

ЧИСЛЕННОСТЬ ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ В 1945 – 1965 ГГ.

А. С. Батурич

NUMBERS OF ROAD FREIGHT TRANSPORT IN KEMEROVO REGION IN 1945 –1965

A. S. Baturin

Целью данной статьи является анализ динамики увеличения численности грузового автомобильного транспорта, автотранспортных предприятий в Кемеровской области в 1945 – 1965 гг. Предметом исследования выступает сам автомобильный транспорт. Был проведён анализ архивных документов, статистических сборников, статей, которые относятся к данной теме, а также некоторые интернет-ресурсы. Данная работа может внести вклад в изучение экономики Кузбасса в послевоенный период. Результатом работы является проведённый анализ ряда источников. В ходе изучения темы стало ясно, что численность грузовых автомобилей увеличилась.

The paper aims at analyzing the growing dynamics of road freight transport and motor transport companies in Kemerovo region in 1945-1965. The author analyzes archive documents, statistical books, papers and some Internet sources addressing this topic. The paper can contribute to studying Kuzbass history in the post-war time. The study revealed that the number of the road freight transport increased.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, грузовой транспорт, грузооборот, перевозки грузов, экономика Кузбасса.

Keywords: motor transport, freight transport, freight turnover, freight transportation, Kuzbass economy.

Переход к индустриальному обществу сопровождался революционными изменениями в разных сферах жизни. Одним из них стали изменения в автомобильном транспорте. За XIX – начало XX вв. он от образцов технической мысли и развлечения стал полноценным видом отрасли.

Сложилось несколько факторов организации автомобильных перевозок. Одними из них являются изменения его подвижного состава, в том числе состава грузовых автомобилей. Первый учет автомашин в Сибири был проведен в 1910 г. Причем во всем Сибирском регионе тогда было зарегистрировано только 29 автомобилей. Первые автохозяйства организовывались как неспециализированные транспортные организации, подчас в качестве структурных подразделений предприятий и организаций [3, с. 17].

На 1943 г., когда появилась Кемеровская область, подвижной состав автомобильного транспорта был представлен уже 33 грузовыми автомобилями средней грузоподъемностью 1,2 т с годовым объемом перевозок 84 тыс. т. Каждый автомобиль тогда в среднем в день выполнял пробег в 140 км, перемещая 15 т груза на расстояние до 7 км.

В научных, научно-популярных и справочных изданиях достаточно широко представлены общие тенденции развития модельного ряда грузового автотранспорта в рамках советской системы. Однако изменения в составе грузового парка автомобилей на региональном уровне представлены недостаточно. По значимости в исторических представлениях об этот процессе все материалы с точки зрения исторической науки условно можно разделить на профессиональные и непрофессиональные работы.

В профессиональной историографии самым значимым изданием является статья в «Исторической энциклопедии Кузбасса», автором которой является Ю. П. Горелов. Статья называется «Автотранспорт в Кузбассе». В ней обращено внимание на состояние автомобильного парка в Сибири.

К непрофессиональной историографии относится материал, посвященный 60-летию автомобильного транспорта Кузбасса, которые были любезно предоставлены в управлении государственного учреждения (далее – ГУ) «КузбассПассажирАвтотранс». В ней подчёркивается информация о зарождении автомобильного транспорта Кузбасса и появлении первых предприятий. Также использовались интернет-ресурсы interdalnoboy.com и www.opoccuu.com, где была выявлена информация о конкретных грузовых автомобилях, представленных в данной статье.

Таким образом, анализ литературы показывает, что целый ряд существенных вопросов, касающихся состояния грузового автотранспорта, таких как численность и распределение по территориям остался за пределами внимания исследователей. Поэтому целью данной статьи является показать состав грузового автомобильного транспорта в Кемеровской области в 1945 – 1965 гг. Для раскрытия этой цели автор выдвинул следующие задачи данной статьи:

1) изучить численность и состав грузовых автомобилей в Кемеровской области в 1945 – 1965 гг.;

2) представить распределение грузовых автомобилей по отраслям и территориям в Кемеровской области в 1945 – 1965 гг.

Нижняя точка связана с началом широкомасштабных восстановительных процессов после окончания Великой Отечественной войны. Верхняя грань хронологических рамок обоснована тем, что к этому времени в Сибири в целом и в Кузбассе в частности стали превалировать отечественные автомобили послевоенного производства и практически исчезли довоенные модели, а также автомобили, доставшиеся по ленд-лизу, а народное хозяйство получило линию марок грузового автотранспорта, определившую перевозки на последующие два десятилетия.

Основу источниковой базы составил фонд Р-304 Государственного казенного учреждения Кемеровской области «Государственный архив Кемеровской

области» – фонд Кемеровского областного комитета государственной статистики Государственного комитета РФ по статистике. В нём анализировались дела, в которых показывалась численность автомобильного транспорта в целом и грузового в частности по области, городам, колхозам и отдельным предприятиям на определённый год рассматриваемого периода. Кроме того, в некоторых делах можно просмотреть и грузооборот, в котором автомобили играли далеко не последнюю роль. Кроме архивных документов были использованы статистические сборники – «Шаги семилетки» [17 – 23], «Кемеровская орденоносная» [25], «Кемеровская область в цифрах» [24], «Кузбасс. История в цифрах» [26], в которых даётся информация о количестве перевезённых грузов в определённый отдельный период.

Образование специализированных автотранспортных предприятий началось с образованием Кемеровской области. Уже в 1943 г. было образовано одно из первых автопредприятий – автоколонна 1237. В 1945 г. было образовано Анжеро-Судженское автотранспортное предприятие и Мариинская автоколонна 2036, в 1949 г. – Юргинское автотранспортное предприятие, 1951 г. – Кемеровская автоколонна 1962 и Осинниковское ПАТП, 1953 г. – Киселёвское ПАТП, 1956 г. – Междуреченское ПАТП, 1957 г. – Новокузнецкое ПАТП и 1963 г. – Кемеровское ПАТП-1 [1].

В конце 1945 г. постановлением Совнаркома СССР был создан Кемеровский автомобильный трест, которому вменялись в обязанности перевозка грузов и обслуживание населения пассажирскими перевозками. Давалось это не просто. Новые автомобили не поступали. Предполагалось, что подвижной состав и производственную базу новый трест получит за счёт перераспределения действовавших в разных отраслях области автомобильных подразделений. Процесс создания растянулся на долгие годы. Ведомства, за счёт которых должен был расти и укрепляться транспорт общего пользования, неохотно расставались со своими машинами, отдавали не самые лучшие. О гаражах и ремонтных мастерских и говорить нечего – их просто не было в то время даже в лучших автохозяйствах.

За 10 лет со дня образования трест получил 700 грузовых машин, 135 автобусов и более 150 специальных и легковых машин.

На 1 января 1947 г. на ходу в Кемеровской области находилось 3973 грузовых автомобиля. Самым многочисленным из них был ЗиС-5, работающий на бензине и составляющий 1838 единиц парка автомобилей. Кроме него в автопарке были ГАЗ-АА, ЯГ, Студебекер, ГАЗ-42 и ЗиС-21. Их общая грузоподъёмность составляла 9585 т. Подавляющее большинство автомобилей были бензиновые – 3852 единицы и намного меньше было газогенераторных и газобалонных – 121 единица. Их общий тоннаж составлял 9585 т [4, л. 3]. Процентное соотношение грузовых автомобилей по этому году было следующее: ЗиС – 46,3; ГАЗ-АА – 28,5; иностранные марки – 18; ЯГ – 2,4; прочие советские марки – 1,8; ГАЗ-42 – 1,6; ЗиС-21 – 1,4.

На 1 января 1951 г. в каждом министерстве и ведомстве было определено количество грузовых автомобилей. Оно было следующим (в скобках указывается доля в процентах): авиапром – 4 (0,03), автотранс-

портпром – 8 (0,06), вооружение – 111 (0,9), геология – 297 (2,5), заготовки – 580 (4,9), машино-приборостроение – 7 (0,05), нефтяная промышленность – 22 (0,2), металлургическая промышленность – 605 (5,1), промсредства связи – 40 (0,3), пути сообщения – 339 (2,9), связь – 27 (0,2), сельхозмашинстрой – 59 (0,5), стройдормашстрой – 12 (0,1), строительные предприятия машиностроения – 62 (0,5), строительные предприятия тяжёлой индустрии – 519 (4,4), трансмашстрой – 3 (0,02), трудовые резервы – 153 (1,3), угольная промышленность – 5778 (48,7), химическая промышленность – 175 (1,5), электропром – 61 (0,5), электростанции – 199 (1,7), внутренние дела – 531 (4,5), высшее образование – 8 (0,06), государственная безопасность – 39 (0,3), здравоохранение – 86 (0,7), легкая промышленность – 50 (0,4), лесбумпром – 42 (0,3), мясомолпром – 174 (1,5), пищевая промышленность – 174 (1,5), промстройматериалы – 78 (0,6), сельское хозяйство – 586 (4,9), совхозы – 267 (2,3), торговля – 190 (1,6), местные советы – 34 (0,3), комитеты при Совете Министров – 43 (0,4), прочие советские органы – 18 (0,1), партийные органы – 26 (0,2), общественные организации – 45 (0,4), центросоюзы – 137 (1,1), автотранспорт – 65 (0,5), промкооперирование – 137 (1,1), дорожное управление при Совете Министров – 12 (0,1), прочие организации – 2 (0,01), прочие республиканские – 47 (0,4) [5, л. 5]. Общее количество грузовых автомобилей по всем министерствам и ведомствам составило 11852 единицы. Самое большое количество приходилось на Министерство угольной промышленности СССР – 5778 (48,7%), из которых 3604 было на ходу. Это и не удивительно, если учитывать тот факт, что именно в это время Кузбасс становится «угольной столицей» СССР. Автомобили, которые присутствовали в Кузбассе в это время, были довоенного и послевоенного выпуска. Довоенные: ЗиС-5, ГАЗ-А и ГАЗ-ММ, а послевоенные: ЗиС-150, ГАЗ-51 и ГАЗ-63.

На 1 января 1952 г. количество грузовых автомобилей составляет 12717, из которых 12431 – бензиновые, 186 – газогенераторные, 16 – газобалонные и 84 – дизельные. Самыми многочисленными моделями были ЗиС-5 и 50, общая численность которых составляла 4563 единиц. Общая грузоподъёмность всех автомобилей равнялась 37645,3 т [9, л. 36]. Процентное соотношение следующее: ЗиС-5 и ЗиС-50 – 35,6; ЗиС-585 самосвал – 15,5; ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ – 13,5; ЗиС-150 – 12,8; ГАЗ-51 – 8,8; ГАЗ-93 самосвал – 3,5; иностранные марки – 2; автоцистерны всех марок – 1,4; ЗиС-21 – 1,4; МАЗ-205 самосвал – 1,4; ЗиС-151 – 1; ГАЗ-63 – 0,9; ЗиС-5 самосвал – 0,9; ГАЗ-410 и С-1 самосвал – 0,6; ЯГ – 0,1; прочие советские марки – 0,1; газобалонные – 0,1; прочие автомобили – 0,05; ГАЗ-42 – 0,03. Динамичное увеличение количества грузовых автомобилей, безусловно, помогало развитию грузоперевозок.

На 1 января 1955 г. общее число грузовых автомобилей в Кемеровской области составляло 18470 единиц. По виду топлива автомобили делились на бензиновые, газогенераторные, газобалонные и дизельные. Бензиновых автомобилей насчитывалось 17285 единиц, среди которых больше всего автомобилей было ЗиС-5 и ЗиС-50, грузоподъёмностью 3,0 т

[11, л. 8]. Объемы перевозок грузов в 1955 г. составили 4,5 млн т [1].

Численность ЗИС-5 составило 5393 единицы, в том числе 1576 не на ходу, из которых 389 находились на капитальном ремонте. Газогенераторных всего 204 единицы, большая часть приходится на ЗиС-21-352 грузоподъемностью 2,5 т, число которых насчитывало 175 единиц, из которых не на ходу 87 единиц, в том числе 20 – на капитальном ремонте. Газобаллонных насчитывалось всего 115 единиц, из которых большую часть составлял ГАЗ-51Б, грузоподъемностью 2,0 т. Его численность была 82 единицы, из которых 11 не на ходу, в том числе 1 – в капитальном ремонте. И, наконец, дизельных автомобилей насчитывалось 866 единиц, из которых подавляющее большинство приходилось на МАЗ-205 самосвал, грузоподъемностью 5,0 т. Его численность составляла 845 единиц, из которых 264 не на ходу, в том числе 32 в капитальном ремонте [11, л. 8]. Процентное соотношение было следующим: ЗиС-5 и ЗиС-50 – 29,2; ЗиС-585 самосвал – 18,2; ЗиС-150 – 12,4; ГАЗ-51 – 12,1; ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ – 10,3; МАЗ-205 самосвал – 4,6; ГАЗ-93 самосвал – 4,5; автоцистерны всех марок – 2,3; ГАЗ-63 – 1,1; ЗиС-151 – 1,1; иностранные марки – 1,1; ЗиС-21-352 – 0,9; ЗиС-5 самосвал – 0,7; ГАЗ-410 и С-1 самосвал – 0,4; ГАЗ-51Б – 0,4; прочие советские марки – 0,1; прочие газогенераторные автомобили – 0,1; ЯГ 4-6 – 0,04; МАЗ-210Е самосвал – 0,04; МАЗ-525 – самосвал – 0,04; прочие дизельные автомобили – 0,03; ЯГ-3 самосвал – 0,02; ГАЗ-42 – 0,01; ЯАЗ – 0,005.

На 1 января 1957 г. общее число грузовых автомобилей в Кемеровской области составляло 22551 единицу, из которых технически исправных всего 16452 единицы. По виду топлива автомобили делились на бензиновые, газогенераторные, газобаллонные и дизельные. Бензиновых насчитывалось 20426 единиц, из которых исправных было 14992 единицы. Больше всего насчитывалось автомобилей марки ЗиС-5 и ЗиС-50, грузоподъемностью 3,0 т. Численность составляла 5966 единиц, из которых технически исправных было 4623 единицы. Из газогенераторных автомобилей был только ЗиС-21-352, грузоподъемностью 2,5 т. Численность составляла 342 единицы, из которых исправных было 266 машин. Газобаллонных насчитывалось 136 единиц, из которых исправных было 106 автомобилей. Больше всего было ГАЗ-51Б, грузоподъемностью 2,0 т. Насчитывалось 97 единиц, из которых исправных было 71 машина. Дизельных насчитывалось 1647 единиц, из которых исправных было 1088 машин. Больше всего дизельных автомобилей было марки МАЗ-205 самосвал, грузоподъемностью 6 т. Их насчитывалось 1379 единиц, из которых исправных было 885 машин [12, л. 104]. Процентное соотношение было следующим: ЗиС-5 и 50 – 26,4; ЗиЛ (ЗиС)-585 самосвал – 22,2; ГАЗ-51 – 14,2; ЗиЛ (ЗиС)-150 – 12,4; МАЗ-205 самосвал – 6,1; ГАЗ-АА и ММ – 5,7; ГАЗ-93 самосвал – 4,8; ЗиС-21-352 – 1,5; ЗиЛ (ЗиС)-151 – 1,4; ГАЗ-63 – 1,1; ЗиС-355 – 1; прочие бензиновые автомобили – 1; МАЗ (ЯАЗ)-200 – 0,8; ГАЗ-51Б – 0,4; ЗиЛ (ЗиС)-156 – 0,2; ЯАЗ-210Е самосвал – 0,2; ЗиС-5 самосвал – 0,1.

На 1 января 1962 г. общее число автомобилей составляло 45629 единиц, из которых в исправном состоянии было 36435 машин.

Грузовых автомобилей насчитывалось 30220 единиц, из которых 22304 были исправны. В свою очередь грузовые автомобили делились на бензиновые, генераторные и газобаллонные, а также на дизельные. Бензиновых общее количество насчитывалось 26247 единиц, из которых в исправном состоянии было 19737 машин. Больше количество автомобилей приходилось на ЗиЛ (ЗиС)-585, КАЗ-600 – самосвал, грузоподъемностью 3,5 т. Число автомобилей насчитывалось 8534, из которых в исправном состоянии было 5993 единицы [14, л. 136]. В 1954 г. Кутаисский автозавод параллельно с автопоездами-хлопковозами выпускает трехсторонние самосвалы грузоподъемностью 3,5 т – КАЗ-600 на базе ЗИС-585. Этот самосвал снабжается тягово-сцепным устройством, позволяющим буксировать прицеп-самосвал. В 1956 г. начинается выпуск модернизированных автомобилей-самосвалов КАЗ-600 с силовым агрегатом ЗиЛ-164, а затем КАЗ-600В на базе автомобиля ЗиЛ-164А [16].

Газогенераторных и газобаллонных было довольно малое количество – 13 единиц, из которых на ходу было 6 машин. Какой марки были эти автомобили, не уточняется. И, наконец, дизельные автомобили. Их общая численность достигала 3960 единиц, из которых в исправном состоянии было 2560 машин. Самым многочисленным был самосвал с грузоподъемностью 6 т – МАЗ-205. Этой модели насчитывалось 2223 единицы, из которых 1372 машины были в исправном состоянии [14, л. 136]. Процентное соотношение было следующим: ЗиЛ (ЗиС)-585, КАЗ-600 самосвал – 28,2; ГАЗ-51, ГАЗ-51Б – 18,9; ЗиЛ-164 и 150 – 11; МАЗ-205 самосвал – 7,4; ГАЗ-93 самосвал – 3,7; прочие бензиновые – 3; ГАЗ-63 – 2,2; ЗиЛ-157 и 151 – 2,1; МАЗ-200, 200Г – 1,8; ЗиС-5, 50, 355 – 1,7; прочие дизельные – 1,7; ЯАЗ-222 и 210-Е самосвал – 1,4; МАЗ-525, 530 самосвал – 0,6; ГАЗ-АА и ММ – 0,3; ЯАЗ-214 – 0,1; ЯАЗ-219 и 210 – 0,08; газогенераторные и газобаллонные – 0,04.

По времени нахождения в эксплуатации самым многочисленной категорией была от 3-х до 5-ти лет, количество таких автомобилей было 6861 единица. Следующей шла категория от 5-ти до 7-и лет – 6578 единиц. Следом шла категория от 1-го года до 3 лет – 5916 единиц. Далее – категория от 7-и до 10-ти лет – 4667 единиц. Самая старшая категория, именуемая как свыше 10-ти лет, насчитывала 4501 машину. И, наконец, самой молодой и малочисленной была категория до 1-го года – 1983 автомобиля.

Больше всего было автохозяйств, которые имели всего один автомобиль. Их было 495. 10 – 24 автомобиля насчитывалось в 183 автохозяйств, 2 автомобиля в 181, 3 – 4 автомобиля в 156 автохозяйствах, 5 – 9 автомобилей в 148 автохозяйствах, 25 – 49 автомобилей в 113 автохозяйствах, от 100 и более в 65 автохозяйствах и, наконец, 50 – 99 автомобилей имело 22 автохозяйства. Общее число автохозяйств насчитывало 1363 единицы, в которых размещалось 30506 грузовых автомобилей [15, л. 175].

Все это показывает, что основной упор автохозяйства делали на то, чтобы полностью использовать

старые автомобили, а уже потом нагружать новые. Преобладали в основном отечественные автомобили и чем ближе к 1965 г., тем меньше автомобилей довоенного периода. Но, надо заметить, что в основном шла модификация старых моделей, то есть можно проследить преемственность советского автопрома в первые послевоенные десятилетия XX в. Численность грузового автомобильного парка росла довольно стремительно. Самый большой скачок произошёл в промежуток с 1947 по 1951 гг. – с 3973 автомобилей до 12099, соответственно, или почти в 3 раза. Самой распространённой моделью в первые послевоенные десятилетия был ЗиС-5.

Первые машины, выпущенные под именем ЗиС-5, покинули заводские ворота 23 июля 1933 г. Ошибки проектирования устранялись в ходе производства по рекламациям потребителей. К июню 1934 г. на 7000 выпущенных машин было получено 1173 рекламации. Двигатель получился надежным и неприхотливым к горючему. В Средней Азии и в Казахстане в жаркое время года в бак, расположенный под водительским сиденьем, заливали даже светильный керосин – в жару он испарялся в карбюраторе не хуже бензина. Зимой же мотор заводили следующим способом: вывинчивались свечи зажигания, заливалось в каждый цилиндр по несколько капель бензина, свечи вкручивались обратно, а потом проворачивалась заводная ручка, и двигатель заводился с пол-оборота. Несмотря на то, что производство ЗиС-5 в Москве было прекращено 30 апреля 1948 г., в Миассе продолжали выпуск прежней довоенной модели [27].

Не оставались без грузовых автомобилей и колхозы Кемеровской области. На 1 января 1951 г. общее число автомобилей в колхозах составляло 413 единиц. Располагалось оно следующим образом (в скобках указывается процентное соотношение): Анжеро-Судженск – 10 (2,4), Барзасский – 6 (1,4), Беловский – 9 (2,2), Гурьевский – 23 (5,6), Итатский – 12 (2,9), Ижморский – 17 (4,1), Кемеровский – 38 (9,2), Киселёвский – 5 (1,2), Крапивинский – 21 (5), Кузедеевский – 7 (1,7), Кузнецкий – 37 (8,9), Ленинск-Кузнецкий – 32 (7,7), Мариинский – 18 (4,3), Мысковский – 3 (0,7), Подунский – 28 (6,8), Прокопьевский – 21 (5), Промышленновский – 22 (5,3), Тисульский – 16 (3,9), Топкинский – 19 (4,6), Троицкий – 11 (2,7), Тяжинский – 13 (3,1), Чебулинский – 19 (4,6), Юргинский – 13 (3,1) и Яшкинский – 13 (3,1) [7, л. 2]. Общее количество составляло 413 автомобилей. Больше всего грузовых автомобилей было в Кемеровских колхозах. Это не удивительно, ведь Кемерово – это областной центр Кузбасса не только сейчас, но и в послевоенные годы.

На 1 января 1952 г. количество грузовых автомобилей в колхозах несколько меняется и имеет следующий вид: Анжеро-Судженск – 12 (2,3), Барзасский – 6 (1,2), Беловский – 26 (5), Гурьевский – 26 (5), Итатский – 18 (3,5), Ижморский – 19 (3,7), Кемеровский – 40 (7,8), Киселёвский – 16 (3,1), Крапивинский – 27 (5,3), Кузедеевский – 9 (1,8), Ленинск-Кузнецкий – 30 (5,9), Кузнецкий – 41 (8), Мариинский – 26 (5,1), Мысковский – 4 (0,8), Подунский – 32 (6,3), Прокопьевский – 20 (3,9), Промышленновский – 24 (4,7), Тисульский – 23 (4,5), Топкинский – 30 (5,9), Троицкий

– 12 (2,3), Тяжинский – 14 (2,7), Чебулинский – 24 (4,7), Юргинский – 16 (3,1) и Яшкинский – 16 (3,1). Видно, всего за год численность изменилась в пользу Кузнецкого района. У него всего на одну машину больше, чем у Кемеровского.

Практически во всех колхозах число грузовых автомобилей за один год увеличилось. Самый стремительный рост автомобильного парка был у Топкинского района – на 11 единиц. Но были и небольшие падения количества автопарка в двух районах – в Ленинск-Кузнецке на 2 единицы и в Прокопьевском на одну единицу.

В промышленности Кемеровской области в 1950 г. было задействовано 32 грузовых автомобиля, из них 11 – бензиновые и 21 – газогенераторные. Средняя грузоподъёмность составляла 2,74 т. Притом у бензиновых автомобилей грузоподъёмность была выше средней – 3 т, а у газогенераторных меньше – 2,52 т [6, л. 7].

На 1 января 1953 г. по министерству автотранспортной промышленности отчёты о наличии и работе грузовых автомобилей предоставили только 5 автохозяйств, из них на хозрасчёте было 2. Общее количество грузовых автомобилей по этим автохозяйствам составило 9 единиц, притом все они были бензиновые [10, л. 9].

Согласно статистическим сборникам было видно, что объёмы перевозок неуклонно росли, только единственное, что в 1945 г. нет сведений об их осуществлении автомобильным транспортом. Самый большой скачок пришёлся на период с 1955 по 1960 гг. и составил 103,742 млн т. Грузооборот в Кузбассе в первые два послевоенных десятилетия неуклонно росло как минимум в 2 раза за 5 лет. Самый большой подъём был в период 1950 – 1955 гг. – с 1,3 до 489,1 млн т/км [24 – 26].

Таким образом, за период с 1945 по 1965 гг. число грузовых автомобилей возросло с 3973 единиц в 1947 г. до 30506 единиц в 1962 г. То есть грузовой автомобильный парк увеличился практически в 7 раз. Изменился состав автомобильного парка. В нём исчезли иностранные автомобили, доставшиеся по ленд-лизу или по репарациям. Основу его составили автомобили отечественного производства. Линия грузового парка претерпела качественное обновление. К середине 1960-х гг. практически исчезли автомобили, выпущенные до конца 1940-х гг. Начала поступать линия этого парка, которой суждено было работать в последующие два десятилетия. Самой массовой маркой грузового автомобиля был ЗиС-5.

Распределялись автомобили в основном по принципу целесообразности. Те отрасли или территории, которые были более развитыми в регионе, получали большее количество автомобилей. К ним относятся все значимые на тот момент времени города Кузбасса, которые динамично развивались, а также колхозы Кемеровской области, которые имели по отношению к городам небольшое количество автомобилей, но были значимы в экономике данного региона. Что касается отраслей, то в первую очередь стоит выделить угольную промышленность, так как Кузбасс на тот момент времени становился одним из основных центров добычи угля в СССР и, соответственно, без гру-

зового автомобильного транспорта здесь не обходилось. Что касается других отраслей, то в них тоже имелся грузовой транспорт, но угольная промышленность по статистике имела практически половину автомобилей среди всех отраслей. Всё это нужно было

для развития экономики Кузбасса. Это обеспечило устойчивое функционирование кузбасского территориально-производственного комплекса в условиях восстановления народного хозяйства и вступления региона в составе страны в этап НТР.

Литература

1. Автомобильному транспорту Кузбасса – 60 лет! // Материалы текущего архива ГУ «КузбассПассажи-рАвтотранс».
2. А дорога серую лентою вьется. Общественный транспорт Кузбасса [историко-публицистическое издание]. Кемерово: Центр-полиграф, 2004.
3. Горелов Ю. П. Автотранспорт в Кузбассе // Историческая энциклопедия Кузбасса: в 3 т. Т. 1: А-К / ред. совет: М. Б. Кислюк [и др.]; науч. рук.: В. П. Машковский, Г. Г. Халиулин; ред. коллегия: В. В. Бобров [и др.]. Кемерово; Познань: Штама, 1996.
4. ГКУКО ГАКО Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 7.
5. ГКУКО ГАКО Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 33.
6. ГКУКО ГАКО Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 35.
7. ГКУКО ГАКО Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 38.
8. ГКУКО ГАКО Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 45.
9. ГКУКО ГАКО Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 47.
10. ГКУКО ГАКО Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 55.
11. ГКУКО ГАКО Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 108.
12. ГКУКО ГАКО Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 124.
13. ГКУКО ГАКО Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 141.
14. ГКУКО ГАКО Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 178.
15. ГКУКО ГАКО Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 179.
16. История основания марки КАЗ. Режим доступа: // <http://interdalnoboy.com/gruzoviki/about-kaz.html> (дата обращения: 30.04.2014).
17. Итоги работы тружеников Кузбасса в первом году семилетки и задачи на 1960 г. // Шаги семилетки. Вып. 1. Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1960.
18. Итоги работы тружеников Кузбасса во втором году семилетки и задачи на 1961 год // Шаги семилетки. Вып. 2. Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1961.
19. Итоги работы тружеников Кузбасса в третьем году семилетки и задачи на 1962 год // Шаги семилетки. Вып. 3. Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1962.
20. Итоги работы тружеников Кузбасса в четвертом году семилетки // Шаги семилетки. Вып. 4. Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1963.
21. Кузбасс год 1963 // Шаги семилетки. Вып. 5. Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1964.
22. Кузбасс год 1964 // Шаги семилетки. Вып. 6. Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1965.
23. Кузбасс год 1965 // Шаги семилетки. Вып. 7. Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1966.
24. Кемеровская область в цифрах. 1965 – 1975 гг. Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1977.
25. Кемеровская орденосная. Стат. сборник. Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1968.
26. Кузбасс. История в цифрах. Стат. сборник. Кемерово: Кемеровостат, 2008.
27. Русский портал. ЗиС-5. Режим доступа: // <http://www.opocuu.com/zis-5.htm> (дата обращения: 30.04.2014).

Информация об авторе:

Батури́н Александр Сергеевич – аспирант факультета истории и международных отношений КемГУ, alex-910891@mail.ru.

Alexander S. Baturin – post-graduate student at the Faculty of History and International Relations, Kemerovo State University.

(Научный руководитель: Мишенин Сергей Евгеньевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры новейшей отечественной истории факультета истории и международных отношений КемГУ, s-e-m-57@mail.ru.

Scientific advisor: Sergey E. Mishenin – Candidate of History, Assistant Professor at the Department of Contemporary Russian History, Kemerovo State University).

Статья поступила в редколлегию 12.09.2014 г.