

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ИНСТИТУТ ИСТОРИИ И ПОЛИТИЧЕСКИХ НАУК
КАФЕДРА ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ

ДОПУЩЕНО К ЗАЩИТЕ В ГЭК
И ПРОВЕРЕНО НА ОБЪЕМ
ЗАИМСТВОВАНИЯ
Заведующий кафедрой
канд.ист.наук., доцент
Анкушева К.А. Анкушева
14.06. 2016 г.

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

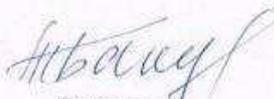
ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ Г. ТЮМЕНИ В 1975 – 1985 ГОДАХ
46.04.01 История
Магистерская программа «Отечественная история»

Выполнил работу
Студент 2 курса
очной формы обучения


(Подпись)

Болдырев
Александр
Сергеевич

Руководитель работы
к.и.н., доцент


(Подпись)

Бакулина
Татьяна
Ивановна

Рецензент
Преподаватель кафедры
тактики (и управления
войсками) Тюменского
высшего военно-
инженерного командного
училища, канд. ист. наук


(Подпись)

Скочин
Артем
Васильевич

Тюмень 2016

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА.....	15
ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ КАДРОВОГО СОСТАВА.....	42
ГЛАВА 3. ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ АВТОТРАНСПОРТНЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ.....	63
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	89
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.....	95

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность и научная значимость темы исследования. Все развитие цивилизации характеризуется стремлением людей к коммуникации и контакту, поэтому возможности передвижения оказываются для развития человечества решающими. Перемещение людей и товаров происходит за счет транспортной функции, она является необходимой связующей частью. Её развитие обычно соответствует уровню развития остальных функций территории. Дороги создают сети из линий и точек, характер этих сетей определяет градостроительный характер города, его композицию, являясь первоочередным фактором урбанизации. Транспортная инфраструктура, как правило, вписывается в рельеф, определяя и экологическую ситуацию.

Историческое значение транспорта для современных городов нельзя недооценить. Положение городов всегда было так или иначе связано с путями: положение бродов, торговые пути, речные пути, удобный причал — все это могло стать причиной возникновения поселения. Возникло такое понятие, как «общественный транспорт».

Актуальность темы исследования еще объясняется тем, что цивилизованность города во многом определяется наличием и доступностью в нём городского транспорта. Для города Тюмени этот вопрос был актуален в прошлом и остается таковым в настоящее время. Общественный транспорт является составной частью характеристики городской среды. Проблемы городского транспорта оказывают огромное влияние на качество повседневной жизни горожан, и выяснить характер этого влияния в различные промежутки развития города представляется значимым и актуальным.

Как известно, город в 1970-1980-е гг. рос, увеличивалась численность населения. По сравнению с 1975 г., она к 1985 г. выросла на треть.¹ Транспортное положение в городе долгое время складывалось неблагоприятно в частности потому, что дорожное строительство хронически отставало от требований города. Город издавна имел только одну сквозную улицу — центральную улицу Республики.² На сегодняшний день население города составляет 697 тысяч человек³, при этом ведутся работы по совершенствованию дорожно-транспортной сети и улучшению качества пассажирских перевозок, значение которых по-прежнему не потеряло своей актуальности.

Объектом изучения является городской транспорт. Городской транспорт — это комплекс различных видов транспорта, осуществляющих перевозку населения и грузов на территории города и ближайшей пригородной зоны, а также выполняющих работы, связанные с благоустройством города. Он является важной отраслью городского хозяйства.

Предмет изучения — общественный транспорт города Тюмени. В 1970-1980-е гг. основным видом общественного транспорта являлся автобус, новшеством для горожан был троллейбус, запущенный в 1970 г. Развита была система таксомоторных перевозок.

Хронологические рамки охватывают десятую и одиннадцатую пятилетки СССР. Нижняя граница совпадает с окончанием девятой пятилетки (1971-1975 гг.). Верхняя обусловлена окончанием одиннадцатой пятилетки и переходом к перестройке (1985 г.). Это были годы, когда

¹ О социальном развитии области. Госкомстат РСФСР. Тюменское областное управление статистики. Тюмень, 1988. С. 2.

² Тюменская правда. 1983. 29 сентября.

³ Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2015 года. Проверено 6 августа 2015. Архивировано из первоисточника 6 августа 2015.

Тюмень, став центром крупнейшего нефтегазового региона, активно развивалась. Город в 1970-80-е гг. расширил свои границы на восток. Строились и заселялись новые микрорайоны. Это требовало, в свою очередь, расширения и развития городской инфраструктуры, в том числе и общественного транспорта.

Территориальные рамки представляют собой границы города Тюмени в исследуемый период. Территория Тюмени расширилась, прежде всего, на восток за счет новых микрорайонов — 1-го, 2-го и 3-го. Границы города изменились за счет включения в него нескольких сельсоветов. В 1976 г. частью города стал поселок Антипино, в 1979 г. — рабочие поселки Мелиораторов и Матмассы. В 1984 г. присоединились территории поселков Березняки и Рощино.⁴ В изучаемый период сформировался нынешний облик Тюмени.

Степень изученности темы. Тема истории городского общественного транспорта в данный момент недостаточно изучена исследователями. Специальная литература по данной проблеме практически отсутствует. Тем не менее, имеется достаточное количество исследований по истории повседневности, социальной истории и урбанистике, где одним из направлений является изучение истории общественного транспорта.

Историографию можно условно разделить на несколько групп.

Первая группа состоит из научных трудов, посвященных общим вопросам развития городов и функционирования городской инфраструктуры, в том числе транспортной. Этими проблемами занимались представители различных дисциплин, в основном географы, экономисты и социологи.

⁴ Административно-территориальное деление Тюменской области (XVII-XX вв.) / Под ред. В.П. Петровой. Тюмень, 2003. С. 117.

Б.С. Хорев в своей монографии «Городские поселения в СССР» классифицирует города по таким признакам, как функциональное назначение, численность населения, деятельность горожан и другим. В его работе затрагиваются проблемы быстрого роста городов, их оптимальной величины, выявляются условия, необходимые для сбалансированного развития городских поселений.⁵ Г.М. Лаппо в своих трудах описывает историю развития отдельных городов, объясняя ее роль в различных сферах.⁶

Тема городов Сибири рассматривается в работах Б. И. Оглы, где автор подробно останавливается на проблемах совершенствования урбанизированной среды. В его монографии «Формирование центров крупных городов Сибири. Градостроительные и социально-культурные аспекты» анализируется процесс зарождения и развития общественных центров старейших городов Сибири, в том числе Тюмени.⁷

Среди работ, посвященных общественному транспорту, выделяются труды о проектировании городских путей сообщения, организации и структуре транспортных хозяйств, эффективности пассажирских перевозок. Особый интерес представляет исследование Д.Л. Бронера «Транспорт города. (Статистический очерк)», где автор говорит о месте транспорта в инфраструктуре города, выявляет связь проблем городского транспорта с проблемами общественного производства, выводит многие статистические характеристики уровня транспортного обслуживания, такие, как коэффициент обслуживаемости территории города общественным транспортом, коэффициент маршрутизации, подвижности населения и

⁵ Хорев Б.С. Городские поселения СССР (проблемы роста и их изучение). Очерки географии населения. М., 1968. 256 с.

⁶ Лаппо Г.М. Развитие городских агломераций в СССР М.: Наука, 1978. 152 с.

⁷ Оглы Б.И. Формирование центров крупных городов Сибири. Градостроительные и социально-культурные аспекты. Новосибирск: Изд-во Новосибирского ун-та, 1999. 168 с.

другие.⁸ Также стоит отметить книги В.А. Юдина и Д.С. Самойлова «Городской транспорт» и М.С. Фишельсона «Городские пути сообщения».⁹

С 1990-х гг. научные работы, связанные с изучением городов, начали выходить за рамки определенных дисциплин и получили междисциплинарный характер. Началось активное изучение городского пространства с точки зрения воздействия на жителей различных объектов инфраструктуры города. В тот же период ученые переключили свое внимание с экономико-географических факторов на социальные и культурные. Стали часто использоваться такие термины, как «культурный ландшафт» и «культурное пространство».¹⁰

Вторая группа представляет собой работы, посвященные конкретно городу Тюмени. Интересные сведения о развитии транспорта в городе к 1974 г. дает путеводитель-справочник «Тюмень». В нем содержатся сведения о количестве городских автобусных маршрутов, числе городских автобусов, их маршрутах и марках. В справочнике рассказывается о появлении троллейбусного движения в Тюмени. Эти сведения позволяют раскрыть картину транспортной инфраструктуры города к началу исследуемого периода, поэтому представляются очень важными.¹¹ В книге Д.И. Копылова, В.Ю. Князева, В.Ф. Ретунского «Тюмень», входящей в серию «Города нашего края», приводятся данные о количестве вводимого в эксплуатацию жилья, числе детских учреждений и школ, благоустройстве и транспортном обслуживании горожан.¹² Архитектуре города посвятили свою работу С.П. Заварихин и Б.А. Жученко. Они описывали генеральный план Тюмени,

⁸ Бронер Д.Л. Транспорт города. (Статистический очерк). М.: Статистика, 1975. 64 с.

⁹ Юдин В.А., Самойлов Д.С. Городской транспорт. М.: Стройиздат, 1975. 287 с.;
Фишельсон М.С. Городские пути сообщения. М.: Высш. школа. 1980. 296 с.

¹⁰ Городская культура Сибири: история и современность. Сб. науч. тр. / Отв. ред. Д.А. Алисов. Омск: ОмГПУ, 1997. 153 с.

¹¹ Тюмень. Путеводитель-справочник. Свердловск: Средне-Уральское книжное издательство, 1974. С. 86.

¹² Копылов Д.И., Князев В.Ю., Ретунский В.Ф. Тюмень. Свердловск: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1986. 320 с.

численность населения города, объем жилой площади в Тюмени, протяженность и качество автомобильных дорог.¹³ А.С. Иваненко в своих работах «Прогулки по Тюмени» и «Новые прогулки по Тюмени» приводит значительное количество фактического материала, в том числе о строительстве дорог и мостов.¹⁴ В работе Н.А. Миненко «Тюмень Летопись четырех столетий» имеются некоторые сведения о развитии городского хозяйства.¹⁵

Из работ по истории тюменского транспорта следует отметить статью А.В. Скочина «Роль дорожно-транспортной системы во взаимосвязи городского пространства Тюмени в середине 1950-х - середине 1960-х гг.». В ней рассматривается комплекс факторов, повлиявших на формирование взаимосвязи различных частей города и коммуникацию его жителей в период 1950-1960-х гг. Там же имеются сведения об организации автобусных и таксомоторных перевозок.¹⁶

Таким образом, обзор историографии говорит об изученности более широких направлений в исторической науке. История общественного транспорта на данный момент привлекает крайне мало внимания. В силу этих факторов изучение общественного транспорта Тюмени представляет собой обширное поле деятельности.

Целью работы является изучение функционирования общественного транспорта города Тюмени в 1975-1985 годах.

Из цели вытекают следующие задачи:

¹³ Заварихин С.П., Жученко Б.А. Архитектура Тюмени. Тюмень: Радуга-Т, 2004. 295 с.

¹⁴ Иваненко А.С. Прогулки по Тюмени. 2-е изд., перераб. Тюмень, 2000. 368 с.; Иваненко А.С. Новые прогулки по Тюмени. Тюмень, 2008. 336 с.

¹⁵ Миненко Н.А. Тюмень: летопись четырёх столетий. СПб.: Русь, 2004. 512 с.

¹⁶ Скочин А.В. Роль дорожно-транспортной системы во взаимосвязи городского пространства Тюмени в середине 1950-х - середине 1960-х гг. Вестник Томского государственного университета. История. 2015. № 1 (33). С. 34-40.

- Изучить состояние и проследить процесс развития дорожно-транспортной инфраструктуры города;
- Проанализировать кадровую политику пассажирских автотранспортных предприятий;
- Выявить основные направления работы предприятий по обслуживанию пассажиров.

Теоретико-методологические принципы исследования. Городская среда и транспортная инфраструктура, как ее составляющая, являются сложными предметами изучения, что предполагает применение комплекса дополняющих друг друга научно-исследовательских приемов и методов. Одним из основных методов является концепция модернизации, сформулированная в 1950-1960-е гг. У. Ростоу, С. Блэком, Д. Лернером, Ш. Эйзенштадтом и другими учеными. К концу XX века отечественные исследователи также стали использовать этот метод. Вследствие этого многие ученые отмечают «догоняющий характер» российской модернизации. По мнению В.А. Красильщикова, модернизация для России – это переход от раннеиндустриальной к позднеиндустриальной стадии развития общества, происходивший в 1950-1960-е гг. В результате этого начался процесс «соединения производительного труда с научным знанием».¹⁷

В состав модернизационного процесса входит урбанизация. Советские исследователи длительное время трактовали этот термин как «возрастание городского населения». По мнению некоторых ученых, урбанизация «многие десятилетия была только побочным продуктом индустриализации».¹⁸ С 1960-х гг. этот термин уже начинает объясняться по-другому. По А.С. Сенявскому урбанизация — это территориальная концентрация человеческой

¹⁷ Красильщиков В.А. Модернизация: зарубежный опыт и Россия // Вопросы философии. 2007. № 5. С. 33–47.

¹⁸ Пивоваров Ю.Л. Урбанизация России в XX веке: представления и реальность // Общественные науки и современность. 2001. № 6. С. 102.

жизнедеятельности, ведущая к ее интенсификации и дифференциации, вплоть до выделения новых ее видов, обуславливающая формирование городских форм и пространственных структур расселения и распространения городского образа жизни.¹⁹

В Тюмени урбанизация активно проявлялась в 1950-1960-е гг. Наблюдался быстрый рост городского населения, расширение территории города, а также перемены в образе жизни и традиционных ценностях горожан.²⁰

Поскольку город представляет собой сложную структуру, а система общественного транспорта — часть его среды, непосредственно связанная с человеческой жизнедеятельностью, то требуется также применение междисциплинарного подхода. Он подразумевает использование смежных научных дисциплин: социологии, исторической психологии и других.

Относительно небольшие территориальные и хронологические рамки исследования обусловили применение локального подхода.²¹ Он дает возможность провести детальный анализ общественного транспорта как отдельной части городской среды.

В работе нашли применение общенаучные методы, такие как сравнительный, статистический и хронологический анализ. Их применение позволяет сравнить и сопоставить данные и выявить динамику развития различных показателей, связанных с пассажирскими перевозками Тюмени.

Источниковая база исследования представляет собой совокупность групп источников, различных по своему характеру и дополняющих друг друга.

¹⁹ Сенявский А.С. Урбанизация России в XX веке. М., 2003. С. 35.

²⁰ Скочин А.В. Городская среда Тюмени во второй половине 1950-х - первой половине 1960-х гг.: дис. ... к.и.н. Тюмень, 2013. 304 с.

²¹ Скочин А.В. Городская среда Тюмени во второй половине 1950-х - первой половине 1960-х гг.: дис. ... к.и.н. Тюмень, 2013. 304 с.

Первая группа состоит из документов центральных государственных и партийных органов. Анализ этих документов позволяет проследить основные направления политики государства, выявить ее приоритеты в решении широкого круга вопросов, которые затрагивали практически все сферы жизнедеятельности населения.

Вторую группу составляют документы региональных государственных и партийных органов. Она включает в себя нормативные документы местных органов власти, а также широкий круг протокольной документации, фиксирующей процесс обсуждения вопросов на заседаниях горисполкома, постоянных депутатских комиссий, в различных партийных инстанциях. Особое место в ней занимают протоколы Постоянной комиссии по транспорту и связи Тюменского городского Совета депутатов трудящихся (с 1977 г. — Совета народных депутатов), в которых подробно освещены актуальные для тех лет проблемы: состояние дорог, материально-технической базы автотранспортных предприятий, график движения, открытие новых маршрутов и продление существующих. Активно обсуждалась и при этом оперативно решалась проблема своевременной доставки рабочих Тюменского моторного завода — крупнейшего промышленного предприятия Тюмени, куда вело достаточное количество автобусных маршрутов и половина троллейбусных. Присутствует информация о такой форме обращения населения в вышестоящие органы, как наказы избирателей, за которые нес ответственность городской Совет народных депутатов.²²

Данные материалы содержатся в фондах Государственного архива Тюменской области (ГБУТО ГАТО. Ф. 5) и Государственного архива социально-политической истории Тюменской области (ГБУТО ГАСПИТО. Ф. 7, 2620). Они дают возможность увидеть город глазами тех, кто им

²² ГБУТО ГАТО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 1353, 1421, 1548, 1625.

руководил, оценить, насколько точка зрения представителей власти на городскую среду соответствовала восприятию города рядовыми жителями.

Ведомственная делопроизводственная документация образует *третью группу источников*. Прежде всего, это документы транспортных (ГБУТО ГАТО. Ф. 1792) ведомств. Этот вид источников включает в себя рассеянную по архивным фондам переписку региональных органов власти с руководством предприятий и организаций, а также с центральными государственными и партийными органами. Документы такого рода позволяют составить детальное представление о процессах, происходивших в данной отрасли городского хозяйства. Значительный объем информации почерпнут из коллективных договоров пассажирских автотранспортных предприятий, откуда можно узнать о трудовой повседневности работников, о высокой текучести кадров, связанной с жилищной проблемой, которую не удавалось оперативно решить в полном объеме. Там же присутствует информация об охране здоровья работников, обеспечении их детей местами в дошкольных учреждениях и путевками в пионерские лагеря, обучении молодежи в вечерних школах и техникумах без отрыва от производства, активном проведении спортивной и культурно-массовой работы.²³

Четвертая группа источников включает в себя материалы статистики. Сведения статистического характера о численности населения города, количестве транспортных средств, объеме пассажирских перевозок дают документы центральных и местных архивов (ГБУТО ГАТО. Ф. 698, 1112), а также многочисленные опубликованные сборники.²⁴

В пятую группу источников вошли материалы периодической печати, представленные корреспонденцией региональной газеты «Тюменская правда». Отличительный признак документов такого рода — разнообразная

²³ ГБУТО ГАТО. Ф. 1792. Оп. 3. Д. 755, 802, 845, 846, 902, 903, 905, 906, 969.

²⁴ О социальном развитии области. Госкомстат РСФСР. Тюменское областное управление статистики. Тюмень, 1988. С. 2.; 400 лет Тюмени: Сборник документов и материалов. Свердловск: Сред.- Урал. кн. изд-во, 1985. 368 с.

форма подачи материалов в виде заметок, аналитических статей, фельетонов, в которых затрагивается большое количество злободневных тем. Образный язык публицистики позволяет наиболее отчетливо представить себе реалии городской жизни изучаемого периода, ощутить дух эпохи. Главными темами, связанными с пассажирскими перевозками, были состояние дорог, график движения и транспортное обеспечение новых районов города. Значительная часть статей была посвящена культуре обслуживания пассажиров.²⁵ В прессе также присутствует информация о пассажирских предприятиях города и истории их становления. О кадровой политике пассажирских автотранспортных предприятий можно судить, в частности, по публикуемым объявлениям об открытых вакансиях на этих предприятиях и о наборе на курсы водителей с последующей работой там же.

Шестая группа состоит из источников личного происхождения. К ним относятся, прежде всего, письма с жалобами горожан. Многие газетные публикации, связанные с городским общественным транспортом, основаны на присланных материалах. Письма тюменцев стали хорошим источником, позволившим детализировать исследуемую проблематику, дополнить историю Тюмени яркими подробностями жизни населения. Большинство писем направлялись в соответствующие инстанции через газету «Тюменская правда», некоторые из них были опубликованы. Горожан заботили практически те же вопросы, которые обсуждались на заседаниях депутатской комиссии и на самих пассажирских предприятиях — график движения и культура обслуживания.

Научная новизна работы заключается в том, что она является первым специальным исследованием, посвященным общественному транспорту Тюмени 1975-1985 гг. Исследование позволило расширить и систематизировать сведения о городе в изучаемый период. Для его проведения было задействовано большое количество архивных документов и

²⁵ Тюменская правда. 1983. 20 мая.

материалов периодической печати, многие из которых вводятся в научный оборот впервые.

Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка источников и литературы.

(Главы 1, 2, 3 и заключение исключены автором)

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Труды теоретико-методологического характера

1. Глазычев В.Л., Замиховская А.И. Социально-культурный потенциал города: концепция, динамика, показатели // Проблемы качества городской среды. М., 1989.
2. Ковальченко И.Д. Теоретико-методологические проблемы исторических исследований. Заметки и размышления о новых подходах // Новая и новейшая история. 1995. № 1.
3. Красильщиков В.А. Модернизация: зарубежный опыт и Россия // Вопросы философии. 2007. № 5.
4. Линч К. Образ города. М.: Стройиздат, 1982. 328 с.
5. Побережников И.В. Модернизация: теоретико-методологические подходы // Экономическая история. Обзорение / Под. ред. Л.И. Бородкина. Вып. 7. М., 2001.
6. Ревель Ж. Микроисторический анализ и конструирование социального // Одиссей. Человек в истории. 1996. М.: Coda, 1996.
7. Савельева И.М., Полетаев А.В. Микроистория и опыт социальных наук // Социальная история. Ежегодник. 1998/99. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 1999.

2. Документальные и статистические публикации

1. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. (1898-1986) Т. 13. (1976-1980). М.: Политиздат, 1987. 510 с. Т. 14. (1981-1984). М.: Политиздат, 1987. 639 с.
2. Народное хозяйство СССР в 1985 г.: Статистический ежегодник / ЦСУ СССР. М.: Финансы и статистика, 1986. 655 с.
3. Наш край. Хрестоматия по истории Тюменской области 1917–1970 гг. Свердловск: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1986. 260 с.

4. О социальном развитии области. Госкомстат РСФСР. Тюменское областное управление статистики. Тюмень, 1988.
5. Российский статистический ежегодник: Статистический сборник/Госкомстат России. М., 1998. 813 с.
6. Тюменская область в цифрах в разрезе городов и районов за 1986-1989 гг. Том 1. Тюмень, 1990.
7. 400 лет Тюмени: Сборник документов и материалов. Свердловск: Сред.- Урал. кн. изд-во, 1985. 368 с.

3. Периодические издания

1. Тюменская правда: Орган Тюменского областного комитета КПСС и областного Совета депутатов трудящихся (с 1977 г. — Совета народных депутатов). Тюмень, 1975-1985 гг.
2. Тюменский комсомолец: Орган Тюменского областного и городского комитета ВЛКСМ. Тюмень, 1975-1985 гг.

4. Архивные источники

1. Государственное бюджетное учреждение Тюменской области Государственный архив Тюменской области (ГБУТО ГАТО)
Фонд 5. Тюменский городской Совет депутатов трудящихся (Совет народных депутатов) и его исполнительный комитет.
Оп. 1. Д. 1353, 1421, 1548, 1625.
Фонд 1792. Тюменское областное транспортное управление.
Оп. 3. Д. 755, 802, 845, 846, 902, 903, 905, 906, 969.
Ф. 1933. Комитет по архитектуре и градостроительству Администрации Тюменской области.
Оп. 1. Д. 6, 10, 12.
Ф. 698. Инспектура государственной статистики города Тюмени.
Оп. 1. Д. 373.
Ф. 1112. Тюменский областной комитет по статистике.
Оп. 1. Д. 4592, 4594.

2. Государственное бюджетное учреждение Тюменской области Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГБУТО ГАСПИТО)
Фонд 2041. Ленинский районный комитет ВЛКСМ, г. Тюмень.
Оп. 11. Д. 53.

5. Исследования

1. Административно-территориальное деление Тюменской области (XVII-XX вв.) / Под ред. В. П. Петровой. Тюмень, 2003. 304 с.
2. Аитов Н.А. Социальное развитие городов: сущность и перспективы. М.: Знание, 1979. 64 с.
3. Алексеева Т.И. Региональные особенности градостроительства в Сибири и на Севере. Л.: Стройиздат, 1987. 208 с.
4. Ахмедова Е.А. Городская среда: Проблемы реконструкции. Куйбышев: Кн. изд-во, 1989. 106 с.
5. Баранов А.В. Социально-демографическое развитие крупного города. М.: Финансы и статистика, 1981. 181 с.
6. Белов И.В., Персианов В.А., Волков Б.А. и др.; Под ред. И.В. Белова. Транспорт Страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития. М.: Транспорт, 1987. 311 с.
7. Бронер Д.Л. Транспорт города. (Статистический очерк). М.: Статистика, 1975. 64 с.
8. Бутягин В.А. Планировка и благоустройство городов. М.: Стройиздат, 1974. 381 с.
9. Визуальная антропология: новые взгляды на социальную реальность. Саратов: Научная книга, 2007. 582 с.
10. Глазычев В.Л. Городская среда. Технология развития. М.: Ладья, 1995. 241 с.
11. Глазычев В.Л. Социально-экологическая интерпретация городской среды. М.: Наука, 1984. 184 с.

12. Город как социокультурное явление исторического процесса / Отв. ред. Э.В. Сайко. М.: Наука, 1995. 351 с.
13. Город: проблемы социального развития / Ред. А.В. Дмитриев, В.Н. Межевич. Ленинград: Наука. Ленинградское отделение, 1982. 173 с.
14. Городская культура Сибири: история и современность. Сб. науч. тр. / Отв. ред. Д.А. Алисов. Омск: ОмГПУ, 1997. 153 с.
15. Городская повседневность в России и на Западе: Межвузовский сборник науч. статей. Саратов: Изд-во Саратовского ун-та, 2006. 216 с.
16. Громов Н.Н. Транспортный комплекс в одиннадцатой пятилетке. М.: Знание, 1981. 32 с.
17. Дубовская Е.М. Этюды о Тюмени. Екатеринбург: Средне-Уральское кн. изд-во. 2004. 239 с.
18. Ефимкин М.М. Рабочие Сибири. Конец 50-х–середина 80-х годов. Новосибирск: Наука. Сибирское отделение, 1990. 222 с.
19. Заварихин С.П., Жученко Б.А. Архитектура Тюмени. Тюмень: Радуга–Т, 2004. 295 с.
20. Иваненко А.С. Новые прогулки по Тюмени. Тюмень, 2008. 336 с.
21. Иваненко А.С. Прогулки по Тюмени. 2-е изд., перераб. Тюмень, 2000. 368 с.
22. Иваненко А.С. Четыре века Тюмени. Очерки живой истории старинного сибирского города. Тюмень: Радуга–Т, 2004. 368 с.
23. Иконников А.В. Формирование городской среды. М.: Знание, 1973. 64 с.
24. История и культура городов России: от традиции к модернизации. Материалы Всероссийского научного конгресса, посвященного 290-летию города Омска (Омск, 12–14 октября

- 2006 г.) / Отв. ред. Д.А. Алисов, Ю.Р. Горелова, Н.А. Томилов. Омск: Наука, 2006. 342 с.
25. История физической культуры и спорта в Тюменском регионе. Тюмень: Вектор Бук, 2004. 552 с.
26. Коган Л.Б. Быть горожанами. М.: Мысль, 1990. 205 с.
27. Козлова Н.Н. Социально-историческая антропология. М.: Ключ-С, 1998. 192 с.
28. Копылов Д.И., Князев В.Ю., Ретунский В.Ф. Тюмень. Свердловск: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1986. 320 с.
29. Кружинов В.М. Тюмень: вехи истории. Екатеринбург: Средн-Урал. книж. изд-во, 1994. 240 с.
30. Кудров В.М. Советская экономика в ретроспективе: опыт переосмысления. М.: Наука, 1997. 303 с.
31. Куксанова Н.В. Социально-бытовая инфраструктура Сибири (1956–1980 гг.). Новосибирск: Изд-во Новосиб. гос. ун-та, 1993. 224 с.
32. Лаппо Г.М. Развитие городских агломераций в СССР М.: Наука, 1978. 152 с.
33. Малинин Е.Д., Ушаков А.К. Население Сибири. М: Статистика, 1976. 168 с.
34. Менщиков В.В. Локальная история в региональном измерении // Историк и его эпоха: материалы Всероссийской научно-практической конференции, посвященной памяти профессора В.А. Данилова (24–25 апреля 2007, Тюмень). Тюмень: Типография «Печатник», 2007.
35. Миненко Н.А. Тюмень: летопись четырёх столетий. СПб.: Русь, 2004. 512 с.
36. Мое достояние: историко-краеведческий альманах. Тюмень: ОЛМАРПРЕСС, 2011. 423 с.

37. Москвин Д.Д. Население СССР: вопросы миграции. М.: Наука, 1991. 169 с.
38. Никольский И.В. География транспорта СССР. М.: Изд-во Моск. Ун-та, 1978. 286 с.
39. Оглы Б.И. Формирование центров крупных городов Сибири. Градостроительные и социально-культурные аспекты. Новосибирск: Изд-во Новосибирского ун-та, 1999. 168 с.
40. Очерки истории Тюменской области / Ред. В.М. Кружинов, В.А. Данилов, И.Ф. Кнапик. Тюмень: Тюмень, 1994. 272 с.
41. Поршнева О.С. Методология и методы изучения культурной памяти // Век памяти, память века: опыт обращения с прошлым в XX столетии. Сб. ст. Челябинск, 2004.
42. Российское городское пространство: попытка осмысления / Отв. ред. В.В. Вагин; Сер. Научные доклады. Вып. 116. М.: МОНФ, 2000. 165 с.
43. Рощевский П.И. История Тюменского края. Свердловск: Средне-Уральское кн. изд-во, 1977. 128 с.
44. Сенявский А.С. Повседневность как методологическая проблема микро и макро-исторических исследований (на материалах российской истории XX века) // История в XXI веке: Историко-антропологический подход в преподавании и изучении истории человечества (Материалы международной интернет-конференции, проходившей 20.03–14.05. 2001 на информационно-образовательном портале www.auditorium.ru). М., 2001.
45. Сенявский А.С. Российский город в 1960-е–1980-е годы. М.: ИРИ, 1995. 263 с.
46. Скочин А.В. Роль дорожно-транспортной системы во взаимосвязи городского пространства Тюмени в середине 1950-х

- середине 1960-х гг. Вестник Томского государственного университета. История. 2015. № 1 (33).
47. Соколов Э.В. Свободное время трудящихся и культура досуга. Л.: Лениздат, 1977. 207 с.
48. Социальная сфера и повседневность сибирского города: XX–начало XXI вв.: сб. науч. тр. / Отв. ред. С. С. Букин. Новосибирск: Параллель, 2007. 184 с.
49. Тюмень — ворота Сибири. Хроника. Документы. 1586–1986 / Сост. В. Н. Клепиков. Свердловск: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1986. 143 с.
50. Тюмень. Путеводитель-справочник. Свердловск: Средне-Уральское книжное издательство, 1974. 326 с.
51. Улицы Тюмени рассказывают. Свердловск: Средне-Урал. кн. изд-во. 1979. 127 с.
52. Фишельсон М.С. Городские пути сообщения. М.: Высш. школа. 1980. 296 с.
53. Хорев Б.С. Городские поселения СССР (проблемы роста и их изучение). Очерки географии населения. М.: Мысль, 1968. 256 с.
54. Черепанов В.А. Транспорт в планировке городов. М.: Издательство литературы по строительству, 1970. 304 с.
55. Юдин В.А., Самойлов Д.С. Городской транспорт. М.: Стройиздат, 1975. 287 с.

6. Авторефераты диссертаций и диссертации на соискание ученой степени кандидата наук

1. Скочин А.В. Городская среда Тюмени во второй половине 1950-х - первой половине 1960-х гг. Автореф. дис. ... к.и.н. Тюмень, 2013. 27 с.
2. Скочин А.В. Городская среда Тюмени во второй половине 1950-х - первой половине 1960-х гг.: дис. ... к.и.н. Тюмень, 2013. 304 с.

7. Электронные ресурсы

1. Трамвайные и троллейбусные сети мира. Тюмень. Троллейбусная сеть. [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://ymtram.mashke.org/russia/tyumen/> (дата обращения 02.05.2016)
2. МКУ «Тюменьгортранс». [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://tgt72.ru/> (дата обращения 18.05.2016)