

РАЗВИТИЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В ЦЕНТРАЛЬНОМ ЧЕРНОЗЕМЬЕ В 1970–1980-е ГОДЫ

В. А. Перцев

Воронежский государственный университет

Поступила в редакцию 14 января 2011 г.

Аннотация: анализируются тенденции в развитии городской транспортной системы Центрального Черноземья. Рассмотрены достижения и проблемы функционирования автомобильного, таксомоторного и электрического городского транспорта. Определены основные направления дальнейшего совершенствования региональной транспортной сети по организации внутригородской перевозки пассажиров.

Ключевые слова: городской пассажирский транспорт, автобус, троллейбус, трамвай, такси, транспортная система, транспортный маршрут, транспортное обслуживание населения.

Abstract: the article analyses the tendencies in the development of transport system in the Black Earth Region. The problems and achievements of city transport (such as car, taxi and electric means) functioning are considered. The main directions of further improvement in city transport net and organization of in-city passenger transportation are determined.

Key words: city passenger transport, bus, trolley-bus, tram, taxi, transport system, transport route, transport service.

Значительное расширение внутренней инфраструктуры городов, вследствие высоких темпов экономического развития, и рост численности городского населения, вследствие ускорившихся урбанизационных процессов в 1970–1980-е гг., на повестку органов местного управления с объективной неизбежностью поставили вопрос о дальнейшем расширении городской транспортной сети. В отличие от предвоенных лет и военного времени, отличавшихся не столь высокой подвижностью городского населения, послевоенные годы выступали качественно новым этапом в обозначенном направлении. Объяснялось это не только возросшими возможностями городского транспорта в связи с созданием новых видов машин для внутригородских перевозок населения, но и качественно новыми условиями жизни и труда горожан, сложившимися в результате активного включения в городскую экономическую и социально-культурную жизнь значительных маргинальных слоев, оторванных ранее от «благополучия городской цивилизации».

Традиционное в подобном случае обращение к важнейшим партийно-государственным документам, относящимся к обозначенной проблеме, к сожалению, не отличается результативностью, так как специальных решений, направленных на «дальнейшее совершенствование транспортного механизма страны», принято не было. Однако нельзя сказать, что данная сфера находилась вне поля зрения советского и партийного госу-

дарственного аппарата. С периодичностью в пять лет вопрос о развитии транспорта и связи рассматривался на очередных партийных съездах, регулярно ставился на партийных пленумах и совещаниях партийно-хозяйственного актива. В отчетных докладах Генерального секретаря КПСС в обязательном порядке содержалась информация о значительном улучшении положения в транспортной сфере, а в принимавшихся на этих съездах «Основных направлениях дальнейшего развития народного хозяйства» постоянно присутствовал раздел о «дополнительных мероприятиях, направленных на своевременное и качественное удовлетворение запросов, возникавших у городского и сельского населения» в данном направлении. Так, в «Директивах XXIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971–1975 годы» указывалось на необходимость: «Существенно улучшить транспортное обслуживание населения. Увеличить перевозки пассажиров всеми видами транспорта общего пользования в 1,4 раза, в том числе воздушным транспортом – в 1,7 раза, автобусами – в 1,6 раза и железнодорожным транспортом – на 24 %. Развивать перевозки пассажиров городским электрическим транспортом, расширить парк легковых такси и улучшить обслуживание населения этими видами транспорта. Обеспечить значительный рост туристско-экскурсионных перевозок населения.

Внедрять на воздушных линиях новые комфортабельные, скоростные и более экономич-

ные самолеты. Начать эксплуатацию сверхзвуковых пассажирских самолетов. Расширить сеть аэропортов на магистральных и местных воздушных линиях.

Пополнить пассажирский парк железных дорог новыми, более совершенными комфортабельными пассажирскими вагонами. Для улучшения условий передвижения населения крупных городов к месту работы и в зоны отдыха электрифицировать железнодорожные линии с напряженным пригородным движением, повысить частоту движения пригородных поездов.

Значительно увеличить автобусный парк. Расширить в 2,5 раза сеть станций технического обслуживания автотранспорта, включая обслуживание автомобилей личного пользования» [1, т. 12, с. 73].

Аналогичную тенденцию можно также отметить, исследуя материалы конференций и пленумов партийно-хозяйственного актива региональных партийных организаций. Вопрос о дальнейшем развитии городской транспортной сети Центрального Черноземья часто включался в утверждавшиеся текущие и перспективные планы социально-экономического развития отдельных областей региона. Специальных же постановлений, посвященных улучшению деятельности регионального городского пассажирского транспорта, не было принято практически ни в одной партийной организации Центрального Черноземья. Например, в документах Воронежского обкома КПСС за 1960–1980-е гг., за исключением нескольких упоминаний о необходимости ускоренного строительства «сети автомобильных дорог с твердым покрытием», других сведений о функционировании и совершенствовании средств связи и транспортной системы не содержалось [2, оп. 56, д. 276, л. 34, 41].

Создавалось впечатление, что как средства связи, так и транспортная система действовали совершенно безупречно, своевременно учитывали все возникавшие проблемы в области внутри городской перевозки пассажиров и оперативно их решали. Однако многочисленные обращения горожан в местные органы власти и управления, в средства массовой информации, центральные правительственные учреждения с жалобами на низкий уровень транспортного обслуживания, а также высокий удельный вес увольнявшихся с промышленных предприятий по причине отсутствия близлежащих пассажирских транспортных маршрутов или же вследствие недостаточной эффективности функционирования транспортной сети свидетельствовали о том, что в обозначенном направлении сохранялись значительные проблемы. В качестве примера

можно привести материалы, содержащиеся в справке Воронежского областного комитета КПСС «О письмах, жалобах, заявлениях, поступивших в горкомы и райкомы КПСС в первом квартале 1972 года». В данном документе сообщалось, что «в горкомы и райкомы партии в первом квартале поступило 2280 писем, жалоб и заявлений трудящихся, или на 13 % меньше по сравнению с соответствующим периодом прошлого года. По 1091 письму и жалобе факты подтвердились и меры приняты, по 685 факты не подтвердились, остальные – в стадии проверки или направлены на окончательное рассмотрение. Наибольшее количество писем, жалоб и заявлений трудящихся об улучшении жилищных условий – 570, или 25 %, о неправильном поведении и злоупотреблениях некоторых руководящих работников – 284, или 12,5 %, о трудоустройстве, трудовых спорах и заработной плате – 203, о недостатках в работе транспорта и связи – 102. В целом эти 4 вида писем составили 50,8 % всех обращений. В частности, об улучшении жилищных условий и жалоб на некачественную работу транспорта и связи наибольшее количество поступило по городу Воронежу (70,3 %), а также в Бутурлиновский, Лискинский, Новоусманский, Острогожский, Павловский, Семилукский и Хохольский райкомы партии (16,5 %)» [2, оп. 56, д. 255, л. 1–2].

Определяя особенности функционирования Центрально-Черноземной транспортной системы, необходимо отметить, что она в целом сохраняла общесоюзные тенденции. Это обстоятельство было вполне объяснимым в условиях существовавшей общегосударственной плановой экономики. Однако специфика формировавшегося народнохозяйственного комплекса ЦЧР, связанная со значительным удельным весом сельскохозяйственного производства, накладывала свой отпечаток на содержание и принципы деятельности как грузового, так и пассажирского транспорта региона.

Определяя последовательность развития транспортной сферы Советского государства в целом, необходимо отметить, что своеобразным водоразделом в данном направлении явились годы «широкой поступи» первых советских пятилеток, когда на смену «живой тягловой силе» пришла эпоха «транспортного бума». Это были годы ускоренного создания материально-технической базы отечественного автомобилестроения, нацеленного на своевременное и качественное обеспечение необходимыми транспортными средствами бурно развивавшегося промышленного и сельскохозяйственного сектора

страны. Благодаря героическим усилиям советского народа становилась реальной «техническая мечта» о превращении «СССР из страны, ввозящей машины и механизмы, в страну экспортирующую их». Без сомнения, определенным перекосом, проявившимся в решении данного вопроса в предвоенные годы, явилось ускоренное развитие отраслей производства, ориентированных на выпуск оборонной продукции, как самой необходимой и востребованной в условиях надвигавшейся войны. Партийные и государственные органы обращали главное внимание на развитие военных отраслей экономики и отводили второстепенную роль жилищно-бытовому и материальным условиям жизни населения. Повседневная жизнь советского народа оставалась как бы в стороне от «столбовой дороги социалистического строительства».

Ведя речь о предвоенном периоде в развитии транспортной системы СССР, необходимо также сказать, что созданные в 1930-е гг. такие гиганты отечественного автомобилестроения, как Горьковский автомобильный завод, Московский автомобильный завод имени И. А. Лихачева и многие другие автостроительные предприятия, еще не вышли на максимальные объемы производства и лишь в незначительной степени способствовали вытеснению конно-гужевой основы советской транспортной системы отечественными автомобилями и тракторами. Из-за отсутствия необходимого количества пассажирского автотранспорта, была также не развита и система внутригородских и междугородних перевозок пассажиров. Еще в меньшей степени ощущалась деятельность автотранспортных предприятий по организации междугородних грузовых транспортных перевозок. Единственным исключением как на протяжении 1920–1930-х гг., так и предшествующего времени являлся железнодорожный транспорт. Именно на него приходилась основная часть внутригосударственной доставки всех народнохозяйственных грузов.

Период Великой Отечественной войны заставил отечественное автомобилестроение в кратчайшие сроки решать основополагающую задачу по обеспечению мобильного перемещения огромного количества военнослужащих и вооружений, а также боеприпасов в районы проведения ключевых военных сражений. Практика масштабных боевых операций показала, что военные действия не могли основываться на бесшабашной конно-кавалерийской атаке, а являлись местом столкновения технических и технологических разработок, полем сражения «моторов», несущих на себе новейшие достижения научной мысли в области стрелкового и артил-

лерийского вооружения. С данной точки зрения Советское государство оказалось не готовым к реализации именно такой стратегии ведения войны. Поэтому так своевременны и необходимы были поставки союзниками военной техники и автотранспорта по ленд-лизу, а также вполне понятны и объяснимы усилия советских людей, которые не только на фронте, но и в тыловых районах, в условиях отсутствия необходимых транспортных ресурсов, создавали броневой, артиллерийско-стрелковый и авиационный щит страны.

Вторая половина 1940-х гг. была связана преимущественно с восстановлением разрушенного в ходе военных действий производственного и транспортного секторов экономики. Этот процесс осложнялся не только огромными масштабами восстановительных работ, недостатком необходимых технических средств, машин и оборудования, но и отсутствием квалифицированных рабочих кадров. Данные проблемы явились непосредственным результатом колоссальных материальных и людских потерь в годы войны.

К началу 1950-х гг. катастрофические последствия войны были в основном устранены, и развитие народного хозяйства страны приобрело сбалансированный и поступательный характер. Таким образом, можно предположить, что именно с периодом 1950-х гг. связано комплексное формирование и стабильное функционирование транспортного сектора экономики Советского Союза. К этому времени были восстановлены транспортные магистрали в районах, пострадавших от оккупации и военных действий, возрождено производство многих моделей отечественных автомобилей, построены и введены в эксплуатацию производственные объекты, выпускавшие новые виды грузовых и легковых автомобилей, автобусов, железнодорожных локомотивов, самолетов. Именно в конце 1950-х гг. сложилась транспортная структура государства, которая включала в себя не только разнообразные транспортные системы, такие как железнодорожный, морской, речной, трубопроводный, автомобильный, воздушный и городской электрический транспорт, но и имела свою самостоятельную производственно-техническую базу. Подтверждением могут стать решения XXIII съезда КПСС, проходившего с 29 марта по 8 апреля 1966 г. В его материалах в качестве ключевого ориентира дальнейшего развития транспорта и связи были определены следующие перспективы: «Основными задачами транспорта и связи являются более полное обеспечение потребностей экономики страны и всего населения в перевозках

и услугах связи, дальнейшее перевооружение этих важных отраслей народного хозяйства, развитие и совершенствование *единой транспортной сети* и единой автоматизированной системы связи с учетом хозяйственного освоения новых районов» [3, т. 11, с. 56].

Историография обозначенной научной проблемы достаточно ограничена и нередко одно-сторонне трактует главные особенности формировавшейся и функционировавшей транспортной системы страны. К тому же, лишь немногие из исследований, вышедших в свет в последние десятилетия XX в., были целиком посвящены анализу тенденций развития отечественного транспорта. Основная их часть рассматривала обозначенную проблему на протяжении отдельных хронологических периодов развития государства и не формировала целостного впечатления о состоянии транспортного сектора страны. Еще более скромными выглядят работы, раскрывающие особенности деятельности региональной транспортной системы. Отдельные свидетельства содержатся в обобщающих исследованиях по истории Черноземного края. Кроме того, некоторые сюжеты о транспортных перевозках используются авторами для иллюстрации процесса развития более глобальных составляющих народнохозяйственного комплекса и социальной сферы региона.

Центрально-Черноземный район, занимающий центральное положение как в природно-географическом, так и экономическом контуре страны в рассматриваемые годы стал играть ключевую роль в формировавшейся транспортной системе. На территории региона сложились важнейшие транспортные узлы, включившие в себя не только пересечение ключевых железнодорожных и автомобильных магистралей, но и имевшие большое государственное значение авиационные и трубопроводные сети. Весомой составной частью транспортного сектора экономики края, без сомнения, выступала транспортная система ведущих городов региона: Белгорода, Воронежа, Курска, Липецка и Тамбова.

В связи с активным переходом Центрально-Черноземья в разряд индустриально-аграрных регионов страны большое значение во внутригородском цикле приобретали не только грузовые, но и пассажирские транспортные перевозки. Основную часть пассажирских перевозок осуществляли автотранспортные предприятия, использовавшие как во внутригородских, так и в междугородних перевозках многоместные автобусы.

Сравнительный анализ выявленных статистических материалов позволяет отметить постоянный рост численности автобусного автопарка во

всех областных городах региона. Так, за 1970–1985 гг. количество автобусов в г. Белгороде увеличилось в 4,1 раза; г. Воронеже – в 2,8 раза; г. Курске – в 3,1 раза; г. Липецке – в 2,9 раза; г. Тамбове – в 3,2 раза [3, оп. 2, д. 424, л. 23–24; 4, оп. 54, д. 45, л. 97–98].

Исследовательский анализ был бы неполным без выделения из общего числа городских автобусов группы транспортных средств, относившейся к числу автобусов общего пользования, так как именно на данную транспортную группу приходилась основная часть пассажирских внутригородских перевозок.

Цифровые показатели позволяют отметить, что транспортный парк автобусов общего пользования возрос за период 1970–1985 гг. в г. Белгороде в 2,8 раза; г. Воронеже – в 2,0 раза; г. Курске – в 2,6 раза; г. Липецке – в 3,1 раза; г. Тамбове – в 2,2 раза [3, оп. 2, д. 424, л. 31–33; 4, оп. 54, д. 45, л. 98–99]. Такое значительное увеличение парка городских автобусов общего пользования было напрямую связано с количественным ростом населения областных центров региона. Однако обращение даже к незначительному числу периодических региональных изданий рассматриваемого периода свидетельствует о том, что даже такого количества автобусов было недостаточно для организации регулярной перевозки пассажиров. Настоящим бедствием для горожан являлись так называемые «часы пик», когда направлялась на работу или возвращалась с работы основная часть городского населения. Тем не менее знакомство с архивными данными показывает, что как местные органы власти и управления, так и сами автотранспортные предприятия проявляли заинтересованное отношение к изучению постоянно изменявшейся городской инфраструктуры, связанной со строительством новых жилых микрорайонов, возникновением новых транспортных магистралей и введением в эксплуатацию новых промышленно-производственных предприятий и объединений.

Реализация генеральных планов застройки областных центров Черноземного региона сопровождалась динамичным расширением внутригородских транспортных сетей, появлением новых автобусных, троллейбусных и трамвайных маршрутов, связывавших автотранспортным сообщением места постоянного проживания горожан с объектами их трудовой деятельности, учебы, местами отдыха. Однако главная роль, без сомнения, отводилась пассажирским маршрутам автобусного сообщения, так как именно автобусы, не требовавшие предварительной прокладки трамвайных линий и установки троллейбусных

электросетей, позволяли мобильно наладить устойчивые транспортные связи между различными городскими районами.

Увеличившееся количество автобусного транспорта и появление новых городских маршрутов значительно повлияли на объемы пассажирских перевозок. Формировавшиеся «спальные» городские районы, а также строительство многих новых промышленно-производственных объектов на окраинах или даже за чертой города требовали организации устойчивого транспортного сообщения, обеспечивая возникавшие автобусные маршруты постоянным пассажиропотоком. Кроме того, областные города с более развитой культурно-развлекательной средой, системой здравоохранения и торговой сетью ежедневно посещали многие жители как ближайшего пригорода, так и достаточно отдаленных городов и поселков края.

Наряду с вместительными транспортными единицами, такими, как автобусы, троллейбусы и трамваи, в исследуемые годы значительный удельный вес во внутригородских пассажирских перевозках стало занимать городское такси. Особую роль данный вид транспорта приобретал в ночное время, когда с маршрутов уходили многоместные транспортные средства общего пользования, а также для доставки пассажиров в не обеспеченные регулярным автотранспортным сообщением районы города. Маломестные легковые таксомоторы использовались также при необходимости быстрой доставки пассажиров к месту их следования вследствие того, что мобильность передвижения машин такси была намного выше скорости передвижения рейсового городского автотранспорта. Стоимость проезда в городском такси была значительно выше стоимости проезда в транспорте общего пользования, однако она оставалась вполне доступной для основной части горожан. Поэтому использование таксомоторов постепенно превращалось из показателя определенного материального достатка и успешного социального статуса в обычную форму транспортного внутригородского сообщения.

На протяжении 1970–1980-х гг. в областных городах Центрального Черноземья не только постоянно увеличивалось количество таксомоторов, создавались новые и расширялись уже функционировавшие ремонтно-технические парки и гаражи для технического обслуживания автомобилей такси, но и возникали их постоянные стоянки на городской территории. В то же время отсутствие значительной личной материальной заинтересованности водителей в обязательном выполнении ежемесячного тарифного финансового плана, а также недостаточный кон-

троль над их деятельностью со стороны руководителей таксопарков часто способствовали превращению автомобилей такси в источник личного дохода таксистов.

Сведения, накопленные в 1970–1980-е гг. в фондах областных статистических управлений региона, показывают динамику роста количественного состава таксомоторов. На основании содержания данных материалов можно увидеть, что в г. Белгороде число легковых таксомоторов увеличилось с 1970 по 1985 г. в 2,4 раза; г. Воронеже – в 1,7 раза; г. Курске – в 1,4 раза; г. Липецке – в 1,5 раза; г. Тамбове – в 1,8 раза [3, оп. 2, д. 423, л. 81; 4, оп. 56, д. 51, л. 77; 5, с. 188].

Сопоставление же количественного состава таксопарков региона с численностью проживающего в областных городах населения показывает, что на каждую 1000 человек горожан приходилось в среднем от 0,4 до 0,8 единиц таксомоторов. Даже в условиях пока еще только формировавшейся в те годы городской транспортной системы областных центров Черноземья такие показатели были более чем скромными. Они свидетельствовали о том, что таксомоторный пассажирский транспорт нельзя было рассматривать как альтернативный вариант многоместным автотранспортным средствам общего пользования. В середине 1980-х гг. таксомоторы выступали в качестве транспортного средства для нерегулярных поездок в пределах города.

К аналогичному выводу можно также прийти, анализируя непосредственную работу городского таксомоторного транспорта. Сведения о среднегодовом пробеге городских таксомоторов наглядно демонстрируют эффективность функционирования автомобилей такси (табл. 1). Для автотранспорта данного функционального назначения среднегодовой пробег легковых городских такси Центрального Черноземья не отличался значительной протяженностью, а платный пробег автомобилей регионального такси – высокой экономической эффективностью.

Т а б л и ц а 1

*Работа легковых таксомоторов транспорта общего пользования областных городов Центрального Черноземья в 1970–1980-е гг.**

Город	Пробег, тыс. км							
	общий				в том числе платный			
	Годы							
	1970	1975	1980	1985	1970	1975	1980	1985
Белгород	5580	14178	16212	17116	4558	11452	11395	13037
Воронеж	19851	35137	38382	40475	15490	29795	26497	30714
Курск	9871	21518	22743	26586	7440	17574	17152	20878
Липецк	10613	12825	14487	13817	8544	10709	10063	10322
Тамбов	8358	12676	11956	17224	6989	10737	8924	13378

* См.: [3, оп. 2, д. 426, л. 558–558 об.; 4, оп. 52, д. 35, л. 109–110].

В подтверждение этого вывода можно также привести и такой показатель, как соотношение платного пробега таксомоторного транспорта к общему его пробегу. Данный критерий показывает, что в г. Белгороде обозначенное соотношение в 1970 г. равнялось 81 %; в 1975 г. – 80 %; в 1980 г. – 70 % и в 1985 г. – 76 %; в г. Воронеже соответственно 78, 84, 69 и 75 %; в г. Курске – 75, 81, 75 и 79 %; г. Липецке – 81, 83, 69 и 74 %; г. Тамбове – 83, 84, 74 и 78 % [4, оп. 54, д. 423, л. 21–23; 5, с. 189]. Если к итоговому результату еще прибавить необходимые расходы на техническое обслуживание, запасные части и ремонт легковых таксомоторов, а также значительно возросшие, особенно в зимнее время, объемы использовавшегося горючего, то можно сделать вывод о низкой экономической эффективности функционирования данного вида городского транспорта.

Еще больший пессимизм вызывает также и такой показатель, часто использующийся при характеристике деятельности автотранспортного средства, как среднесуточный пробег легковых таксомоторов (табл. 2).

Т а б л и ц а 2

Среднесуточный пробег работавшего легкового таксомотора областных городов Центрального Черноземья в 1970–1980-е гг., км*

Город	Годы			
	1970	1975	1980	1985
Белгород	249	356	267	278
Воронеж	298	345	254	281
Курск	302	363	236	313
Липецк	319	322	283	300
Тамбов	245	286	213	251

* См.: [3, оп. 2, д. 424, л. 47; 4, оп. 52, д. 45, л. 111–112; 5, с. 190].

Если взять среднюю скорость автомобильного движения в условиях городской инфраструктуры, равную 30–40 км/час, то получится, что каждый автомобиль такси в областных городах Центрального Черноземья в 1970–1980-е гг. эксплуатировался в среднем 8–10 часов, т.е. в одну рабочую смену. Остальное же время таксомоторы или же находились на стоянках в ожидании пассажиров, или же не выезжали из таксопарка вообще. На городских маршрутах часто использовались давно выработавшие свой энергоресурс таксомоторы. Они не отличались высокой надежностью в эксплуатации, а также часто имели непривлекательный внешний вид. Объяснялось данное обстоятельство не только невысокой эффективностью работы таксомоторного автотранспорта, но и отсутствием необходимого числа новых легковых автомобилей данного класса.

Своеобразным дополнением функционировавшей сети автобусных маршрутов и деятельности автомобильных таксомоторов явились линии городского электрического транспорта. Применение городского пассажирского транспорта, использовавшего электрическую энергию, в условиях плотности городской застройки позволяло не только значительно улучшить экологическую обстановку, но и сократить расходы на техническое обслуживание данного вида транспорта. В 1960–1970-е гг. в областях ЦЧР получили значительное развитие трамвайные и троллейбусные пассажирские перевозки. При этом следует отметить, что единого подхода к определению перспектив в развитии того или иного вида городского электрического транспорта не существовало. В таких городах, как Воронеж, Курск и Липецк, создавались оба вида указанного электрического транспорта общего пользования, в Белгороде и Тамбове развивались только троллейбусные пассажирские перевозки. Возникшие во всех областных городах Центрального Черноземья трамвайно-троллейбусные депо не только технически обслуживали имевшиеся пассажирские машины, но и постоянно увеличивали его количественный состав (табл. 3).

Т а б л и ц а 3

Подвижной состав городского электрического транспорта областных городов Центрального Черноземья в 1970–1980-е гг.*

Город	Наличие пассажирского хозяйства	Число пассажирских вагонов (машин), единиц			
		1970 г.	1975 г.	1980 г.	1985 г.
Белгород	троллейбус	–	84	112	159
Воронеж	трамвай	318	311	200	271
	троллейбус	150	181	211	230
Курск	трамвай	142	149	171	170
	троллейбус	–	47	59	78
Липецк	трамвай	157	127	123	150
	троллейбус	–	78	90	108
Тамбов	троллейбус	101	106	103	139

* См.: [3, оп. 2, д. 426, л. 61; 4, оп. 52, д. 35, л. 77–78; 5, с. 190].

Сравнение числа единиц электрического городского транспорта с количеством используемого автобусного парка показывает, что в рассматриваемые годы трамваи и троллейбусы в отдельности выполняли только часть всего объема пассажирских перевозок. Сложность быстрого распространения такого вида внутригородского пассажирского транспорта была в основном связана с большими трудностями в создании необходимых для его стабильного функционирования технических условий: силовые электрические кабели, электрические подстанции, рельсо-

вые пути, а также многое другое технологическое оборудование, необходимое для обеспечения бесперебойной работы троллейбусов и трамваев. Более того, основная часть черноземных городов относилась к разряду городских поселений со «старой застройкой», характеризовавшейся наличием большого числа узких и небольших по протяженности улиц, многочисленных перекрестков, высокого удельного веса частной жилой застройки. Преобладавший в областных центрах разноплановый городской ландшафт включал в себя многочисленные склоны и овраги, требовавшие для своего освоения не только больших финансовых инвестиций, но и значительных объемов геодезических, землеустроительных и дорожных работ.

Вместе с тем, несмотря на сохранявшиеся объективные проблемы, городские органы власти и управления за достаточно короткий срок смогли значительно увеличить протяженность эксплуатационного пути городского электрического транспорта (табл. 4).

Т а б л и ц а 4

*Протяженность эксплуатационного одиночного пути (линий) городского электрического транспорта в областных городах Центрального Черноземья в 1970–1980-е гг., км**

Город	Наличие пассажирского хозяйства	Годы			
		1970	1975	1980	1985
Белгород	троллейбус	–	48,6	79,4	91,0
Воронеж	трамвай	128,8	138,1	158,4	172,9
	троллейбус	75,3	92,8	127,6	129,8
Курск	трамвай	64,4	64,0	71,2	83,0
	троллейбус	–	25,6	29,6	48,0
Липецк	трамвай	65,7	65,1	80,3	91,7
	троллейбус	–	61,2	66,4	72,2
Тамбов	троллейбус	54,9	58,8	62,8	79,6

* См.: [3, оп. 2, д. 426, л. 607–607 об.; 4, оп. 52, д. 35, л. 56–57; 5, с. 190].

Данные таблицы показывают, что за 1970–1975 гг. были проложены первые электрические силовые линии для организации троллейбусного внутригородского сообщения в таких городах, как Белгород, Курск, Липецк. В других же городах Черноземья, где первые троллейбусные маршруты возникли значительно раньше, за 1970–1985 гг. протяженность эксплуатационных одиночных линий электропередач возросла, например, в г. Воронеже в 1,7 раза, а в г. Тамбове – в 1,4 раза. Кроме того, в рассматриваемые годы продолжала расширяться имевшаяся сеть трамвайных электрических эксплуатационных путей. В г. Воронеже она увеличилась в

1,3 раза; г. Курске – также в 1,3 раза; г. Липецке – в 1,4 раза [4, оп. 52, д. 35, л. 11–12; 6, с. 79]. Незначительное увеличение протяженности трамвайных путей в Воронеже, Курске и Липецке объяснялось не только большой стоимостью процесса строительства трамвайных путей, но и первоочередным развитием менее затратных на этапе организации движения и более экономичных в эксплуатации автобусного и троллейбусного городского пассажирского транспорта общего пользования.

Таким образом, несмотря на непродолжительное время существования, городской электрический транспорт общего пользования уже в конце 1970-х – начале 1980-х гг. являлся важной составной частью транспортных систем всех областных городов Центрального Черноземья (табл. 5).

Т а б л и ц а 5

*Перевозка пассажиров городским электрическим транспортом областных городов Центрального Черноземья в 1970–1980-е гг.**

Город	Наличие пассажирского хозяйства	Число перевезенных пассажиров за год, тыс. чел.			
		1970 г.	1975 г.	1980 г.	1985 г.
Белгород	троллейбус	–	45762	47131	53766
Воронеж	трамвай	100526	105743	75309	74105
	троллейбус	67293	68527	78028	89649
Курск	трамвай	75166	56074	59165	55160
	троллейбус	–	15183	20756	31282
Липецк	трамвай	52590	43158	39234	33991
	троллейбус	–	20012	29346	34686
Тамбов	троллейбус	54004	57788	59573	63446

* См.: [4, оп. 52, д. 35, л. 55–56; 5, с. 189–190; 6, с. 84].

Суммарно трамвайно-троллейбусные перевозки пассажиров в г. Воронеже в 1970 г. превышали автобусные перевозки в 1,7 раза; в 1975 г. – в 1,6 раза; в 1980 г. – в 1,2 раза и в 1985 г. – в 1,1 раза [3, оп. 2, д. 424, л. 33–34; 6, с. 87]. Эти факты свидетельствуют о том, что интенсивно развивавшаяся городская инфраструктура, в первую очередь, использовала возможности тех транспортных средств, на ввод в эксплуатацию которых требовалось меньше время и меньшие финансовые вложения, несмотря на более высокую стоимость их обслуживания и эксплуатации.

Обращает на себя внимание и такая особенность в функционировании электрического городского транспорта, как недостаточно высокий коэффициент использования имевшегося в структуре трамвайно-троллейбусных депо парка машин (табл. 6).

Т а б л и ц а 6

Использование подвижного состава городского электрического транспорта в областных городах Центрального Черноземья в 1970–1980-е гг.*

Город	Наличие пассажирского хозяйства	Коэффициент использования парка вагонов (машин)			
		1970 г.	1975 г.	1980 г.	1985 г.
Белгород	троллейбус	–	0,74	0,74	0,72
Воронеж	трамвай	0,79	0,78	0,79	0,81
	троллейбус	0,64	0,72	0,79	0,78
Курск	трамвай	0,67	0,73	0,76	0,67
	троллейбус	–	0,62	0,76	0,79
Липецк	трамвай	0,66	0,65	0,72	0,70
	троллейбус	–	0,75	0,81	0,72
Тамбов	троллейбус	0,70	0,68	0,71	0,77

* См.: [3, оп. 2, д. 425, л. 7; 4, оп. 52, д. 45, л. 96–97; 5, с. 190].

Статистические материалы отмечают, что средний коэффициент использования регионального трамвайного подвижного состава колебался от 0,70 в 1970 г. до 0,73 в 1985 г., а троллейбусного подвижного состава соответственно от 0,67 до 0,76. Такие низкие показатели объяснялись, в первую очередь, незначительной сменностью в использовании наличного электрического транспорта вследствие его функционирования преимущественно в дневное время. Кроме этого, согласно разработанному и утвержденному графику, значительная часть машин не выходила из депо на пассажирские маршруты, находясь на техническом обслуживании и ремонте. Сохранялись также случаи срыва рабочего использования электрического транспорта по неблагоприятным погодным условиям или же вследствие болезни или отсутствия водителей на своем рабочем месте по неуважительным причинам.

Таким образом, изучение отдельных сторон процесса становления и функционирования транспорта общего пользования в областных городах Центрального Черноземья показывает, что именно в 1970–1980-е гг. в регионе были созданы разветвленные по структуре и многооб-

разные по содержанию транспортные системы. Они включали в себя не только традиционно использовавшиеся для городских пассажирских перевозок многоместные автобусы, но и такие новые виды городского транспорта, как трамваи и троллейбусы. Пассажирский электрический транспорт являлся наиболее перспективной разновидностью городских транспортных средств, так как не только отличался большей экономической эффективностью, но и значительной экологической безопасностью. Вместе с тем высокая себестоимость прокладки рельсовых путей, проблемы с организацией постоянной подачи электроэнергии на силовые линии, а также отсутствие высокой территориальной мобильности оказывали отрицательное влияние на дальнейшее увеличение протяженности трамвайно-троллейбусных маршрутов. Поэтому основную часть пассажирских перевозок продолжали осуществлять автобусные автотранспортные предприятия. Свообразную роль помощника в организации массовых перевозок горожан выполнял таксомоторный транспорт. Однако в рассматриваемые годы легковые такси общего пользования по количеству перевезенных пассажиров не смогли даже приблизиться к ставшему уже традиционным автобусному и трамвайно-троллейбусному городскому транспорту.

ЛИТЕРАТУРА

1. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1986). – 9-е изд., доп. и испр. – М., 1986 – Т. 12: 1971–1975.
2. Государственный архив общественно-политической истории Воронежской области. – Ф. 3.
3. Государственный архив Воронежской области. – Ф. Р-2586.
4. Государственный архив Липецкой области. – Ф. Р-342.
5. Народное хозяйство РСФСР за 60 лет : стат. ежегодник. – М., 1977.
6. Народное хозяйство Воронежской области за годы девятой пятилетки : стат. сб. – Воронеж, 1976.

Воронежский государственный университет

Перцев В. А., кандидат исторических наук, доцент кафедры отечественной истории новейшего времени и историографии

E-mail: sov@hist.vsu.ru

Тел.: 8(473) 239-29-35

Voronezh State University

Pertsev V. A., Candidate of the Historical Sciences, Associate Professor of the Modern History of Russia and Historical Records Department

E-mail: sov@hist.vsu.ru

Tel.: 8(473) 239-29-35