

Лойша А., 031702.

Контрольная работа №8.

Задание №1. Какие типы исторических процессов рассматриваются в Вашем исследовании?

Предметом моего исследования являются обстоятельства открытия, развития и закрытия пассажирских автотранспортных предприятий Томска исследуемого периода. Таким образом мной рассматриваются исторические процессы I и III типов.

I тип – при изучении микрособытий о возникновении, развитии и завершении одного конкретного индивидуального события – например, микрособытия, предшествующие открытию ПАТП №1, которые привели к возникновению конкретного индивидуального события – собственно открытию парка. Или закупка подвижного состава «Автоколонной 1977» привела к развитию конкретного индивидуального события – увеличению автобусов в городе Томске.

III тип – поскольку хронологические рамки моего исследования охватывают большую часть «эпохи советов» и всю «эпоху перестройки» (это – фиксированный интервал времени); в определенной сфере общественной жизни – поскольку сфера *общественного* транспорта непосредственно влияет на общество и социум, т.к. является его инфраструктурой.

Задание №2. Как можно было бы развернуть (углубить) содержание каждого из этих процессов?

В ответ на задние входят ответы на следующие вопросы:

А) В какую историческую эпоху включаются изучаемые Вами события?

Изучаемые мною события включаются в следующие эпохи:

1. Эпохи по правителям – «Сталинская», «Хрущёвская», «Брежневская», «Горбачёвская», «Ельцинская».
2. Эпохи по наименованию государства – «Советская», «Российская (постсоветская)». Данная категория является наиболее нейтральной.
3. Эпохи по общественно-политическим событиям – «Сталинский вождизм», «Хрущёвская оттепель», «Период застоя», «Перестройка», «Лихие девяностые». Данная категория является наиболее клишированной и идеализированной.

Но поскольку мной изучается общественный транспорт, а не общественно-политические события, то мой личный конструкт эпохи будет именоваться «Эпохой существования муниципального автобусного транспорта», подразумевая его существование в г. Томске.

Б) Какие этапы и периоды составляют эту эпоху, какие этапы и периоды составляют эту эпоху, из каких исторических ситуаций складываются данные этапы и периоды, какие индивидуальные события составляют исторические ситуации, какие микрособытия включены в индивидуальные события.

«Эпоху существования муниципального автобусного транспорта» условно можно разделить на несколько этапов:

1 этап – «Дорегулярное время» - с 1909 до 1928 года:

Историческая ситуация: первый опыт налаживания автобусного сообщения в Томске, но все попытки являлись нерегулярным сообщением.

Индивидуальные события: закупка частными предпринимателями Верижковским, Швайковским, Полуновым автобусов.

Микрособытие: предприниматель Вержиковский подал прошение в Городскую управу в 1909 году на бессрочную аренду небольших участков земли в городе для создания остановочных комплексов.

2 этап – «Регулярное довоенное время» – с 1928 до 1941 года:

Историческая ситуация: установление регулярного автобусного движения в Томске.

Индивидуальные события: создание первого пассажирского АТП – «Томская контора государственного сибирского краевого автотранспортного и торгово-промышленного акционерного общества "Сибавтопромторг"», строительство автопарка на улице Трифонова.

Микрособытие: установление стоимости проезда в 7 копеек за каждую станцию.

3 этап – «Военное время» – с 1941 до 1943 года:

Историческая ситуация: автобусное сообщение в Томске отсутствовало.

Индивидуальные события: переоборудование автобусов в грузовые автомобили для отправки их на фронт, списание устаревших и неподходящих для отправки на фронт по техническим характеристикам автобусов.

Микрособытие: секретарь ГК ВКП(б) С. Чернышев в постановлении пленума Томского ГК ВКП(б) «О мероприятиях по улучшению городского хозяйства города Томска» сообщал о исключительно неудовлетворительном состоянии автопарка на территории города в 1942 году.

4 этап – «Период налаживания после войны» – с 1943 до 1949 года:

Историческая ситуация: автобусное сообщение начинает появляться снова, но требуется время, чтобы оно наладилось окончательно.

Индивидуальные события: приобретаются автобусы марки ЗИС-16 и ГЗА-651.

Микрособытие: автотранспортная контора («АТК») подчиняется Томскому областному автотранспортному управлению.

5 этап – «Период стабильности автобусного сообщения» – с 1949 до 1990 года:

Историческая ситуация: стабильное автобусное сообщение, регулярная закупка автобусов и обновление материально-технической базы, появление новых автопарков и маршрутов.

Индивидуальные события: открытие маршрутов в микрорайон «Каштак» - №19 и №22, построение автопарка на проспекте Мира.

Микрособытие: ПАТП №2 закупает партию из 30 автобусов в 1985 году.

6 этап – «Период конкуренции с частными перевозчиками» – с 1990 до 1999 года:

Историческая ситуация: ухудшение положения муниципальных перевозчиков вследствие появления частных перевозчиков, которые начинают перевозить наиболее платёжеспособных пассажиров.

Индивидуальные события: снижение уровня дотаций со стороны муниципалитета, передача маршрутов частным перевозчиком из-за нехватки автобусов у муниципального.

Микрособытие: превышение количества списанных автобусов над купленными в 1998 году у ПАТП №1.

7 этап – «Период тотального упадка» – с 1999 до 2004 года:

Историческая ситуация: планомерное закрытие автопарков и ликвидация муниципального автобусного сообщения.

Индивидуальные события: закрытие ПАТП №1, ПАТП №2, Городского АТП. Передача оставшихся автобусов частным перевозчикам. Сдача автопарков в аренду.

Микрособытие: задержка заработной платы в ПАТП №2 в 2001 году.

Задание №3. Какие из этих исторических процессов наиболее важны для решения поставленных Вами проблем и почему? Их исторические названия и их событийные границы (какие конкретно-исторические события можно считать границами этого процесса)?

Наиболее важные процессы:

- 1. Появление первых автобусов на улицах города.** Первый автобус проехался по улицам города - 5.07.1909. Событие является нижней границей, до него никаких попыток не предпринималось, и только поэтому оно важно для жизни города и для дальнейшего развития автобусной инфраструктуры. По остальным причинам попытки важными не являются – т.к. движение было нерегулярным, а с конца 1910-х по 1926 и вовсе отсутствовало.
- 2. Процесс становления регулярного автобусного сообщения – с 18 мая 1928 года.** Наиболее важный процесс, т.к. именно в этом долгом пути длиной в 70 лет происходило техническое, логистическое, материальное, количественное улучшение всех показателей автобусного транспорта.
- 3. Процесс умирания муниципальных перевозчиков – примерно с 1993 года.** Явную границу этого процесса провести сложно, поскольку причинами стал целый комплекс

факторов, сложившихся в разное время. Значение глобальное, т.к. данный процесс ознаменует окончание рассматриваемой эпохи.

Задание №4. Какой тип структурно-диахронного анализа используется, или какой можно было бы использовать в моём исследовании.

В моем исследовании используются следующие типы анализа:

1. **Анализ стадий одного процесса на фоне других** выражается в ответе на вопрос о том, как связаны между собой состояние финансово-политической жизни общества и автобусное сообщение (в период революции – не было; в период Великой Отечественной войны – не было; в период тотального отсутствия средств в 1990-е годы – заложено ухудшение системы из-за недостатков финансирования и так далее).
2. **Анализ длительности, пауз и частоты.** В период стабильности событий намного меньше, что можно видеть по наибольшей длительности стабильного этапа в задании №2. Кроме того, для рассматриваемых мной событий характерны сменяющие друг друга упадок и подъём.