Автомобили в боевом строю. М., 1981; *его же.* Автомобили-солдаты: очерки об истории развития и военном применении автомобилей. М., 1990 и др.

⁹ *Мирзабеков М.Я.* Транспорт и связь Дагестана (20–80-е гг.). Махачкала, 1992; *Пак Н.В.* Состояние и развитие автомобильного транспорта и шоссейных дорог в горном Алтае в 1956–1960 гг. // Мир Евразии. 2009. № 2. С. 50–52; *Баранова Е.В.* Автомобильный транспорт в России в начале XX в. (по материалам города Тамбова) // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2010. № 12 (92). С. 259–262 и др.

¹⁰ *Адфельт Н.* Первые десять советских автомобилей (1924 г.). М., 1931; *Медведков В.И.* Советские бронеавтомобили // Автомобильная промышленность. 1985. № 3; *Пономарев Я.* «Моторная телега» Бориса Луцкого // За рулем. 1996. № 6 и др.

¹¹ *Долматовский Ю.А.* Автомобиль за 100 лет. М., 1986 и др.

¹² *Шугуров Л.М.* Автомобили России и СССР. В 3-х кн. М., 1993–1998 и др.

¹³ *Дубовской В.И.* Автомобили и мотоциклы России (1896–1917 гг.). М., 1994.

¹⁴ *Рубец А.Д.* История автомобильного транспорта России. М., 2003.

¹⁵ *Шляхтинский К.* Автомобиль в России. М., 1993 и др.

¹⁶ *Кочнев Е.Д.* Люди. Автомобили. Рекорды. М., 1982 и др.

¹⁷ *Кучеренко Н.* Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945). М., 1963; *Гоголев Л.Д.* Автомобили в боевом строю. М., 1981; *Бутырин М.А.* Автомобильный транспорт в годы Великой Отечественной войны // Автомобильная промышленность. 1985. № 4–5 и др.

¹⁸ Автомобильный транспорт. 1995. № 5. С. 1–40.

¹⁹ *Пуцин В.А.* 200 лет управлению транспортом // Автотранспортное предприятие. 2009. № 10. С. 3–5; *Куприн Е.* К 70-летию образования системы Управления автомобильным транспортом общего пользования в России // Автомобильный транспорт. 2009. № 10. С. 2–9 и др.

управленческой системы автотранспортной отрасли. Также следует обратить внимание на публикации о профессиональном образовании в сфере автомобильного транспорта²⁰. В этих работах приведена информация о различных периодах развития автошкол, об их учебно-методической и материальной базе, позволяющей готовить специалистов для автотранспортной отрасли регионов. Особо среди данного блока отличается работа, посвященная комплексному исследованию истории профессионального образования в сфере транспорта²¹.

Основополагающими исследованиями в истории дорожного строительства являются двухтомная работа А.С. Кудрявцева, изданная в 1950-е гг.²², и монография В.Ф. Бабкова, где проведен анализ дорожного строительства России и других стран на основе обширного документального материала²³.

Материал, отражающий состояние дорожного строительства и мостовых сооружений, а также показывающий роль автомобильных дорог в социально-экономическом развитии страны, содержится в работе «Дороги России»²⁴. В ней изложен большой фактический материал, выражено критическое отношение к событиям строительства дорог и искусственных сооружений в разные периоды и, что немаловажно, дана оценка развитию дорожно-строительной отрасли в переломные 90-е гг. XX в. Можно также отметить статьи, анализирующие дорожное строительство в регионах²⁵ и историю дорожного строительства на разных этапах²⁶, публикуемых в основном в отраслевых журналах. Здесь же выделим работы, посвященные безопасности дорожного движения и роли Государственной автоинспекции в развитии автотранспортной отрасли²⁷. Значительный материал, посвященный истории обеспечения безопасности дорожного движения на различных этапах развития автомобильного транспорта, содержится в монографии Г.П. Рифицкого²⁸.

²⁰ Рубец А. Исторические корни Российского автомобильного института // Автомобильный транспорт. 1997. № 4. С. 41–45; Бейлик Е.Б. Шебекинскому автотранспортному техникуму – 40 лет // Среднее профессиональное образование. 2006. № 10. С. 41–43.

²¹ 200 лет транспортному образованию в России / редкол.: И. Е. Левитин [и др.]. М., 2009.

²² Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч. 1. Дооктябрьский период. М., 1951; *его же*. Очерки истории дорожного строительства в СССР. Ч. 2. Послеоктябрьский период. М., 1957.

²³ Бабков В.Ф. Развитие техники дорожного строительства. М., 1988.

²⁴ Дороги России: исторический аспект. М., 1996.

²⁵ Гулямов Ф.О. Гужевые и автомобильные дороги: История дорожного дела в Вятском крае. Киров, 1996; Дороги Карелии: с древнейших времен до наших дней / сост. Н.Ю. Семенов. СПб., 1999 и др.

²⁶ Устинова Л.С. Биография дорог и мостов // Мир транспорта. 2008. № 3. С. 154–161; Войтенков Е.А. Историко-правовой опыт организации дорожного движения и внедрения автоматизированных систем управления для обеспечения его безопасности // Транспортное право. 2012. № 1. С. 28–30 и др.

²⁷ Юрьев В.А. Воспитание историей : [К 60-летию Госавтоинспекции России: беседа с нач. Упр. Госавтоинспекции Москвы В.А. Юрьевым // Автомобильный транспорт. 1996. № 6. С. 2–4; Войтенков Е.А. Организационно-правовые аспекты деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения в условиях перехода к рыночной экономике в конце XX в. // История государства и права. 2011. № 20. С. 23–26.

²⁸ Рифицкий Г.П. Безопасность дорожного движения в России: история и современность. М., 2005.

В этом же блоке укажем немногочисленные диссертационные исследования советского периода, посвященные автомобильному транспорту страны и отдельных регионов, но выполненные с позиций партийно-государственной политики в автотранспортной отрасли²⁹. В этих работах основной акцент сделан на деятельности партийных организаций, их роли в производственном процессе предприятий автотранспорта краев и областей. Под иным углом, с более критической точки зрения, позволяют взглянуть на вопросы развития автомобильного транспорта и дорожного строительства регионов диссертационные исследования постсоветского периода. Из этих исследований уже можно понять истинные проблемы, волнующие автотранспортную отрасль регионов на различных этапах³⁰.

Завершают блок исторических исследований сведения справочного характера, посвященные лицам, внесшим вклад в развитие автомобилестроения³¹, работы по автомобильному спорту³² и энциклопедии, содержащие статьи об автомобильных фирмах и автомобилях³³.

В заключение отметим, что проведенный историографический обзор позволяет говорить о том, что в России явно ощущается необходимость в написании комплексных работ по истории автомобилизации ее регионов, в том числе и Республики Коми.

Историографическая традиция *изучения истории автомобильного транспорта Республики Коми* сравнительно невелика и аналогична общепринятым направлениям исследований. К единой группе можно отнести исследования экономистов 1920–1930-х гг., отличающиеся поверхностным изучением вопроса дорожно-транспортного развития региона и ограничивающиеся указанием основных трактов с их протяженностью, характеристикой дорог, а также перспективных направлений для экономического развития области³⁴. С таким же содержанием есть публикации и на коми языке³⁵.

²⁹ *Момотова Т.Н.* Деятельность партийных организаций Западной Сибири по развитию автомобильного транспорта в годы семилетки (1959–1965 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Томск, 1972; *Соловьев С.А.* Деятельность партийных организаций Восточной Сибири по мобилизации трудящихся на дальнейшее развитие и совершенствование автомобильного транспорта в период восьмой пятилетки (1966–1970 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Иркутск, 1978 и др.

³⁰ *Лаврентьев А.В.* Автомобильный транспорт юга Дальнего Востока СССР (30-е – сер. 80 гг.). Исторический опыт: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Владивосток, 2001; *Алилов А.Н.* Социально-экономические последствия развития автомобильного транспорта в Дагестане: 1901–1965 гг.: автореф. дис. ... д-ра ист. наук: 07.00.02. Махачкала, 2010.

³¹ *Шляхтинский К.* Энциклопедия автознаменитостей. Конструкторы. Дизайнеры. Предприниматели. М., 2002.

³² *Долбиш А.А.* Биография быстрых колес. История отечественного автомобильного спорта (1898–1975 гг.): справочник. М., 1993.

³³ Энциклопедия грузовых автомобилей. Фирмы. Модели. Конструкции. М., 2001; Энциклопедия классических автомобилей. М., 2004; *Дридж Р.* Суперавтомобили мира: энциклопедия / пер. с англ. Э. Ионова. М., 2011 и др.

³⁴ *Бабушкин А.И.* Транспорт // Коми Область: экономический обзор. Ч. 1. Усть-Сысольск, 1926. С. 53–62; Коми область в борьбе за социализм: сб. статей. Сыктывкар, 1931. С. 96–110; Отчет областного экономического совещания за время апрель – октябрь 1923 г. Усть-Сысольск, 1924. С. 47–49; Коми Область: экономический обзор. Ч. 1. Усть-Сысольск, 1926. С. 53–62; и др.

³⁵ *Альбрехт К.И.* Бурмодам вөр кыскалан туйяс. Сыктывкар, 1932; *Коюшев И.Г.* Промышленность да транспортлön коми муын водзö сулалан воясса перспективаяс: Сыктывкарса

В 1950–1960-е гг. ученые-экономисты Коми филиала АН СССР и специалисты Автоуправления давали свои оценки по комплексному развитию транспорта в республике³⁶. Среди них выделяются работы Г.В. Загайновой, А.А. Козлова, Э.С. Куратовой, А.И. Чистобаева, в чьих исследованиях имеется небольшая историческая справка о развитии транспорта республики³⁷. В большинстве своем транспорт рассматривается исследователями как фактор упрочения и расширения экономических связей и промышленного строительства.

Сегодня общая концепция развития транспортной сети региона и значение автомобильного транспорта в нем представлены в исследованиях ученых-экономистов Коми научного центра УрО РАН³⁸. В этих работах рассматривается стратегия территориального развития республики, укрепляющая целостность экономического пространства России, обеспечивающая устойчивый экономический рост и роль в этом автомобильного транспорта.

Историческая ретроспектива автомобильного транспорта и дорожного строительства отличается краткостью и обобщенностью информации. Незначительные сведения можно встретить в очерках по истории Коми АССР и фундаментальном исследовании «История Коми АССР с древнейших времен до наших дней»³⁹. То же самое можно сказать о сборниках, посвященных юбилеям Коми АССР, составленных из отдельных очерков об экономике и культуре республики⁴⁰, и о ряде энциклопедических изданий, в которых история развития автомобильного транспорта в республике рассматривается в комплексе формирования транспортной системы республики, что не позволяет выявить основные проблемы отрасли⁴¹.

История автомобильного транспорта Республики Коми впервые специально рассматривалась в исследованиях М.П. Дмитрикова, где проведен анализ со-

партия да комсомол котыр отувья чукортчылӧм вылын 26-ӧд лунӧ висьталӧм. Сыктывкар, 1929.

³⁶ *Цеханович А.Л.* Комплексно развивать транспортную сеть республики (о сочетании работы автотранспорта, речного и железнодорожного) // Народное хозяйство Коми АССР. 1958. № 9; *Чистобаев А.И.* Транспортная освоенность Коми АССР и Ненецкого национального округа // Известия Коми филиала Географического общества СССР. 1969. № II. Вып. 2(2); и др.

³⁷ *Загайнова Г.В.* Транспорт и связь Коми АССР. Сыктывкар, 1963; *Куратова Э.С.* Повышение эффективности транспорта Коми АССР. Сыктывкар, 1970; *ее же.* Артерии Республики Коми. Сыктывкар, 1983; *Чистобаев А.И.* Транспортно-экономические связи Европейского Северо-Востока. М., 1974.

³⁸ *Дядик А.А.* Транспортное освоение Республики Коми как фактор включения перспективного сырьевого ресурса в экономику страны и промышленного освоения региона // Промышленная политика в Российской Федерации. 2005. № 10. С. 38–42; *Куратова Э.С.* Транспорт как генератор новых условий жизнедеятельности человека на селе // Коренные этносы Севера Европейской части России на пороге нового тысячелетия: история, современность, перспективы: материалы междунар. науч. конф. (Сыктывкар, 17–19 мая 2000 г.): сб. ст. Сыктывкар, 2000. С. 65–68 и др.

³⁹ Очерки по истории Коми АССР. Сыктывкар, 1962, Т. 2; История Коми АССР с древнейших времен до наших дней. Сыктывкар, 1981 и др.

⁴⁰ Коми Область к 10-летию Октябрьской революции (юбилейный сборник). Усть-Сысольск, 1927. С. 66–72; Десять лет социалистического строительства Автономной области Коми с 1921 по 1931 гг. Сыктывкар, 1931 и др.

⁴¹ Республика Коми : энциклопедия. Т. 1. Сыктывкар : Коми кн. изд-во, 1997; Историко-культурный атлас Республики Коми. М., 1997 и др.

циалистических преобразований на транспорте, трудовое участие сельского населения в дорожном строительстве в годы первых пятилеток⁴². Итогом исследований этого историка стала диссертационная работа, где комплексно рассмотрены все виды транспорта, которые развивались в Коми крае с 1938 по 1960 г.⁴³. Это первая работа в республике, в которой автомобильный транспорт показан в своем историческом развитии, дана оценка его развития в общей линейке транспортного развития региона.

Среди современных исторических исследований автодорожной тематики следует выделить монографию В. Мастракова, посвященную юбилею дорожного строительства Республики Коми⁴⁴, публикации А.Ю. Елькина⁴⁵, исследовавшего транспортную сеть Коми края в начале XX столетия⁴⁶. Здесь же укажем переизданное двухтомное издание «История Коми с древнейших времен до современности», где автотранспортное развитие республики освещено шире, чем в предыдущем издании⁴⁷. Изучению истории Государственной автоинспекции Республики Коми с момента ее создания посвящены исследования А.М. Мацука⁴⁸.

Значительную помощь при изучении истории автомобилизации республики оказывают материалы, опубликованные в республиканских и районных газетах, посвященные транспортному развитию региона⁴⁹, в современных специализированных отраслевых журналах, где включены небольшие исторические исследования о дорожной отрасли края⁵⁰, а также сборники, посвященные юбилейным датам автопредприятий⁵¹.

Таким образом, не приуменьшая достоинств вышеперечисленных работ исследователей Республики Коми, необходимо отметить, что изучение автомо-

⁴² *Дмитриков М.П.* Трудовое участие сельского населения Коми АССР в дорожном строительстве (1926 – июнь 1941 г.) // Из истории сельского хозяйства Коми АССР. Сыктывкар, 1977 (Труды ин-та яз., лит. и истории Коми филиала АН СССР. Вып. 19); *его же.* Тадзи совмис Коми му (Так возрождался Коми край) // Войвыв кодзув (Полярная звезда). 1981. № 5 и др.

⁴³ *Дмитриков М.П.* Создание единой транспортной системы Коми АССР (1938–1960 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Л., 1986.

⁴⁴ *Мастраков В.Н.* Дороги Республики Коми. М., 1997.

⁴⁵ *Елькин А.Ю.* Очерки истории транспорта Коми края (первая половина XX в.). Сыктывкар: СЛИ, 2007 и др.

⁴⁶ *Елькин А.Ю.* Некоторые вопросы развития транспортной сети Коми края в нач. XX века // Политические, экономические и социокультурные аспекты регионального управления на Европейском Севере: материалы V Всерос. науч.-теорет. конф. (Сыктывкар, 16 апр. 2006 г.). Сыктывкар, 2006. Ч. IV. С. 82–85; *его же.* По тракту и речному пути // Мир транспорта. 2007. № 4. С. 142–149.

⁴⁷ История Коми с древнейших времен до современности. 2-е изд. Сыктывкар, 2011.

⁴⁸ *Мацук А.М.* История ГАИ – ГИБДД Республики Коми (1936–2006). Сыктывкар, 2009; *его же.* Техническое оснащение ГАИ – ГИБДД Республики Коми (Коми АССР) // Политические, экономические и социокультурные аспекты регионального управления на Европейском Севере : материалы VII Всерос. науч.-теорет. конф. (Сыктывкар, 28 марта 2008 г.). Сыктывкар, 2008. Ч. II. С. 215–219 и др.

⁴⁹ *Левкин Я.* Строительство пути с Мезени на Печору. Из истории родного края // Красная Печора. 1968. 4 апр.; *Шрайбер В.* Старым трактом // Ленинец. 1986. 4 окт.; *Козулин А.* Дорога на Ухту // Красное Знамя. 1990. 21 апр. и др.

⁵⁰ Дороги Республики Коми / Ф. Джаббарова // Автомобильные дороги. 2008. № 7. С. 109–125.

⁵¹ *Донец Ю.* День работников транспорта // Вестн. полит. информ. 1980. № 19. С. 29–31 и др.

бильного транспорта носит в них преимущественно фрагментарный характер, так как рассматривается только часть региональной транспортной системы на отдельных временных этапах, что не позволяет воссоздать единую картину развития. Работы, в которых бы автотранспорт Республики Коми выделялся в самостоятельный объект исторического исследования, пока отсутствуют.

Цель диссертационного исследования – установить основные тенденции и специфические особенности развития автомобильного транспорта Республики Коми в период с 1917 до 1945 г. и его значение для социальной сферы и экономического освоения региона.

Задачи исследования:

- исследовать дорожно-транспортные условия появления и развития автомобильного транспорта в Республике Коми при анализе основных этапов дорожного строительства;
- показать состояние и тенденции развития системы материально-технического обеспечения автотранспортной отрасли;
- в исторической динамике рассмотреть процессы грузовых и пассажирских перевозок;
- изучить становление системы управления автотранспортной и дорожной отраслями Республики Коми и тем самым показать работу государственных органов власти по организации грузовых и пассажирских перевозок;
- определить место и роль Государственной автоинспекции в автомобилизации республики и организации автомобильного сообщения;
- дать оценку основных направлений в работе по организации и развитию системы автотранспортного образования, социальной защиты работников автотранспортной отрасли;
- исследовать влияние общественного движения на автомобилизацию региона, на совершенствование автотранспортной и автодорожной системы.

Источниковая база изучения истории автомобильного транспорта Республики Коми достаточно разнообразна и включает различные виды исторических источников. Основой для написания работы послужил широкий круг архивных и опубликованных источников.

К первой группе источников следует отнести законодательные материалы. Важнейшими среди них являются законы, которыми определялись задачи соответствующих организаций, планы их деятельности – это постановления Совета Народных Комиссаров, решения съездов Советов, материалы по отчетным докладам, которые позволяют проследить формирование нормативной базы исследуемой автотранспортной отрасли. Этот вид источников важен с точки зрения формирования нормативных документов, в рамках которых функционировала автотранспортная отрасль. В них, кроме того, имеются статистические данные, конкретные цифры по развитию производительных сил и т. д. Эти материалы дали возможность оценить достигнутые результаты в транспортной отрасли, осмыслить сложные процессы, происходившие в них.

Вторую группу источников составляют документы и материалы областных партийных конференций. Обращение к ним дает представление о практической деятельности партийных организаций, оказавших существенное влияние на со-

циально-экономическое развитие региона, в том числе и в вопросах формирования транспортной сети.

Третью группу источников составили делопроизводственные материалы, весьма разнообразные по происхождению, содержанию и качеству информации, что разрешило провести разностороннюю и качественную проверку информации.

Делопроизводственная документация представлена нормативными документами, входящей и исходящей перепиской вышестоящих органов с подчиненными им организациями и учреждениями (приказы), нижестоящих с вышестоящими (отчетная документация, докладные записки), а также перепиской между хозяйственными органами и представителями исполнительных органов власти. Большой интерес представляют годовые отчеты по основным показателям развития автомобильного транспорта Республики Коми. Этот материал позволил понять механизм государственной политики по организации работы транспорта и дорожного строительства, основные задачи, ставившиеся перед дорожниками и автотранспортниками, помог выстроить структуру управления дорожным хозяйством и автотранспортной отраслью в рассматриваемый период.

Общую картину государственной и республиканской политики в области транспорта дополняют фонды, отражающие планирование работы автотранспортной отрасли. В них содержатся аналитические записки о состоянии отрасли, проблемах и перспективах ее развития. Особенно важная информация заключена в различных программах социально-экономического развития республики.

Отметим, что часть делопроизводственной документации опубликована в сборниках документов центральных и республиканских государственных и партийных органов по различным вопросам, в том числе и развития автотранспортной отрасли и всей инфраструктуры в разные исторические периоды.

В четвертую группу источников были включены статистические материалы. Это в основном статистические сборники, характеризующие ситуацию в исследуемом регионе (эксплуатационные отчеты автопредприятий республики, сведения о перевозке грузов, пассажиров и пр.), дающие более полное представление о динамике основных изменений в характере грузо- и пассажирооборота и позволяющие более рельефно проследить воздействие автомобильного транспорта на экономическое развитие края. При работе с данной категорией источников следует учитывать, что аналитические обобщения, производимые на основании статистических выкладок, осложняются часто сменявшимися стандартами группировки материала.

Пятая группа источников – материалы периодической печати (статьи, заметки, объявления и т. д.), которые использованы в комплексе с другими документами. Газеты «За новый Север», «Красное знамя», «Югид туй» («Светлый путь») и другие явились теми источниками, в которых отражена очень важная информация о социальной активности рабочих, деятельности хозяйственных руководителей автопредприятий, передовиках производства. Они очень важны для понимания восприятия нового вида транспорта и динамики изменения общественного мнения в вопросе его дальнейшего развития, если учесть, что особенность газет – оперативность обнародования общественно значимой информации.

Дополнением к исследуемым архивным материалам и опубликованным источникам являются фотоматериалы, хранящиеся в Национальном музее Республики Коми (НМ РК), исследованные автором и нигде ранее не публиковавшие-

ся. Многие из них позволили визуально подтвердить научную значимость исследований.

Диссертационная работа основана преимущественно на архивных материалах, извлеченных из 25 фондов четырех архивов: Государственного архива Российской Федерации (ГА РФ), Национального архива Республики Коми (НА РК), Государственного архива Архангельской области (ГААО) и архива Национального музея Республики Коми (НМ РК).

Научная новизна работы. В данном исследовании, основанном на широком круге исторических источников и, прежде всего, архивных материалах, в значительной степени впервые вводимых в научный оборот:

1) проведен комплексный научный анализ развития автомобильного транспорта Республики Коми в хронологических рамках 1917–1945 гг., учитывающий как достижения, так и неудачи, раскрывающие реальную картину произошедших перемен в отрасли;

2) определены и изучены этапы автомобилизации края;

3) доказано на основе впервые введенных в научный оборот архивных материалов, что начальный этап автомобилизации республики приходился на первые послереволюционные годы;

4) выявлено значительное влияние степени развития автомобильного транспорта на социально-экономическое развитие региона;

5) разработан и применен новый подход к оценке дорожного строительства и автомобилизации республики с учетом социальных отношений в автотранспортной отрасли на протяжении рассматриваемого периода;

6) проанализированы проблемы, связанные с организацией грузовых и пассажирских автомобильных перевозок, определен уровень автомобилизации края в годы довоенных пятилеток и во время Великой Отечественной войны;

7) рассмотрено становление и развитие системы управления и обеспечения безопасности дорожного движения Республики Коми;

8) изучена профессиональная подготовка специалистов массовых профессий и ее влияние на развитие кадровой политики в автотранспортной отрасли;

9) проанализирован процесс развития общественных организаций и выявлено их значение в популяризации автомобильного транспорта среди населения.

Теоретическая и практическая значимость работы. Изучение истории автотранспортного освоения республики и включение ее в общую систему транспорта имеет серьезное теоретическое значение:

1. Исследование вносит значимый вклад в оценку социально-экономического развития Европейского Севера на примере Республики Коми, а именно позволяет выявить позитивную роль автомобильного транспорта в жизни населения республики.

2. Представленный в диссертации материал дает возможность более полно осмыслить всю сложность процессов, происходящих в автотранспортной отрасли, выявить проблемы и препятствия, стоящие на пути их реализации.

3. Аналитические подходы и выводы исследования позволят расширить научный кругозор, углубляя знания по таким смежным отраслям наук, как региональная экономика, краеведение.

Практическое значение исследования:

1. Полученные нами материалы и обобщения будут полезны для правильного решения насущных задач в области транспорта в современных условиях развития экономики.

2. Материалы диссертации могут послужить основой для подготовки аналитических сообщений, учебных пособий и специальных курсов в технических вузах.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Появлению автомобильного транспорта в Республике Коми предшествовал длительный и трудный этап дорожно-транспортного строительства и организации системы гужевого перевозок грузов и пассажиров в 1920-е гг., ставший основой будущей автотранспортной инфраструктуры.

2. Ударные темпы строительства и ремонта дорог в 1930–1940-е гг. позволили заложить основы для строительства в республике опорной сети магистрали, а также внутрирайонных дорог. Тем не менее невыполнение решений дорожных проблем, особенно на окраинных территориях, стало главным препятствием на пути интенсивной автомобилизации республики.

3. Первые разрозненные попытки автомобилизации 1918–1922-х гг. не позволили распространить автомобильный транспорт на дорогах республики, что объяснялось отсутствием четкой политики государства в этой отрасли. И только с массовой автомобилизацией страны в 1930-х гг. появилась возможность развить и популяризировать этот вид транспорта в регионе, который постепенно вытеснил гужевого вид транспорта.

4. Основными элементами автотранспортной системы республики выступили:

- грузовые автомобили, эксплуатировавшиеся во многих отраслях народного хозяйства, что было продиктовано экономической целесообразностью освоения региона;

- пассажирский автотранспорт, благодаря которому в республике появились первые автобусные линии внутригородского и междугородного цикла;

- четкая система управления автотранспортной отраслью и обеспечения безопасности движения, которая позволила грамотно эксплуатировать все объекты автотранспортной инфраструктуры;

- разноуровневая система подготовки специалистов для автотранспортной отрасли, благодаря которой удалось частично удовлетворить кадровый голод в отрасли;

- кадровая и социальная работа, которой меньше всего уделялось внимания, вследствие чего работники отрасли страдали от отсутствия жилья и элементарных бытовых и производственных удобств.

Выделенные элементы являлись показателями зрелости, эффективности и жизнеспособности зарождающейся автотранспортной отрасли. Вместе с тем, разработанные в автомобильной отрасли управленческие практики, стремление использовать общественный ресурс (социалистические соревнования, автопробеги, привлечение населения к ремонту дорог) не имели должного эффекта, что объяснялось территориальной труднодоступностью, слабым финансированием отрасли и, что немаловажно, отсутствием взаимопонимания между насе-

лением и руководством, что отчасти объяснялось незнанием русского языка частью местного населения.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования докладывались и обсуждались на заседаниях кафедры музеологии и краеведения ЯРГУ им П.Г. Демидова и кафедры гуманитарных и социальных дисциплин Сыктывкарского лесного института, на Всероссийской научной конференции «Социальная история российской провинции» (Ярославль, 2011), VIII Международной НПК «Будущие вопросы из мира науки» (София, 2012), НПК по итогам научно-педагогической работы ППС Сыктывкарского лесного института «Февральские чтения» (Сыктывкар, 2013), III Международной НПК «Наука, технологии и высшее образование» (Канада, 2013), V Международной НПК «Европейские науки и технологии» (Германия, 2013), XVI Международной конференции, посвященной проблемам общественных наук (Москва, 2014).

По теме диссертационного исследования опубликовано 15 работ (общим объемом 4,1 п.л.), в том числе 4 статьи в изданиях из списка ВАК РФ.

Структура диссертационной работы. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы, содержащего 345 наименований, и 10 приложений. Диссертация дополнена таблицами, диаграммами. Общий объем диссертации составляет 236 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обоснованы актуальность темы работы и хронологические и территориальные рамки, определяются цель и задачи, дается характеристика методологической основы, показывается степень изученности проблемы и источниковой базы, отмечается новизна исследования.

В **первой главе «Создание объектов инфраструктуры автомобильного транспорта»**, состоящей из трех параграфов, анализируется деятельность государственных органов власти по организации дорожного строительства и системы снабжения по ним автотранспортной отрасли Республики Коми.

В *первом параграфе «Состояние дорог и развитие дорожного строительства (1917–1929 гг.)»* рассматривается первый этап становления дорожного хозяйства Республики Коми, напрямую повлиявший на дальнейшее автотранспортное развитие.

Начало планомерного строительства дорог в Коми крае, предпринятого земствами в конце XIX в., было прервано Первой мировой войной и далее эскалацией политической ситуации в годы Гражданской войны. Характеристика региона, где не было никаких путей сообщения, кроме водных, являлось неотъемлемой частью любого экономического отчета.

Предпринимая попытки наладить сухопутную транспортную сеть в области, руководство не раз поднимало вопрос об увеличении объемов финансирования со стороны Северного ОМЕСа (г. Архангельск). Отсутствие сведений о точной протяженности сети дорог, данных об объемах грузоперевозок по ним являлось одной из причин неудавшихся взаимоотношений между руководством Северного ОМЕСа и Усть-Сысольском (далее Сыктывкаром). В рассматриваемый период финансирование дорожной отрасли за все годы в среднем составляло 27 руб. 52 коп. на 1 км в год.

Кадровый дефицит (в отрасли трудилось всего лишь 44 человека, обслуживавшие дорогу союзного значения) и отсутствие техники компенсировались привлечением к дорожным работам местного населения, которое не всегда проявляло должное понимание в насущном вопросе, часто преднамеренно повреждая искусственные сооружения. Итогом рассматриваемого этапа дорожного строительства являлось неудовлетворительное состояние дорог, ухудшавшееся дальше в результате систематического «недораемонта». В то же время была налажена система производственной деятельности дорожников, позволившая сделать пусть не широкомасштабный, но все-таки прорыв в преодолении векового бездорожья республики.

Во *втором параграфе «Формирование сети опорных магистралей (1930–1945 гг.)»* рассматривается процесс развертывания масштабного строительства автомобильных дорог в Республике Коми, в основе которого были углубленные исследования грузонапряженности дорог, а также определение основных направлений дорожных служб. Результатом интенсивного строительства автомобильных дорог, вызванного в 1930-е гг. экономическим освоением региона и ростом автомобильного транспорта, было открытие первого в республике шоссе Усть-Вымь – Ухта, ставшего звеном в сквозном движении по дороге ст. Мураши – Сыктывкар – Ухта, а также начало автодвижения в Усть-Куломском и Троицко-Печорском направлениях, несмотря на то, что дороги, за небольшим исключением, были грунтовые, на которых устанавливались деревянные мосты и трубы. В общем, все это способствовало созданию в будущем региональной автодорожной сети, сыгравшей немаловажную роль в развитии народного хозяйства и социальной сферы. Такой немаловажный прорыв в транспортном освоении республики стал возможен благодаря техническому оснащению отрасли, несмотря на то, что в основном оборудование было самодельным. Однако большинство постановлений о дорожном строительстве на протяжении всего исследуемого периода не имело достаточного финансирования. Нерегулярные поступления денежных средств и ограниченные возможности республиканского бюджета обусловили продолжение практики применения в дорожных работах труда на безвозмездной основе местного населения, заключенных ГУЛАГа, что, несомненно, сказывалось на темпах и качестве работ.

В годы Великой Отечественной войны в условиях максимального сокращения финансирования дорожниками республики главный упор был сделан на содержание в эксплуатируемом состоянии имеющихся дорог, прежде всего сквозного тракта от ст. Мураши до Ухты, по которой осуществлялся основной завоз продовольствия и промышленных товаров. С вводом в строй Северо-Печорской железнодорожной магистрали и переориентацией перевозок грузов на север по ней участок дороги от Усть-Выми до Ухты (находившийся в ведении ГУЛАГа) пришел в полную негодность. Поэтому в годы войны остро встал вопрос о передаче этого участка автодороги в ведение Доруправления СНК Коми АССР, что было сделано в 1945 г. Большой помощью было и трудовое участие населения в дорожном деле, хотя доля эта была сокращена так же, как и финансирование отрасли.

Все вышеперечисленные негативные факторы приводили к тому, что низкие темпы строительства и плохое состояние автомобильных дорог в рассмат-

риваемый период препятствовали масштабному развитию грузовых и пассажирских автомобильных перевозок республике. Однако именно этот период стал базой для послевоенного автотранспортного развития региона.

В *третьем параграфе «Становление системы материально-технического обеспечения автотранспортной отрасли»* анализируется развитие материально-технического снабжения автотранспортных предприятий республики, которое наряду с дорожно-транспортным строительством представляет собой немаловажную часть изучения автомобильного транспорта, а именно процесс обеспечения подвижного состава автомобильного транспорта эксплуатационными материалами (топливом, маслом), запасными частями, агрегатами и другими материалами, необходимыми для нормальной работы.

К концу 1930-х гг. в республике была налажена четкая система обеспечения автохозяйств республики горюче-смазочными материалами, реализация которого осуществлялась через Коми Автогужтрест и его преемницу Автоуправление. Для этих целей были созданы заправочные пункты в Мурашах, Ношуле, Занулье и Визинге. Дефицит топлива для автомобилей потребовал от руководства республики ввести нормы потребления для автохозяйств, которые постоянно ужесточались, особенно в годы Великой Отечественной войны. Широкое применение горюче-смазочных материалов в автохозяйствах потребовало ввести правила их перевозки. Система поставок запчастей, покрышек и автомобилей имела свою специфику, учитывая только что устанавливавшиеся каналы их доставки, продажи.

Повсеместно применявшийся механизм централизованного распределения материально-технических ресурсов, необходимых для нормального функционирования автомобилей, недостаточно учитывал потребности автохозяйств республики, их отдаленность от заводов, выпускавших запчасти, горюче-смазочные материалы и т. д. Так, в течение девяти месяцев 1937 г. было получено всего 26 покрышек для ГАЗ-АА, тогда как износ резины равнялся 31,1 комплекту, или 168 шт. Таким образом, проблемы транспортников заключались не только в недостаточном снабжении, но и в неправильной эксплуатации автомашин, технической безграмотности, безалаберности в планировании поставок запчастей, топлива, сказывалось и бездорожье – все это давало свои неутешительные результаты в медленной автомобилизации республики.

Во **второй главе «Организация грузовых и пассажирских перевозок»**, состоящей из трех параграфов, подробно рассмотрены особенности становления и развития грузового и пассажирского транспорта Республики Коми.

В *первом параграфе «Гужевого транспорт и первые автомобили как начальный этап организованных перевозок в крае»* рассматривается специфика организации перевозок пассажиров, грузов и почты гужевым видом транспорта, а также первые попытки эксплуатации автомобилей в крае.

Гужевого вид транспорта главенствовал повсеместно по стране, особенно там, где бездорожье было главным фактором, тормозившим экономическое развитие отдельных регионов, в том числе в Республике Коми. Созданная система перевозок гужевым транспортом в крае – советские станции (совстанции) в 1919 г. вовлекла в перевозки большую часть населения края: массовая организация перевозок была в Усть-Сысольском утрате, хуже дела обстояли в Яренском и Печорском утрате. На совстанциях были построены пункты обмена

лошадей, мастерские, места отдыха для возчиков и пассажиров. Работа совстанций признавалась работой наиважнейшего значения, благодаря которому в область поставлялось продовольствие, действовала перевозка почты и пассажиров.

Тяжелая работа возчиков в условиях полного бездорожья усугублялась еще и отсутствием необходимого инвентаря, фуража и задержками оплаты труда. Кроме того, нестабильность тарифной системы, разнообразные льготы проезжающих, а также увеличивающиеся объемы перевозок привели к упадку и разорению системы совстанций. Вместе с тем работа совстанций в дальнейшем легла в основу функционирования создаваемого автомобильного транспорта, первые упоминания о котором относятся к 1918 г., и была прервана из-за отсутствия топлива и финансирования. Попытки приобретения автомобилей, так необходимых для восстановления народного хозяйства в 1920-е гг., закончились почти провалом (привезли только один автомобиль), причиной которого была непригодность отобранных моделей к суровым северным условиям («Металлуржик», «Студебеккер», «Лорен-Дитрих», «Адлер», «Уайт»), а также трудности их доставки. Несмотря на отрицательный результат, можно сделать вывод о том, что автомобильный транспорт появился в республике значительно раньше, позволяя изменить существующее мнение о том, что якобы первый автомобиль появился только в 1930-е гг.

Второй параграф «Формирование системы грузовых перевозок» посвящен анализу становления автомобильного грузового транспорта в республике.

В 1930-е гг. начинается массовый завоз грузовых автомобилей и их регулярная эксплуатация в различных отраслях народного хозяйства республики. На них ложилась огромная нагрузка по перевозкам различных грузов и пассажиров. Главная транспортная работа велась по тракту Мураши – Сыктывкар – Усть-Вымь, по которому проходило 85 % всех грузов. Бесперебойной работе автотранспорта препятствовало множество причин: начиная от недостатка запчастей, мастерских, гаражей, стоянок, заправок станций и заканчивая отсутствием квалифицированных кадров. Все это выражалось в неудовлетворительных цифрах отчетов, иллюстрировавших невыполнение плана по перевозкам. Преодолев многочисленные трудности, в 1938–1940 гг. система грузовых перевозок вышла на новый, качественный этап, выполняя 70–80 % от запланированного, увеличив количество перевозимых грузов за счет новых трехтонных автомобилей ЗИС-5 вместо полутонных ГАЗ-АА, регламентируя погрузочно-разгрузочные работы, и т. д.

Период Великой Отечественной войны представляет собой отдельный специфичный этап в работе автомобильного транспорта Республики Коми. Мобилизация автомобилей и водительского состава на фронт заставляли искать наиболее оптимальные формы использования и эксплуатации автомобильного транспорта в условиях военного времени. В частности, дефицит горючесмазочных материалов вызвал появление в гаражах автопредприятий газогенераторных автомобилей, эксплуатация которых требовала гораздо больших знаний и умений, чем автомашин с бензиновыми двигателями. Созданная Автоуправлением система чуркоразделочных баз (в Сыктывкаре и Объячево), ремонтных мастерских, а также введение нормативов потребления специфичного топлива позволили эксплуатировать этот вид автомобилей в республике и не останавливать перевозку грузов, необходимых республике в военные годы. Во-

преки всем трудностям объем перевозок народнохозяйственных грузов транспортными конторами управления автомобильного транспорта оказался почти на уровне предвоенного. К 1945 г. автомобилями было перевезено 5 млн т различных грузов, общий грузооборот составил 28 млрд т. км. И это несмотря на то, что основной грузо- и пассажироперевозчик – Автоуправление при СНК Коми АССР – постоянно фиксировал в своих отчетах ощутимое сокращение списочного количества автомобилей.

Таким образом, налаженная система автотранспортных грузовых перевозок способствовала дальнейшему всестороннему развитию экономики в республике, установлению тесных взаимосвязей между районами. Прежде всего, это касалось развития главной отрасли республики – лесопромышленной, а также сельскохозяйственной, торговой и т. д.

В *третьем параграфе «Развитие пассажирского и легкового автотранспорта»* рассматривается эксплуатация автобусов и легковых автомобилей в Республике Коми.

Благодаря грузовым автомашинам в республике первоначально была заложена система пассажирских перевозок. С 1936 г. был закуплен ряд автобусов, но переделанные грузовики продолжали играть значимую роль в перевозках людей. Автогужтрестом была упорядочена система перевозок, созданы правила перевозок и система билетов, ужесточены требования для водительского состава, перевозящих пассажиров, назначены штрафы за нарушения. Все это позволило сократить аварийность и травматизм при перевозках пассажиров. В годы войны с уменьшением количества автобусов сократились и курсирующие линии, однако Автоуправлением бесперебойно осуществлялась перевозка раненых бойцов и пассажиров. Созданные правила перевозок пассажиров и их багажа, отрегулированная система перевозок послужили хорошей основой для организации перевозок общественным транспортом после войны.

Легковой транспорт сыграл менее значимую роль в автомобилизации края. Легковые автомобили эксплуатировались в качестве служебного транспорта и первых такси, курсирующих в Сыктывкаре. Примечательно, что автомобиль-такси был всего один (ГАЗ-М1) и никакого плана по перевозкам для него не предусматривалось. Необходимость в легковых автомобилях ощущали все организации, но распределение шло строго по линии руководства республики. Автомобилей в личном пользовании до войны были единицы.

В конечном счете, рассматриваемая организация работы автомобильного транспорта в республике стала возможной в результате массовой автомобилизации страны. Начавшись с пяти автомобилей в 1931 г., рост числа автомобилей стал очевиден с 1937 г. (их количество тогда насчитывалось 546 ед. всех видов техники, тогда как в 1936 г. общее количество не превышало 98). К началу Великой Отечественной войны максимальное количество автомобилей в республике насчитывалось 3 395 ед., из которых 2 076 – автомобили, находившиеся в ведении системы ГУЛАГа, большую часть из которых (1 532) составляли трехтонные ЗИС-5. В 1942 г. происходит значительное сокращение автомобилей за счет мобилизации их в РККА, составив общее количество 2 792 автомобиля. К концу Великой Отечественной войны общее количество автомобилей в республике составляло 1 760 ед., что в 1,9 раз меньше по сравнению с 1941 г.

В третьей главе «Управление и социальная работа в автотранспортной отрасли Республики Коми», включающей три параграфа, рассмотрены этапы формирования системы управления дорожным хозяйством и автотранспортной отраслью республики, источники пополнения и формы подготовки и повышения квалификации кадров для автотранспортной отрасли республики, социальная защита работников автотранспортной отрасли.

В первом параграфе «Создание системы управления автодорожной отраслью и безопасностью движения» рассматриваются основные этапы формирования структуры управления дорожной и автотранспортной отраслями, в работе которых огромную роль сыграла вновь созданная Государственная автоинспекция республики.

Организация управления автотранспортной сферой, дорожным хозяйством и контроля за безопасностью дорожного движения в Республике Коми, которая сформировалась к концу 1930-х – началу 1940-х гг., позволила в значительной мере повысить качество организации перевозок грузовым и общественным транспортом, вести повсеместную борьбу с аварийностью, травматизмом, хищениями, злоупотреблениями на автомобильном транспорте.

На Автогужтрест и его преемника – Автоуправление при СНК Коми АССР – возлагались большие надежды по увеличению перевозок грузов и пассажиров в связи с тем, что в большинстве уголков республики это была одна из немногих организаций, эксплуатировавшая автомобильный транспорт для перевозки грузов и пассажиров. Точная постановка задач перед автопредприятиями и дорожниками дала возможность организовать автоконторы почти во всех районах республики, систему автозаправок и складского и экспедиторского дела, обеспечить исправное техническое состояние дорог. Но отсутствие квалифицированных кадров в автомобильной отрасли во многом снижала эффективность управления вновь создаваемых систем управления.

Организация безопасности движения позволила значительно повысить качество эксплуатации автомобильного транспорта. Государственная автоинспекция Коми АССР внесла существенный вклад в дело автомобилизации республики, упорядочения движения на автодорогах и улицах. Повсеместный контроль за техническим состоянием автопарка предприятий позволил держать под контролем дорожно-транспортные происшествия, поднимать культуру вождения автотранспортом, мотоциклом, велосипедом и даже гужевой повозкой. Под особый контроль ГАИ были взяты пешеходы: учитывая, что автотранспорта было не столь большое количество, пешеходы должны были при передвижении по улицам учитывать появление автомобиля и быть осторожными. Особо Госавтоинспекция обращала внимание на подготовку и переподготовку кадрового состава автотранспортников. Несмотря на значительные усилия работников Госавтоинспекции, организация движения автотранспорта находилась не на высоте. Это объяснялось малыми штатами работников ГАИ, отсутствием детальной проработки действий работников Госавтоинспекции в различных ситуациях.

Во втором параграфе «Кадровая политика и подготовка специалистов для автотранспорта» анализируется своеобразие социальной политики и формирование кадров для автотранспортной отрасли, отмечаются успехи и проблемы.

Кадровая проблема на автотранспорте превратилась в задачу огромного хозяйственного и политического значения. Прежде всего, это касалось руководящего состава, которых выдвигали трудовые коллективы либо направлявшиеся на транспорт по инициативе партийных и профсоюзных комитетов. Некоторые из них выросли до руководителей государственного масштаба, но многим, выдвинутым революционной волной, не хватало не только специальной, но и необходимой общеобразовательной подготовки.

Количественный состав автотранспортников региона не отличался стабильностью и был подвержен маятниковым колебаниям. Первоначально источниками комплектования рабочих кадров были адмовысланные, преимущественно из Западной Украины. Впоследствии кадровый потенциал пополнялся в основном за счет местного населения. Причиной столь высокого должностного положения высланных было то, что большинство местного населения не владело русским языком – ни устным, ни письменным, а также имело низкий образовательный уровень, что было немаловажным препятствием для профессионального роста. Вместе с тем дефицит всех категорий специалистов, начиная от водителей и заканчивая счетными работниками, не был преодолен в течение всего рассматриваемого периода.

Социальная сфера автотранспорта – это неотъемлемая часть всего модернизационного процесса автотранспортной системы. К ней относились регламентация трудового законодательства, организация профессионального образования, материальное обеспечение рабочих и служащих, решение жилищных вопросов работников. Архивные материалы свидетельствуют о том, что многие из указанных проблем были трудноразрешимыми, что еще более усиливало изменения количественного состава автотранспортных предприятий.

Социальная политика, проводимая на автотранспортных предприятиях, в целом была непоследовательной и противоречивой. Принимаемые властями решения в целях улучшения материального положения работников автотранспорта чаще всего оставались лишь предписанием. Сдвиги в сторону улучшения материально-бытового положения сотрудников автотранспортной отрасли появились в период конца 1930-х – начала 1940-х гг., особенно после создания Домууправления. Вместе с тем ускоренная индустриализация потребовала значительного отвлечения финансовых ресурсов на производственные цели, что, несомненно, сказывалось на состоянии материального благосостояния трудящихся, поэтому уровень жизни трудящихся в сфере автотранспорта оставался низким.

Трудовые почину и новаторские идеи тесно увязывались с модернизацией на автотранспортных предприятиях и были направлены на освоение техники и внедрение прогрессивных методов труда. Но слабая организация стахановского движения и других соревнований в итоге приводили к снижению внимания к нему у работающих в отрасли автотранспорта.

Созданная система профессиональных образовательных учреждений позволила отчасти разрешить кадровый дефицит в автотранспортной отрасли. Основной распространенной формой подготовки рабочих, особенно водителей III класса, являлась подготовка их через сеть учебных заведений Трансэнергокадры. Все возрастающий уровень технической эксплуатации требовал более квалифицированных специалистов, но система курсовой подготовки водителей и

ремонтных рабочих отставала от развития автопарка республики. Отметим, что в автотранспортной отрасли республики в рассматриваемый период не было ни одно специалиста-инженера с высшим образованием.

В *третьем параграфе «Деятельность общественных организаций в отрасли»* раскрывается работа республиканского отделения общества по содействию дорожному строительству и автомобильному транспорту «Автодор». Стремительный взлет этого общества с широким вовлечением больших масс в дорожное строительство не был обеспечен реальной государственной поддержкой, что повлекло за собой такой же быстрый отток членов общества и угасание деятельности общества. За то непродолжительное время работы общества в республике были созданы консультационные пункты, где можно было получить квалифицированные рекомендации по техническим вопросам, организованы кружки по изучению автодела, курсы повышения квалификации. Придавая особую значимость технического воспитания, автодоровцы не обошли стороной и школьников, объединив их в ЮДА (юных друзей Автодора). Немалую роль Автодор сыграл в организации испытательных пробегов автомобилей, широко-масштабному вовлечению населения к ремонту и строительству дорог.

Кроме Автодора, популяризации автотранспорта среди молодежи на общественных началах занимались люди, волею случая попавшие в республику – механики, бывшие мастера заводов, что позволило многим уже в детстве определиться с будущей профессией.

В **заключении** излагаются и обобщаются основные результаты проведенного исследования, которые подтверждают основные положения, выносимые на защиту, и позволяют сделать следующие выводы:

1. Формирование дорожно-транспортной системы Республики Коми в рассматриваемый период заложило основу для дальнейшего экономического развития региона. Вместе с тем эти две неразрывно связанные отрасли развивались крайне медленными темпами, что объяснялось почти полным отсутствием транспортных коммуникаций к началу рассматриваемого периода – 1917 г.

2. В результате дальнейшего промышленного освоения территорий республики было построено первое гравийное шоссе Усть-Вымь – Ухта и открыто сквозное движение по дороге союзного значения от ст. Мураши до Ухты.

3. Тем не менее большая часть республики так и осталась в рассматриваемый период в плену глубокого бездорожья, значительно усугубившегося в годы Великой Отечественной войны.

4. Благодаря строительству и содержанию сети дорог в Республике Коми развиваются объекты автотранспортной инфраструктуры: заправочные станции, система обеспечения автохозяйств запчастями, автомобилями и горюче-смазочными материалами.

5. Расширение вначале сети гужевых, а в дальнейшем автомобильных дорог позволило организовать в регионе гужевые и автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

6. Созданная система совстанций показала всю трудность организации системы перевозок гужом. Отсутствие тягловой силы, снастей, обеспечения возчиков являлось главной причиной столь быстрого прекращения перевозок этим

видом транспорта. Таким образом, это организационное начало легло в основу для будущего автомобильного транспорта республики.

7. Грузовой автомобильный транспорт, как и повсюду, являлся главным символом экономических преобразований в стране. На него легла основная нагрузка всех видов перевозок. Неуклонный рост автомобильного парка республики являлся тому ярким подтверждением. Но неумелая эксплуатация техники вкупе с техническими проблемами и бездорожьем накладывали особый отпечаток в эксплуатации автомобилей в республике.

8. Перевозки пассажиров общественным транспортом прошли длительный этап от гужевой силы и приспособленных грузовиков до небольшого автобусного парка, создания системы правил перевозок общественным транспортом. К концу рассматриваемого периода в республике действовали как междугородные линии, так и два внутригородских.

9. С момента создания дорожного хозяйства и транспортных перевозок в республике тяжело формировалась система управления этими отраслями, в начале имевшая единую линию управления и разделившаяся затем на две самостоятельные в 1939 г. Во многом благодаря совместной деятельности государственной автоинспекции республики, созданной в 1936 г., автотранспортное управление смогло наладить четкую систему взаимодействия всех структур для обеспечения жизнедеятельности отрасли. Частая смена руководства отрасли иллюстрировала эпоху репрессий, когда неэффективное управление, выразившееся в низких отчетных показателях, стоила жизни.

10. Формирующаяся транспортная отрасль республики потребовала от руководства ведения активной кадровой политики, начиная от заработных плат для всех категорий работников до обеспечения жильем и спецовкой. Многие вопросы, а главное – жилищный, так и не были решены в рассматриваемый период. Решению кадровых вопросов во многом способствовала система автошкол и курсов для подготовки специалистов массовых профессий, среди которых особо выделялась автошкола системы «Трансэнергокадры».

11. Популяризации автомобильного транспорта, помощь в строительстве и ремонте дорог во многом способствовало отделение общества Автодор, созданное в республике в 1928 г. Несмотря на созданные автопробеги, создание консультативных пунктов, организации школьников как будущих автодорожцев, общественное движение не получило большого размаха, как в других регионах.

Основные положения диссертации отражены в следующих публикациях автора:

статьи в ведущих рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК РФ:

1. *Логинова, Д.В.* Становление системы подготовки водителей и специалистов массовых профессий на автотранспорте Коми АССР (1920-е – середина 1940 гг.) / Д.В. Логинова // Вестник Ярославского государственного университета им. П.Г. Демидова. Серия: Гуманитарные науки. 2011. № 3 (17). С. 44–47 (0,2 п.л.).

2. *Логинова, Д.В.* Развитие дорожно-транспортной системы Коми края. Начальные этапы / Д.В. Логинова // Исторические, философские, политические

и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2012. № 11 (25). Ч. 2. С. 126–131 (0,3 п.л.).

3. *Логинава, Д.В.* Развитие транспорта в Республике Коми в 1919 – середине 1940 гг. / Д.В. Логинава // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2012. № 8 (14). Ч. 3. С. 131–133 (0,13 п.л.).

4. *Логинава, Д.В.* Кадровая политика и обеспечение социальной защиты работников автотранспортной отрасли Республики Коми (1920–1945 гг.) / Д.В. Логинава // European social science journal. 2013. № 10 (37). Т. 2. С. 326–332 (0,3 п.л.).

– в других научных изданиях:

5. *Логинава, Д.В.* Развитие общественной деятельности на транспорте Коми АССР (1920-е – середина 1940-х гг.) / Д.В. Логинава // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики (серия: Гуманитарные науки). 2012. № 7–8. С. 35–37 (0,4 п.л.).

6. *Логинава, Д.В.* Перевозки общественным транспортом / Д.В. Логинава // VIII Науч.-практ. конф. «Бъдеще въпроси от света до наука». София: БялГрад БГ ООД, 2012. Т. 21. С. 10–18 (0,4 п.л.).

7. *Логинава, Д.В.* Развитие транспортной инфраструктуры в Республике Коми: переход от гужевого транспорта к автомобильному / Д.В. Логинава // Путь в науку: сб. науч. работ аспирантов и студентов исторического факультета. Вып. 16. Ярославль: Яросл. гос. ун-т им. П. Г. Демидова, 2012. С. 59–63 (0,2 п.л.).

8. *Логинава, Д.В.* История управления автотранспортными предприятиями в Республике Коми / Д.В. Логинава // Сб. матер. 5-й Международной научной конференции (27–28 января 2012 г.) «Человек в пространстве культуры: исторические традиции и задачи модернизации России». Ярославль, 2012. С. 135–139 (0,2 п.л.).

9. *Loginova, D.V.* Building of the roads supporting network and their role in providing Komi Autonomous Soviet Socialist Republic with economic growth and Improvement of living conditions / D.V. Loginova // Science, Technology and Higher Education. Materials of the III International research and practice conference. Vol. I. October 16th, 2013. Westwood, Canada, 2013. P. 130–134 (0,2 п.л.).

10. *Loginova, D.V.* Road conditions and development of road building in Komi Republic (1917–1929) / D.V. Loginova // European Science and Technology Materials of the V International research and practice conference. Vol. II. October 3rd–4th, 2013. Munich, Germany. 2013. P. 184–188 (0,2 п.л.).

11. *Логинава, Д.В.* Кадровая политика и обеспечение социальной защиты работников автотранспортной отрасли Республики Коми (1930–1945 гг.) / Д.В. Логинава // XVI Международная конференция, посвященная проблемам общественных наук. М.: Центр гуманитарных исследований «Социум», 2014. С. 112–115 (0,2 п.л.).