**Оглавление**

Введение

Глава I. История возникновения автомобильного транспорта в Туве

1.1 Транспорт, как особая сфера общества

1.2 Начало зарождения транспортной промышленности в Туве (1924-1944)

1.3 Первые автомобильные дороги

Глава II. Автомобильный транспорт в Туве в советский период

2.1 Автотранспорт в Туве в советский период (1944-1991 гг.)

2.2 Состояние автомобильных дорог Тувы

2.3 Влияние транспорта на экономику Тувы

Глава III. Развитие автомобильного транспорта

3.1 Автотранспорт и современная Тува

3.2 Междугородные рейсы в Туве

3.3 Современное состояние автодорог в Республике Тува

Заключение

Список использованной литературы

Приложения

# Введение

**Актуальность.** На сегодняшний день, автомобильный транспорт самая массовая отрасль, которая давно заняла и прочно удерживает ведущие позиции в транспортном комплексе страны. Автомобильный транспорт развивается качественно и количественно бурными темпами. В настоящее время ежегодный прирост мирового парка автомобилей равен 10-12 млн. единиц, а его численность - более 400 млн. единиц. Каждые четыре из пяти автомобилей общего мирового парка - легковые и на их долю приходится более 60% пассажиров, перевозимых всеми видами транспорта.

С этим видом транспорта мы встречаемся и имеем тесное взаимодействие каждый день. Помимо тех неоспоримых удобств, которые легковой автомобиль создает в жизни человека, очевидно общественное значение массового пользования личными автомобилями: увеличивается скорость сообщения при поездках; сокращается число штатных водителей; облегчается доставка городского населения в места массового отдыха, на работу и т. д.

Автомобильный транспорт впервые в Республике Тыва появляется в 1926 году. С этого времени данный вид транспорта постепенно начал свое внедрение в тувинскую землю.

Отдельных исследований по истории автомобильного транспорта в Туве не имеется. Неизученность темы определяет актуальность настоящей дипломной работы.

**Целью** данной работы является изучение истории автомобильного транспорта в Туве с 1924 по настоящее время.

Для реализации данной цели нам необходимо решить следующие **задачи**:

- изучить транспортные организации в период ТНР (1924-1944 гг.);

- рассмотреть автомобильного транспорта с 1944 по 1991 год;

- проанализировать влияние автомобильного транспорта на сегодняшний день;

- изучить развитие автомобильного транспорта.

**Объект** исследования – История автомобильного транспорта Тувы.

**Предмет** исследования – Развитие истории автомобильного транспорта.

**Теоретическую базу** исследования составили труды по истории Тувы, а также материалы Государственного Архива Республики Тыва.

**Методы исследования**: метод историзма, картографический анализ, статистический метод, факторный анализ, ретроспективный метод, сравнительный анализ, типологический метод.

**Новизна исследования.** Отдельного изучения история автомобильного транспорта Республики Тыва до сих пор не имела, что обусловливает новизну данного исследования.

Таким образом, изучение данной темы имеет огромное научное значение для истории Тувы.

**Практическая значимость** исследования исходит от актуальности. Данная работа будет иметь и теоретическую, и практическую ценность в истории республики.

Теоретическая ценность заключается в пополнении истории республики за счет архивных материалов, которые имеют фактически точную информацию.

Практическая ценность проявляется в том, что материалы данного исследования могут быть полезны как вспомогательный учебный материал как преподавателям истории, так и студентам исторического факультета ТывГУ.

**Структура работы.** Работа состоит из Введения, Трех глав, Заключения, Списка использованной литературы и Приложений.

## Глава I. История возникновения автомобильного транспорта в Туве

##

## 1.1 Транспорт, как особая сфера общества

Транспорт – важная составная часть общества, как Российской Федерации, так и Республики Тыва. Значение транспорта определяется его ролью в территориальном разделении общественного труда: специализация районов, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства. Не принимая его во внимание, нельзя достичь рационального размещения производительных сил.

Автомобильный транспорт в основном используется для перевозки небольших потоков грузов на короткие расстояния. Это связанно со сравнительно высокой себестоимостью данного вида транспорта и его малой грузоподъемностью. К достоинствам автомобильного транспорта следует отнести высокую скорость и возможность доставки грузов «от двери до двери» без дополнительных затрат на перегрузку. Большая мобильность, возможность оперативно реагировать на изменения пассажиропотоков ставят автотранспорт «вне конкуренции» при организации местных перевозок пассажиров. Однако себестоимость перевозок на автомобильном транспорте весьма высока и в среднем превышает аналогичные показатели речного и железнодорожного транспорта. Высокий уровень себестоимости определяется небольшой грузоподъемностью и, следовательно, производительностью подвижного состава и в этой связи значительным удельным весом заработной платы в общей сумме эксплуатационных расходов. Резервами снижения себестоимости являются в основном интенсивные факторы – повышения коэффициентов использования пробега автомобилей, грузоподъемности, коммерческой скорости.

Подвижной состав. Подвижной состав автомобильного транспорта – это автомобили, полуприцепы и прицепы. Автомобили представляют собой главную и наиболее сложную часть подвижного состава, определяющую технический уровень и экономико-эксплуатационные характеристики всех других элементов оснащения.

Автомобили в соответствии с принятой классификацией делятся на транспортные, специальные и спортивные. Транспортные автомобили предназначены для перевозки грузов и пассажиров, специальные – для выполнения различных технических функций (подъемные краны, передвижные компрессоры, электростанции, прожекторы, мастерские, пожарные), спортивные – преимущественно для достижения рекордов скорости.

Транспортные автомобили в свою очередь подразделяют на 3 основных категории: пассажирские, к которым относятся *легковые автомобили и автобусы; грузовые* – для перевозки грузов различных наименований и тягачи, не имеющие собственных грузовых емкостей и предназначенные для буксировки полуприцепов и прицепов.

**Автобусы**.

Автобусы предназначены для массовых перевозок пассажиров. Их важной эксплуатационной характеристикой является вместимость. По этому параметру различают автобусы: особо малой вместимости до 10 мест (длина 5 м); малой вместимости 10—35 мест (длина 6,0—7,5 м); средней вместимости 35—60 мест (длина 8,0— 9,5 м); большой вместимости 60—100 мест (длина 10,5—12,0 м); особо большой вместимости 100 мест (длина 12—16,5 м); особо большой вместимости (сочлененный) свыше 160—190 мест (длина 16,5 м и более).

По назначению автобусы делят на городские, пригородные, междугородные, местных сообщений, туристские, экскурсионные и школьные.

Городские автобусы предназначены для массовых маршрутных перевозок пассажиров, имеют большей частью многоместные кузова вагонного типа, позволяющие более рационально использовать габаритные размеры автобуса. При узких улицах и интенсивном движении целесообразно использовать автобусы малой вместимости, но с хорошими маневренными свойствами. Микроавтобусы применяют как маршрутные такси при незначительном пассажиропотоке. Особенностью городских автобусов является их способность к интенсивному разгону, обеспечивающему высокую среднюю скорость движения при частых остановках. Максимальная скорость ограничена 70—80 км/ч.

*Пригородные автобусы* работают на маршрутах, связывающих города с пригородами. По сравнению с городскими автобусами они рассчитаны для перевозки преимущественно сидящих пассажиров и имеют более высокую максимальную скорость. Эта же разновидность автобусов используется на внутригородских экспрессных линиях.

*Междугородные автобусы*, предназначенные для перевозки пассажиров на значительные расстояния, должны обеспечивать быстроту передвижения и повышенные удобства для пассажиров. Багаж в междугородных автобусах укладывают в специальных ящиках в нижней части автобуса или на специально оборудованном участке крыши.

*Автобусы местного сообщения* курсируют между небольшими городами, населенными пунктами и внутри них преимущественно в сельской местности по сети дорог с различными видами покрытий, а также по грунтовым дорогам.

*Туристские автобусы* используют на туристских маршрутах. По конструкции они аналогичны междугородным, но дополнительно должны иметь оборудованное место для экскурсовода.

*Экскурсионные автобусы* предназначены для перевозки пассажиров по городам и за их пределами на небольшие расстояния. Они имеют большую площадь остекления, высокую комфортабельность для пассажиров.

*Школьные автобусы* используют для перевозки школьников в сельской местности и малонаселенных районах. Их оборудуют устройствами, повышающими безопасность движения, сиденьями соответствующих габаритов. На этих автобусах устанавливают трафареты, указывающие их назначение.

**Легковые автомобили**.

По назначению их разделяют на 4 группы: личного пользования, служебные, автомобили-такси и прокатные.

По рабочему объему цилиндров двигателя легковые автомобили делятся на 5 классов: особо малый (до 1,2л); малый (от 1,2 до 1,8 л); средний (от 1,8 до 3,5 л); большой (более 3,5 л); высший (не регламентируется), а по типу кузова — на автомобили с закрытыми, открывающимися и открытыми кузовами.

###

### 1.2 Начало зарождения транспортной промышленности в Туве (1924-1944)

Во второй половине 19 века начали расширяться русско-тувинские экономические отношения, что и вызвало потребность в налаживании почтовой связи с Россией. Русские торговые фактории, возникавшие в 70-х гг. 19 века на территории Урянхайского края, так тогда называли Туву, были вынуждены посылать свою почту частным образом в г. Минусинск, где находилось ближайшее почтовое отделение русской государственной почты. Эти письма оплачивались русскими знаками почтовой оплаты и гасились календарным штемпелем Минусинска. Появление русских переселенцев в Туве и укрепление экономических связей заставили царское правительство изыскивать пути организации транспорта и налаживание средств связи.

17 апреля 1914 года Урянхайский край был административно подчинен Енисейской губернии. В это же время русские поселенцы на слиянии двух рек – Большого и Малого Енисея – начали строительство нового города Белоцарска (ныне Кызыл).

31 декабря 1914 года заведующий устройством русского населения в Урянхае обратился ко «всем Старшим Выборным и русскому населению Урянхайского края» с циркуляром, в котором предложил создать почтово-телеграфную контору. Пока же было организовано временное почтовое сообщение от Григорьевки до Белоцарска посредством посылки два раза в неделю особых нарочных.

11 декабря 1914 года по предписанию комиссара по делам Урянхайского края № 5129 заведующему было предложено приостановить дальнейшую работу временного почтового отделения, при этом в грубой форме указывалось на незаконность действий.

На 3-ем Краевом съезде русского населения в Белоцарске, проходившем с 9 до 14 сентября 1916 года, снова разбирался вопрос об организации почтовой связи. В 1916 году было завершено строительство дороги от Минусинска через Туран до Белоцарска, получившей название Усинского тракта, что улучшило связь Тувы с Сибирской железной дорогой.

13 августа 1921 года на первом Всетувинском Великом Хурале в поселке Кочетово (Суг-Бажи) была провозглашена Тувинская Народная Республика, а столица – город Белоцарск был переименован в город Красный (ныне Кызыл).

Сообщение Тувинского Правительства и государственных учреждений, находящихся в столице, с районами осуществлялось при помощи оставшейся от Цинской империи уртонной почты, которая в дальнейшем была ликвидирована.

Из-за отсутствия железных дорог в ТНР большую роль играл гужевой и вьючный транспорт. Перевозки осуществлялись на лошади, быках и сарлыках (яках), на севере-востоке страны – на оленях, а на юге – на верблюдах. Связь с некоторыми труднодоступными районами была нерегулярной: для доставки почты в Тоджинский и Тере-Хольский районы использовался санный путь, который был открыт лишь 3-4 месяца в году.

В это же время налаживается почтовая связь с Монголией. В первые годы становления национальной почты в Туве молодая республика, не имевшая собственных транспортных средств, была вынуждена передавать торговым частным лицам право на перевозку почты.

Для успешной работы почты, естественно необходим был и транспорт, поэтому правительство решило наладить автомобильное сообщение, о чем было сообщено в газете «Красный пахарь» в 1926 году. Эта газета от 6 марта 1926 года писала, что тувинское правительство решило наладить в Туве автомобильное сообщение и в первую очередь связать автомобильной трассой столицу республики Кызыл с отделенным и наиболее населенным Хемчикским хошуном[[1]](#footnote-1). Поэтому первая автомобильная трасса связывала город Кызыл с Хемчиком.

19 мая 1926 года Госторгом РСФСР были куплены два автомобиля, эту дату можно считать началом организации в Туве автомобильного транспорта и перевозки почты на автомобилях. По Усинскому тракту из Америки через Кяхту в Туву доставили в разобранном виде первые автомобили марки «Додж»[[2]](#footnote-2). Второй автомобиль был приобретен для поездок в Монголию.

Летом 1926 года один из них впервые прошел по колесной дороге от Кызыла до Минусинска, а от Минусинска до Ижима и обратно – автомобиль марки «Митчел». Состояние дороги было таково, что износ автомашин за один проход достиг 80%. Поездка заняла 12 суток.

Имя первого тувинского шофера Дажы, который водил австрийский Фиат. Из русских шоферов тогда были Китаев, Коваленко, Гулин, Белов, Сухорослов[[3]](#footnote-3).

На IV Великом Хурале (начал работу 28 ноября 1926 года) делегаты хошунов обратились к правительству с просьбой увеличить количество автомобилей и улучшить состояние автодорог. В докладе председателя Малого Хурала на V Великом Хурале (15-18 сентября 1927 г.) говорилось, что укрепление дружбы с Монголией и Совестким Союзом способствовало более быстрому развитию транспортных связей.

К 1929 году основным видом транспорта в ТНР был гужевой и вьючный. С 1929 г. перевозку грузов, на первых порах гужевым транспортом, осуществляла, наряду с частными лицами, советская транспортная организация «Союзтранс», которая была создана в 1929 г. в Минусинске для осуществления перевозок товаров в Туву.

Приступив к непосредственному осуществлению курса некапиталистического развития страны к социализму, ТНРП и тувинское правительство неоднократно обращались за помощью к СССР. В 1930 г. ТНР отправила в Москву экономическую делегацию, которая в своей деятельности руководствовалась «Наказом экономической делегации правительства ТНР», утвержденным VΙΙ Великим Хуралом. «Наказ» представлял собой обширную программу хозяйственного и культурного строительства ТНР на основе тесного экономического сотрудничества с СССР[[4]](#footnote-4).

В «Наказе» содержалась также просьба о предоставлении льготных долгосрочных кредитов на приобретение машин.

Советский Союз незамедлительно откликнулся на все просьбы ТНР, изложенные в «Наказе экономической делегации правительства ТНР». В 1930 г. в соответствии с достигнутыми соглашениями в Туву из СССР прибыли специалисты по различным отраслям народного хозяйства и культуры, была завезена техника и племенной скот.

Грузоперевозки в ТНР осуществляло смешенное советско-тувинское акционерное общество «Совтувтранс».

В декабре 1932 года на основании соглашения между ТНР и СССР было организовано в ТНР Советско-тувинское акционерное транспортное общество «Совтувтранс».

Задачами «Совтувтранса» являются перевозки грузов и пассажиров путем автотранспортных (легковых, грузовых, автобусных и т.д.) и гужевых городских и междугородних сообщений, производства транспортных операций, ремонт и поддержание шоссейных и грунтовых дорог[[5]](#footnote-5).

Управление транспортом ТНР «Совтувтранс» было признано самостоятельным хозрасчетным предприятием, было признано юридическим лицом и имело свой текущий счет.

С 77,3 тыс. т/км в 1933 г. они возросли до 1743 тыс. т/км в 1939 г. Только на подготовку кадров было израсходовано за 1934-1939 годы 265 тысяч акша. В системе «Совтувтранса» работали технически подготовленные специалисты: 20 шоферов, 3 слесаря, 2 токаря, 3 механика. А.Ш. Баир, обращаясь к заместителю наркома НКИД СССР В.Г. Деканозову, просил от имени правительства ТНР передать все хозяйство «Совтувтранса» в ведение ТНР. На 1 января 1940 г. его стоимость оценивалась в 997 тысяч акша. 8 апреля 1941 г новый глава тувинского правительства A.M. Чимба был уполномочен на подписание соглашения о передаче ТНР всех средств и имущества «Совтувтранса». Соглашением между Советским Союзом и Тувой от 30 апреля 1941 г предусматривался выкуп Тувой советской доли «Совтувтранса». Сумма выкупа составляла 533 879 акша.

В этом же году были получены первые семь автомобилей ГАЗ-АА. Автомобильный транспорт взял на свои плечи всю тяжесть возрастающих перевозок для развивающегося народного хозяйства Тувы.

И все же в первый год Тувинское транспортное предприятие насчитывающее всего 29 автомобилей, перевезло 7500 т грузов и выработало 775 тыс. т/км.

С развитием автотранспорта среди тувинцев появляются первые шоферы, механики, слесари. В 1933 г. шоферов – тувинцев было только трое, а уже в 1938 г. – почти половина всего водительского состава. Большую помощь в организации работы автотранспорта и подготовке кадров оказывали советские специалисты[[6]](#footnote-6).

Транспортные средства Республики в 1936 году составляли 69 грузовиков и 32 легковых автомобилей.

В 1941 году организовался республиканский государственный ремонтно-механический завод.

Имена первых автомобилистов Тувы:

В. Сапогов, Х. Ондар, О. Лама, И. Квитной, О. Комбуй-оол, Л. Ильичев, О. Кара-Ашак, О. Серен, К. Сандык, А. Демберел, О. Ошку-Саар.

### 1.3 Первые автомобильные дороги

Так как автомобильного транспорта не было в ТНР, то автомобильных дорог тоже не было.

В 1910 г. было начато строительство Усинского тракта. Однако гужевая дорога строилась крайне медленно. После установления народной власти появилась возможность выделить больше сил и средств на прокладку трассы. В 1925 году по тракту из Минусинска в Кызыл – столицу Тувинской Народной Республики прошел первый легковой автомобиль Додж.

В первые десятилетия Усинский тракт был весьма далек от совершенства, и водителям стоило трудностей доставлять в Туву грузы. Зимой буквально неделями приходилось пробиваться через многочисленные снежные заносы, ведь в те годы и согреться то негде было, а в случае поломки автомобиля можно было рассчитывать только на себя.

Как таковых, в республике автодорог не было. В связи с приобретением автомобилей надо было решать этот вопрос. Состояние дорог было очень плохим. В 1928 г. ширина дороги составляла до пяти саженей.

28 мая 1932 г., в целях развития дорожной сети, Совет Министров ТАР постановил: «1. Поручить Министерству Народного Хозяйства не позднее 15 июня с.г. приступить к строительству дорожного полотна в направлении хутора Германовка Кызыло-Минусинского тракта, в первую очередь Кызыло-Туранского участка»[[7]](#footnote-7). 1 сентября 1933 года было принято постановление Совета Министров ТАР о ходе строительства тракта Барба-Хаак – Кызыл. В нем отмечалось, что дорожные работы идут в два раза медленнее, чем намечено. В докладе Совета Министров о положении дорожного строительства на участке двух дистанций от 8 сентября 1933 года особое внимание обращалось на большую текучесть кадров среди тувинских рабочих. На строительстве преобладал ручной труд, не было надлежащего инженерно-технического руководства. Строительство дороги затягивалось, в то время как автопарк республики рос. Так газета «Вперед» от 9 октября 1934 года писала, что 3 октября этого года в Кызыл прибыла колонна 28 трехтонных грузовых автомашин, в том числе три автоцистерны[[8]](#footnote-8).

3 июля 1935 г. было принято постановление Совета СССР о подготовке Соглашения Гужшосдора с Министерством торговли и промышленности ТНР о постройке автомобильно-гужевой дороги между г. Кызылом и границей СССР. Его проект разрабатывал, будучи в Москве, полпред В.В. Малков. Торгпреду СССР в Туве Ш.Ш. Шайморданову, в соответствии с постановлением СНК от 9 июля 1936 года были даны полномочия на подписание. Подключение советских организаций с их специалистами и техникой к производству работ позволили завершить начатые дорожные работы в короткий срок.

### Глава II. Автомобильный транспорт в Туве в советский период

###

### 2.1 Автотранспорт в Туве в советский период (1944-1991 гг.)

К 1944 году в республике имелся уже значительный автомобильный парк 157 грузовых машин: 57 грузовых автомобилей, 2 автобуса, 3 грузовика оборудованных для перевозки для перевозки пассажиров и около 20 легковых автомобилей. Тогда автотранспортники перевезли за год 12300 т. Грузов, 9400 пассажиров выработали 1342 тыс.ткм. За годы Советской власти автомобильный транспорт республики развивался быстрыми темпами.

В 1944 г. на базе бывшего управления транспорта ТНР создано Тувинское областное управление автогужтранспорта (облавтоуправление). Решением №271 Тувоблисполкома от 24 июня 1953 года Тувинское областное управление автогужтранспорта объединено с областным дорожным отделом и переименовано в управление дорожного и транспортного хозяйства[[9]](#footnote-9).

До 1945 года регулярного пассажирского сообщения Кызыл — Абакан не было. В 1945 году по решению обкома КПСС и облисполкома было организовано пассажирское сообщение Кызыл—Абакан, с этой целью были выделены специально оборудованная для этого грузовая автомат и на и один автобус.

В 1947 году в Туве было всего 4 автобуса. В последующие годы пассажирский автопарк резко возрастает. И если в 1944 году пассажирские перевозки составляли 9,4 тыс. человек, то в 1951 году они возросли до 177,2 тыс. челоиек и в 1953 году — до 396 тыс. человек, т. е. наблюдался рост более чем в 42 раза по сравнению с 1944 годом.

По маршруту Кызыл—Абакан регулярно курсировали комфортабельные автобусы, ежедневно десятки автобусов совершали рейсы в различные районы области.

В 1948 г. Исполнительный комитет решил организовать при Облавтоуправлении транспортно-экспедиционную контору по использованию порожних пробегов грузового автотранспорта[[10]](#footnote-10).

В связи с этим руководителей предприятий, хозрасчетных организаций и ведомств обязали предоставлять весь порожний автотранспорт транспортной экспедиционной конторе для загрузки и сообщать накануне для отправления (не менее чем за 4 часа до выхода автомашины на линию) о порожних автомашинах.

50% взимаемого тарифа за попутно-грузовые перевозки поступают в распоряжение автохозяйства, а остальные 50% - транспортно-экспедиционной конторе, занимающейся организацией перевозок грузов в попутном направлении. Впоследствии из него выделялись новые автотранспортные предприятия.

В 1949 г. Образовались авторемонтные мастерские, которые наряду с другими предприятиями входили в систему местной промышленности. Развивается автомобильный транспорт, число автомобилей увеличилось с 208 в 1945 году до 1991 в 1955 г[[11]](#footnote-11).

По состоянию на 1 января 1950 года Кызылская автотранспортная контора Облавтоуправления располагает списочным автопарком в количестве 103 автомашин.

В 1950 году парк автотранспорта пополнился четырьмя автобусами ГАЗ-03-30 и тремя легковыми автомашинами «Победа»[[12]](#footnote-12).

К концу 1950 года Областное автоуправление Тувинской Автономной области имела одну хозрасчетную контору, расположенную в центре города Кызыла, со списочным составом 187 грузовых автомашин.

Грузовой автопарк этой конторы в основном занимался внутриобластными перевозками. 30-35 автомашин постоянно были заняты обслуживанием Дзун-Хемчикского, Овюрского, Барун-Хемчикского и Бай-Тайгинского районов, удаленных от областного центра до 350 км.

При отсутствии на месте ремонтно-технической базы, автомашины, работавшие по обслуживанию вышеуказанных районов, не обеспечивались в должной мере контролем за эксплуатацией, профилактический и мелкий ремонт этих машин производились только в городе Кызыле. Машины вынуждены были делать холостые пробеги до 500-700 км.

В целях приближения автотранспорта к месту перевозки грузов, создания материально-технической базы и установления повседневного контроля за их работой, облисполком Тувинской АССР просит Совет Министрой РСФСР разрешить организовать вторую хозрасчетную контору со списочным числом 30-35 автомашин за счет уменьшения автопарка Кызылской автотранспортной конторы.

По объему грузоперевозок и по территориальному местоположению наиболее целесообразным решили создать такую автотранспортную контору в г. Чадане, Дзун-Хемчикского района.

В связи с увеличением грузового парка до 140 автомобилей Тувинского облавтоуправления и в целях рентабельного использования и улучшения контроля за работой машин на линии, Исполнительный комитет областного Совета депутатов трудящихся решил организовать в Тувинской области вторую хозрасчетную автотранспортную контору на самостоятельном балансе при Тувинском облавтоуправлении в г. Чадан Дзун-Хемчикского района со списочным составом грузового парка 30 автомашин.

Количество штатных работников 11 человек, согласно типовому штатному расписанию[[13]](#footnote-13).

Штатное расписание Чаданский АТК Облавтоуправления на 1951 год

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Наименование должности | Кол-во единиц | Должностной оклад | Фонд з/п в мес. |
| 1.2.3.4.5.6.7.8.9. | Начальник АТКТехнический руководительМеханикТехникДиспетчерСт. бухгалтерСчетовод-кассирКладовщикДелопроизводитель-машинистка | 112121111 | 980900700500450900500600450 | 9809001400500900900500600450 |
|  | Итого: | 11 |  | 7130 |

Также в 1950 году, Исполком Областного Совета депутатов трудящихся своим решением от 21 декабря 1950 г. За №603 просит Совет Министров РСФСР выделить в 1951 году лимит на приобретение и монтаж трех бензораздаточных колонок общего пользования в сумме 120 тыс. руб.

Необходимость строительства бензоколонок была вызвана тем, что в Туве при отсутствии железнодроржного и водного транспорта весь грузооборот и пассажирские перевозки производились только автомобильным транспортом.

Из-за того, что районы и другие населенные пункты Тувы крайне разбросаны и удалены от областного центра г. Кызыла от 70 до 450 км., все машины, идущие в дальние рейсы, при отсутствии на трактах бензораздаточных колонок, вынуждены были брать с собой запас горючего в оба конца. Необходимость брать с собой горючее приводило к систематической порче грузов, особенно продовольственных.

По этому поводу, Исполнительный комитет областного Совета депутатов трудящихся решает организовать бензораздаточные колонки общего пользования в г. Кызыле, в г. Чадане и на Усинском тракте – станция Арадан.

За обслуживание автомашин бензоколонками с организаций и учреждений решено было взимать 96 рублей за тонну в год.

24 июня 1953 года Тувинское областное управление автогужтранспорта объединено с областным дорожным отделом и переименовано в управление дорожного и транспортного хозяйства[[14]](#footnote-14).

По состоянию на 1 января 1954 г. Кызылская автотранспортная контора имела 217 автомобилей, в том числе бортовых различных марок, бензоцистерн, такси ГАЗ-ММ, легковых такси ГАЗ-М20, автобусов. Разномарочный автопарк значительно был осложнен работой по техническому обслуживанию, ремонту, учету и отчетности автоконторы.

Капитальные ремонты делались силами своих мастерских, которые фактически являлись центрами – авторемонтными мастерскими управления, производящими ремонт автомобилей Кызылской и Чаданской автоконтор, а также машинно-дорожной станции №65.

Руководство и контроль за качеством выпускаемой продукции мастерских были крайне затруднены, так как по типовым штатам в мастерских имелся только один мастер, который занимался в основном токарным цехом.

В целях осуществления тщательной проверки технического состояния выпускаемых и возвращающихся с линии автомобилей и качественного оформления путевых листов необходимо было организовать контрольно-проверочный пункт (КПП) со штатом в три человека (механиков)[[15]](#footnote-15).

Приказом от 25 мая 1960 г. Министерством автомобильного транспорта дорог РСФСР ликвидируются авторемонтные мастерские, оборудование и товарно-материальные ценности передаются авторемонтному заводу.

Авторемонтный завод существует с мая 1960 г., подчиняется Тувинскому транспортному управлению Министерства автомобильного транспорта РСФСР. На авторемонтном заводе имеются участки: сборочный, моторный, агрегатный, механический, литейный, прицепно-кузовой, где производятся капитальный и средний ремонт автомашин, двигателей и других агрегатов, которые поступают с автопредприятий Тувинской АССР и юга Красноярского края[[16]](#footnote-16).

Также в 1954 году в связи с увеличением перевозок сельскохозяйственных продуктов, стройматериалов и прочих грузов в Барун-Хемчикский и Бай-Тайгинские районы и в целях улучшения обеспечения топливом школ, больниц, электростанций и других учреждений и предприятий, с 1 марта 1954 года Исполнительным комитетом было решено открыть хозрасчетную автотранспортную контору в Кызыл-Мажалыке Барун-Хемчикского района со списочным составом 50 грузовых автомобилей.

На основании постановления Совета министров РСФСР от 18 ноября 1954 года из управления дорожного и транспортного хозяйства выделен Тувинский автотранспортный трест.

В 1955 году наиболее крупным недостатком в транспортном хозяйстве области оставалось его большая распыленность. К этому времени насчитывалось 100 карликовых автохозяйств, в которых имелось от 1 до 4-х автомашин. Эти машины, как правило, простаивались, либо совершали большие пробеги порожняком. Несмотря на то, что укрупнение автохозяйств дает большой экономический эффект, облисполком не довел до конца укрупнение мелких автохозяйств. Эта работа по существу стоял на мертвой точке.

В 1958 году в соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР в г. Шагонаре Улуг-Хемского района решено было организовать межрайонную хозрасчетную контору на самостоятельном балансе по 3 группы автохозяйств, со списочным количеством 50 автомобилей.

Таким образом, в Шагонаре была утверждена грузовая автотранспортная контора в составе Тувинского областного автотреста.

Облисполком начинает рассматривать материалы по ликвидации мелких автохозяйств и об использовании высвободившихся помещений и средств, направленных на строительство гаражей в 1958 году[[17]](#footnote-17).

Также в целях улучшения использования автомобильного транспорта и создания крупного автохозяйства общего пользования в г. Кызыле облисполком своим решением от 21.02.1958 г. Передал автоконтору треста «Тувинстрой» Тувавтотресту.

Автобаза треста «Тувинстрой» до присоединения имела списочный состав 57 грузовых автомашин, 3 автокрана, 13 однокостных прицепов, 5 двухкостных прицепов. Была обеспечена гаражом-стоянкой на 25 автомашин и профилакторием с четырьмя смотровыми канавами. Имелись цеха: кузнечный, электроцех, слесарно-механический, вулкацизационный, модикцкий.

Таким образом, при незначительных затратах на существующей базе было создано более мощное автохозяйство.

С пополнением автомобилей от автотреста переданное автохозяйство имело списочный состав автопарка 164 автомашин.

Наличие автохозяйства общего пользования в 164 автомобилей дало возможность централизовать в г. Кызыле все перевозки местных строительных материалов и других грузов. На смену автомобилям ЗиС-5, ГАЗ-51 приходят ЗиЛ-164, ЗиЛ-130, МаЗ-500.

В 60-е годы возрастает парк автомобилей, начинают работу еще одно предприятие грузового транспорта в г. Кызыле, создается Кызылская контора транспортно-экспедиционных операций и контейнерных перевозок (КТЭК), внедряется «плечевой» метод перевозок, формируется грузовая станция по приему, переработке и отправке контейнеров в г. Кызыле. Расширяется сеть гостиниц для отдыха и питания водителей на промежуточных пунктах трассы Кызыл – Абакан, Кызыл – Ак-Довурак, где предусмотрены также ремонтные мастерские.

За 1960-1970 гг. объем грузоперевозок увеличился в 4,2 раза и составил 17,2 млн. т, грузооборот возрос в 2,9 раза и достигает 373,8 т/км[[18]](#footnote-18). Возросшие масштабы грузоперевозок придали проблеме снижения транспортных расходов особую актуальность. Известно, что величина последних зависит главным образом от объема перевозимых грузов и дальности их транспортировки.

К 1963 году был создан внутригородской и междугородный пассажирский автомобильный транспорт. Первоклассные автобусы, легковые такси регулярно стали курсировать в Кызыле, а также по маршрутам: Кызыл – Абакан, Кызыл – Хову-Аксы, Кызыл – Ак-Довурак, Кызыл – и каждый районный центр. Внутри районов также стали ходить автобусы между райцентром и многими поселками.

В конце 8-й пятилетки, т.е. в 1970 году, 11 населенных пунктов имели внутригородское автобусное сообщение, на долю которого приходилось 97,1% всех перевезенных пассажиров. Протяженность междугородных автобусных линий в 1970 г. достигла 5,5 тыс. км. За это время введено в эксплуатацию 538 км дорог с твердым покрытием, их общая протяженность составила 1200 км.

В 1967 году Тувинское управление автомобильного транспорта объединено с управлением дороги Абакан-Кызыл в Тувинское производственное автомобильно-дорожное объединение «Тувавтодортранс».

**Развитие транспорта, путей сообщения содействовало повышению мобильности населения. Одним из показателей этого служат данные о перевозке пассажиров. Известно, например, что за период 1958-1967 гг. протяженность всех автобусных линий в Туве увеличилось с 3939 до 5027 км, перевозка пассажиров – соответственно с 9,1 млн. до 19,3 млн. чел. В 1967 г. пассажирооборот составил 145094 тыс. пассажиро-км. Эти данные достаточно полно характеризуют усиление подвижности и рост контактов населения.**

Обеспеченность автопарка республики гаражами на 1 января 1967 года составляла 61%.

В 70-е годы с открытием еще одной дороги в Туву внедряется новый метод организации перевозок по «Саянскому кольцу» Кызыл – Ак-Довурак – Абаза – Абакан – Кызыл протяженностью 1100 км, что позволило повысить коеффициент пробега автомобилей с грузом до 0,8, а с применением контейнеров до 1,0. В это же время заканчивается обустройство Минусинской прирельсовой базы КТЭК. Полностью диспетчеризуется весь поток грузов перевозимых в республику и отправляемых из нее, что позволило обеспечить почти полную централизацию объемов перевозок грузов выполняемых Тувинским транспортным управлением в междугороднем сообщении.

В 1971 г. Тувинское производственное автомобильно-дорожное объединение «Тувавтодортранс» реорганизовано в Тувинское транспортное управление.

В 1973 году в целях повышения технического состояния автопарка, быстрейшего ввода в эксплуатацию автомобилей, вернувшихся с уборочной и обеспечения высокого, устойчивого выпуска на линию, в соответствии циркулярного письма Министерства от 29 октября 1973 года №389-ц, Тувинскому авторемонтному заводу были прикреплены автопредприятия управления, имеющие низкую готовность автопарка: 1-е грузовое АТП, 3-е грузовое АТП, Шагонарское АТП, Чаданское АТП, Ак-Довуракское АТП, Кызылское пассажирское АТП.

В 1980 г. в республике работало более 500 большегрузных автомобилей Камского автозавода. Пассажирские перевозки осуществляются комфортабельными автобусами. Объем грузовых перевозок в 1980 г. увеличился по сравнению с 1945 г. в 400 раз, а грузооборот – в 240 раз.

В последующие годы в предприятиях идет активное строительство ремонтных мастерских, профилакториев внедряется новое гаражное оборудование, активно работают рационализаторы.

С середины 80-х годов организуются центры управления производством (ЦУП), внедряется хозяйственный расчет в структурах предприятий, большой эффект дает бригадный подряд, так бригада водителей самосвалов КАМАЗ-5511 Ак-Довуракского АТП возглавляемая Шахмуратовым Шахуром Хасановичем, благодаря новой системе организации труда, 2-х сменной работе и оснащению всех автомобилей прицепами смогла за короткое время увеличить объемы перевозок грузов в 2,5 раза. Практически во всех предприятиях ремонтные службы переводятся на работу в межсменный период и ночное время, что позволило в целом по объединению «Туваавтотранс» добиться коэффициента выпуска автомобилей в линию до 0,76, а в отдельных предприятиях до 0,85.

С 1944 по 1990 год объемы перевозок грузов тувинскими автомобилистами возросли в 1023 раза, пассажиров в 4042 раза.

На основных автомобильных трассах было построено и функционировало 16 столовых, 7 комплексов для отдыха водителей с пунктами оказания технической помощи и диспетчерским сопровождением процесса перевозок, в г. Кызыле введен в строй лечебно-оздоровительный комплекс с поликлиникой и спортивным залом, на лечебных источниках и озерах построены пансионаты на 350 одновременно отдыхающих работников транспорта. Численность работающих в ТПО «Туваавтотранс» к началу 90-х годов достигла 5 тыс. человек.

### 2.2 Состояние автомобильных дорог Тувы

В условиях развивающего автомобильного транспорта в Туве исключительно важное значение имели дороги.

За 1945-1970 гг. общая протяженность автомобильных дорог в республике увеличилась с 0,8 тыс. км до 4,4 тыс. км, в том числе дорог с твердым покрытием – с 0,1 до 1,1 тыс. км.

Но нужно отметить низкую насыщенность республики транспортной сетью, ее неравномерное размещение, невысокий технический уровень дорог. На 10 тыс. км² территории приходилось всего лишь 66 км автомобильных дорог с твердым покрытием против 215 км в среднем по СССР. Наряду с районами, обладающими сравнительно густой сетью автодорог, в республике также имелись местности (в западной и восточной частях), практически не имеющие дорог.

Однако к 1949 году состояние дорог не удовлетворяло предъявляемым требованиям.

В протоколе 4 сессии Областного Совета депутатов трудящихся Тувинской Автономной области было написано:

«Облисполком считает совершенно недопустимым проявление дальнейшей недооценки хозяйственно-политического значения дорог, являющихся важным условием дальнейшего хозяйственно-экономического развития.

Решительное улучшение состояния автомобильных дорог являются неотложной задачей всех советских дорожных и хозяйственных организаций, колхозов, совхозов, МТС и всех трудящихся области»[[19]](#footnote-19).

Таким образом, в 1952 году при исполкомах Эрзинского, Бай-Тайгинского, Сут-Хольского, Пии-Хемского районов были организованы районные дорожные отделы в целях улучшения строительства и ремонта дорог.

На дорожное строительство в Туве ежегодно выделялись большие ассигнования. Но темпы и качество ремонтно-строительных работ дорог до сих пор остался низким. Примером может служить строительство дороги Кызыл-Тээли. Несмотря на то, что затраты превысили 5669 т.р., ездить на автомашинах по этой дороге было почти невозможно, многие участки, которые были сданы в эксплуатацию МДС приходилось объезжать стороной. В труднопроходимом состоянии находились и местные дороги[[20]](#footnote-20).

В 1969 году было завершено строительство нового автотракта протяженностью 238 км., Ак-Довурак - Абаза. С завершением строительства данной дороги республика получила второй выход к железной дороге.

Но состояние дороги Кызыл-Абакан было неидеальным (1970 г.). При условии ее ремонта и реконструкции (улучшение профиля и плана дороги с целью обхода сложных и опасных для эксплуатации мест), по ней можно было транспортировать значительный объем грузов.

Для вывоза асбеста из Западного подрайона в 1970 г. была построена автодорога Ак-Довурак – Абаза (239 км), которая по своим техническим параметрам пригодна для эксплуатации, главным образом, одиночных машин. Применение автопоездов сопряжено с увеличением опасности движения. Фактически дорога непригодна для организации экономичных трактовых перевозок.

Такое состояние дорог также было аварийно опасным. О данном факте свидетельствует информационная записка отделения милиции Исполкома Ермаковского райсовета Красноярского края. Они пишут: «Мы доводим до вашего сведения, что на Усинском тракте обслуживаемом Участком дорожного надзора (с 57 по 350 км) аварийность на автодороге остается еще высокой, одной из причин которой является неудовлетворительное состояние пути со стороны Управления дороги Усинского тракта.

Произведенный анализ причин дорожных происшествий показал, что около 12% аварий совершено по неудовлетворительному состоянию пути, а в 5% происшествий произошло исключительно по вине дороги»[[21]](#footnote-21).

В реконструкцию Усинского тракта, а практически в его вторичное строительство и сооружение многочисленных мостов, в том числе двух через Енисей вложены миллионы рублей.

Подавляющая часть внутрирайонных перевозок осуществляется между двумя наиболее развитыми подрайонами – Центральным и Западным. Из Центрального подрайона в Западный направляются строительные материалы, продовольственные и промышленные товары широкого потребления; в обратном направлении поступает продукция сельского хозяйства. Перевозки между ними осуществляется по автодороге Кызыл – Тээли (330 км). Она является единственной транспортной магистралью, обслуживающей экономические связи между Центром и Западом, а также играет важную роль в хозяйственном освоении прилегающих к ним территорий[[22]](#footnote-22).

Южный подрайон связан с Западным автодорогой Чадан – Хандагайты – Торгалыг (137 км), по которой транспортируются каменный уголь, продовольственные и промышленные товары. По автодороге Кызыл – Самагалтай – Эрзин (232 км) осуществляется связь восточной части подрайона с центральной Тувой. В свою очередь, Южный подрайон отправляет в Западный и Центральный подрайоны пиломатериалы (из Шурмака), соль (из Дус-Дага), продукцию животноводства[[23]](#footnote-23).

Местные перевозки осуществляются внутри экономических подрайонов. Перевозка грузов в местных сообщениях проводится на короткие расстояния. Средние расстояния от сельских населенных пунктов до г. Кызыла и районных центров показаны на таблице …

Таблица

**Средняя удаленность сельских населенных пунктов от административных центров республики (км)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Экономические подрайоны | Административные районы | Расстояние до |
| г. Кызыла | райцентра |
| Центральный ЗападныйЮжныйВосточный | Улуг-ХемскийТандынскийКаа-ХемскийПий-ХемскийКызыльский горсовет(без «Тере-Холя»)Бай-ТайгинскийБарун-ХемчикскийДзун-ХемчикскийТес-ХемскийЭрзинскийОвюрскийТоджинский | 11890827910422278255191236362300 | 3041281933159113111644815 |

Как видно из таблицы, наиболее удалены от Кызыла и райцентров сельскохозяйственные предприятия в Бай-Тайгинском, Эрзинском, Овюрском и Тоджинском районах.

Основная масса (более половины) местных перевозок в 1970 г. в республике приходилась на Центральный подрайон, где находится 51% всех дорог, среди них дороги Кызыл – Сарыг-Сеп, Кызыл – Бай-Хаак и др.

Местные перевозки осуществляются преимущественно по проселочным дорогам.

А к 1980-м годам расширяется и совершенствуется дорожная сеть Тувы. Если в 1945 году протяженность автодорог составляла лишь 800 км, из них всего 100 км с твердым покрытием, то в конце 1985 года общая протяженность автодорог возросла в 7,5 раза, а дорог с твердым покрытием – в 20 раз[[24]](#footnote-24).

### 2.3 Влияние транспорта на экономику Тувы

**Развитие автомобильного транспорта и дорожного строительства в таком горно-таежном крае, как Тува, имело первостепенное значение как в хозяйстве, так и в повседневной жизни населения республики. Оно позволило полнее использовать природные ресурсы, перейти к углубленной специализации хозяйств, организовать производство промышленной и сельскохозяйственной продукции в ряде мест, значительно удаленных от потребителя.** Совершенствование транспортно-экономических связей непосредственно было связано с комплексным развитием народного хозяйства и его рациональным размещением[[25]](#footnote-25).

В поднятии экономики и культуры Тувинской АССР до уровня передовых областей и краев СССР важную роль сыграло развитие грузового автотранспорта, потому что автотранспорт выполняет основную часть грузовых перевозок в республике. Удельный вес его в объеме перевозок всех видов транспорта за 1968 г. Составил 99,4%, в грузообороте – 92,5%.

Грузовой автопарк республики возрос за это время более чем в 40 раз. Только за 1959-1968 гг. он увеличился в 2,5 раза, общая грузоподъемность его возросла почти в 3 раза.

К 1970-му году в Туве были созданы и ускоренно развивались отрасли как общесоюзного (производство асбеста, цветных металлов, зерна, шерсти, мяса и др.), так и местного значения, производящие продукцию для удовлетворения внутренних потребностей.

Развитие народного хозяйства республики сопровождается изменением соотношения межобластных и внутренних транспортно-экономических связей, о чем свидетельствуют данные таблицы.

Таблица

|  |  |
| --- | --- |
|  | в % к итогу[[26]](#footnote-26) |
| 1965 | 1967 | 1970 |
| Весь грузооборотв том числе:межобластнойвнутриреспубликанскийВесь объем грузоперевозокв том числе:межобластнойвнутриреспубликанский | 10064,036,0100,04,195,9 | 10057,142,9100,04,096,0 | 10056,543,5100,03,596,5 |

Как видно из таблицы, за данное время вес межобластных связей снизился по грузоперевозкам на 0,6% и по грузообороту – на 7,5%, а удельный вес внутренних связей, наоборот, на столько же возрос. Однако следует иметь в виду, что при относительном сокращении удельного веса межобластных грузоперевозок и грузооборота абсолютный размер их значительно увеличился. Так, за 1965-1970 гг. абсолютный объем межобластных грузоперевозок возрос на 266,2 тыс. т и составил 617,7 тыс. т, а объем межобластного грузооборота – на 108,4 млн. т/км и достиг 261,5 млн. т/км.

Сравнительно быстрый рост внутренних транспортно-экономических связей Тувы, осуществляемых на более коротких расстояниях, чем межобластные, явился одной из причин снижения средней дальности грузоперевозок в целом по республике – с 25,2 км в 1965 г. до 20,6 км в 1970 г., т.е. на 4,6 км. Это, в определенной мере, явился положительным результатом совершенствования транспортно-экономических связей в республике.

Соревнование за коммунистический труд охватило все отрасли народного хозяйства республики. Не остались на стороне и водители. В то время в сложных условиях республики доставка грузов было одним из самых ответственных задач[[27]](#footnote-27).

Водители 1-го грузового автохозяйства – Ю.Н. Зюзин, В.И. Мякишев и др. в 1959-1960 гг. были включены в соревнование за коммунистический труд. Тысячи тонн груза, перевезенного сверх плана, тысячи рублей экономии, образцовый порядок в содержании автомашин, ликвидация нарушений трудовой и транспортной дисциплины, примерное поведение в быту и общественных местах – таков был итог их работы.

В 1966 году бригады Ю.Н. Зюзина, В.И. Мякишева, Г.И. Шустова и А.Н. Кравцова берут на себя социалистическое обязательство, что будут бороться за право называться бригадами имени 50-летия Советской власти. В их обязательствах было записано: «По установившейся доброй традиции – встречать революционные праздники всенародным размахом социалистического соревнования, мы берем на себя повышенные социалистические обязательства. Каждой бригаде:

Пятилетний план завершить к 22 апреля 1970 г. – 100-летию со дня рождения В.И. Ленина;

Годовую производственную программу выполнить к 1/12 1967 г., дополнительно перевезти до конца года 800 т груза и сделать 370 тыс. тонно-километров;

Сэкономить 1000 литров автобензина;

Довести коэффициент использования машин до 0,65;

Сэкономить за год 3 аккумулятора и запчастей на сумму 500 руб.»

В АТХ-1 их примеру последовали 22 бригады, в которых работает 341 человек. Все эти бригады в 1966 г. выполнили план перевозки грузов, дав государству тысячи рублей экономии[[28]](#footnote-28).

Борьба за коммунистический труд получила широкое распространение и в 3-ем автохозяйстве, где звание коммунистических получили 12 бригад. Бригада водителя В.А. Жбанова, состоявшая из 13 человек, первой в республике взяла обязательство выполнить пятилетку в 4 года, а бригада И.Г. Фроленко внесла свои поправки – решила выполнить пятилетку за 3 года 10 месяцев. Данные о выполнении плана за 1966 год см. в таблице.

Таблица

|  |  |
| --- | --- |
|  | Выполнение плана в 1966 г. - в % |
| Предприятием в целом | Бригадами (в среднем) |
| АвторемзаводКызыльское АТХ-1[[29]](#footnote-29)Кызыльское АТХ-1 | 110103,6100,7 | 121,0119,0118,7 |

В результате таких соцсоревнований много рабочих и служащих было занесено в доску Почета, награждены грамотами, объявлена благодарность, многим вручены памятные подарки. Лучшие водители были оформлены в вышестоящие органы для получения правительственных наград. Таких наград удостоились: *Жбанов Василий* «Знак Почета»; *Ленский Павел* был награжден орденом «Трудового Красного Знамени»; значком «Отличник социалистического соревнования автомобильного транспорта и шоссейных дорог» были награждены *Бочкарев Виктор Тимофеевич*, *Ищейкин Александр Тимофеевич*, *Лиходиенко Иван Иванович*, *Минаев Владимир Сергеевич*, *Сельдемешев Георгий Геогриевич[[30]](#footnote-30)*.

В 1970 году ввоз грузов в Туву в 3,3 раза превышал вывоз. Ввоз состоит в основном из промышленной продукции производственного назначения и товаров народного потребления. Ускоренные темпы капитального строительства, рост грузооборота автомобильного транспорта, широкая химизация и внедрение комплексной механизации в сельское хозяйство – все это вызвало заметное увеличение ввоза строительных материалов, нефтепродуктов, металлогрузов, минеральных удобрений и другой промышленной продукции. Из 891 тыс. т грузов, перевезенных в 1970 г. автомобильным транспортом общего пользования по междугородным перевозкам, на строительные грузы приходилось 645,1 тыс. т (73,4%), нефтепродукты – 165,3 тыс. т (18,5%), товары народного потребления – 61 тыс. т (6,8 %). В вывозе преобладает сельскохозяйственная продукция. Неэквивалентный по объему грузообмен до сих пор приводит к значительным по величине порожним пробегам автомобильного транспорта в обратном направлении[[31]](#footnote-31).

Минусинское грузовое и Кызыльские грузовые АТП №1 и №3 выполняли основную часть межобластных перевозок. АТП №1 осуществлял завоз основной массы нефтепродуктов. Большой удельный вес специализированного подвижного состава (автоцистерны) определял более низкий уровень использования пробега на этом предприятии по сравнению с Минусинским АТП и АТП №3, так как автоцистерны использовались только в головном направлении.

Из других предприятий более регулярно участвовал в межобластных перевозках Кызыльское грузовое АТП №2, а с начала 1969 года также Ак-Довуракское АТП. Основными перевозками для Кызыльского грузового АТП №2, Чаданского, Ак-Довуракского, Хову-Аксынского и Шагонарского АТП являлись местные перевозки грузов (топливо, строительные материалы и т.д.), обеспечивающие использование пробега чаще всего лишь на 48-50%. Повышение использования пробега на этих предприятиях достигалось за счет подключения их для выполнения межобластных перевозок при недостатке провозных способностей парка Минусинского АТП, а также АТП №1 и №3 г. Кызыла. Отвлечение автомобилей Кызыльского грузового АТП №2 и районных АТП на межобластные перевозки ухудшало обеспечение местных перевозок.

Таким образом, совершенствование межобластных транспортно-экономических связей за счет сокращения встречных перевозок, порожних пробегов на автомобильном транспорте зависело прежде всего от темпов развития отдельных отраслей обрабатывающей промышленности, усиления комплексности всего хозяйства республики и его специализирующихся отраслей, связанных с производством грузоемкой продукции, в которой нуждалось народное хозяйство страны.

### Глава III. Развитие автомобильного транспорта

###

### 3.1 Автотранспорт и современная Тува

В отсутствии железнодорожного сообщения автомобильный транспорт в Республике Тыва до сегодняшнего дня является основным видом транспорта по перевозке пассажиров и грузов.

Существующие на современном этапе предприятия автомобильного транспорта: МУП «Кызылское «АТП», МУП «Ак-Довуракское «ПАТП», МУП «Хову-Аксынское АТП», ОАО ГААО-2, ОАО «Тываводмелиорация», ОАО «Тыварестопсбыт», АТП -1, Туваагропромстрой и т.д. С вводом в эксплуатацию железной дороги, часть объемов межрегиональных, международных перевозок пассажиров, грузов, продовольствия, стройматериалов и т.д. автомобильным транспортом перейдет на железнодорожный транспорт. Но внутриреспубликанские грузоперевозки все-таки сохраняться за автомобильным транспортом.

О плачевном состоянии транспорта также упоминает и Министерство транспорта РФ: «Транспортная инфраструктура региона является "самым слабым местом и самым главным серьезным препятствием экономического роста в республике". Железных дорог в Туве в настоящее время нет, транспортная сеть представлена только автомобильным, авиационным и водным транспортом, а в структуре объемов грузоперевозок автотранспорт занимает 99,8%.»

Таким образом, для развития дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва разработана Республиканская целевая программа «Модернизация транспортной системы Республики Тыва в 2009-2010 годы». В рамках реализации данной программы в 2009 году приобретено 3 автомашины «Камаз», которые переданы ГУП «Дорожник», ГУП «Овюрское ДРСУ», ГУП «Чаданское ДРСУ».

Для решения проблем в целом транспортной системы Республики Тыва Министерством также подготовлена Республиканская целевая программа до 2016 г., в которой предусматривается оказание помощи государственным предприятиям занимающихся пассажироперевозками, покупками 80 автобусов марки ПАЗ, проведение дноуглубительных работ по фарватеру движения теплоходов по реке Большой Енисей, строительство причалов. Предусмотрено строительство и ремонт межмуниципальных дорог и сооружений и др. мероприятия, всего на 2500 млн.руб.

По включению в План социально-экономического развития Республики Тыва до 2016 года мероприятий касающихся дополнительного выделения средств на содержание и строительство противолавинной галереи. Финансирование увеличено с 700 млн. до 1100 млн.руб.

По состоянию на 01.04.2009 года управление контролирует 568 лицензиатов имеющих 528 автотранспортных средств, за аналогичный период прошлого года было 588 лицензиатов, 672 единицы пролицензированного автотранспорта[[32]](#footnote-32).

В республике зарегистрировано значительное увеличение автотранспортных средств до 46411 ед. автотранспорта. На 10 тыс. ед. автотранспорта приходится 83,1 ДТП.

###

### 3.2 Междугородные рейсы в Туве

В отсутствии железнодорожного сообщения автомобильный транспорт в Республике Тыва является основным видом транспорта по перевозке пассажиров и грузов.

13 марта 2008 года на заседании Правительства России был рассмотрен вопрос о социально-экономическом развитии Республики Тува. Председатель Правительства РТ Шолбан Кара-оол на данном заседании на счет состояния автомобильного транспорта сказал следующее:

- На сегодняшний день в Туве основным видом транспорта является автомобильный. При этом плотность автомобильных дорог в республике составляет лишь 14 км на тысячу кв. км, в три раза ниже, чем в среднем по России. По территории республики проходят региональные дороги А-161, А-162, А-163 и федеральная шоссейная магистраль М-54 «Енисей». Есть вопросы и к их качеству. Неудовлетворительное состояние автодорог не только наносит колоссальный ущерб экономике, но и ежегодно уносит десятки человеческих жизней в автомобильных авариях. (32,4 аварии со смертельным исходом на 100 000 населения).

Необходимо перевести в федеральную собственность и повысить категорийность автомобильных дорог А-161 Абакан - Ак-Довурак, А-162 Ак-Довурак – Чадан, А-163 Чадан – Хандагайты - госграница с Монголией. Это явилось бы вполне логичным продолжением уже принятого решения Правительства России о придании международного статуса автомобильному пункту пропуска Хандагайты-Боршоо.

Обращаемся к руководству Федеральной таможенной службы, Федерального агентства по обустройству государственной границы совместно с заинтересованными федеральными органами за счет федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации» обеспечить реконструкцию, дооборудование и техническое оснащение автомобильного пункта пропуска Хандагайты в целях открытия его в многостороннем режиме. Официальное решение по этому вопросу принято в марте 2007 года, но затягивается его практическая реализация.

Действительное состояние дорожной сети таковая, что из 2307 км региональных дорог имеют неудовлетворительное дорожное покрытие 63 %, из 179 региональных мостов 8 - являются аварийными и 94 по разным причинам можно отнести как несоответствующие Развитие техническим нормативам.

Практически без выхода на основную опорную сеть дорог республики остается Тере-Хольский кожуун. В Тоджинском и Монгун-Тайгинском кожуунах, в с. Кара-Холь, с. Эйлиг-Хем доставка грузов осуществляется по не категорийным дорогам, опасными для перевозки пассажиров.

Местные автобусы ходят из Кызыла в Туран, Аржаан, Тээли, Ак-Довурак, Хадын, Чаа-Холь, Хандагайты, Сарыг-Сеп, Усть-Бурен, Кок-Тей, Бай-Хаак, Черби, Эрзин, Суг-Аксы, Бердаг, Кочетово. Периодичность зависит от населенного пункта, как правило, 3–7 раз в неделю. На стоянке у автовокзала множество частных микроавтобусов и автомобилей, предлагающих довезти в Абакан, Сарыг-Сеп, Ак-Довурак и др. В расписании указаны рейсы до Новосибирска, но это специализированные автобусы на вещевой рынок. На автовокзал они не заходят, а идут до новосибирской гостиницы «Северная» и обратно.

На государственном уровне Министерством автомобильного транспорта Республики Тыва завершена подготовка пакета технической документации по включению в Федеральный перечень автомобильных дорог региональной дороги Абаза – Ак-Довурак – Чадан – Хандагайты госграница с Монголией. Составлен паспорт обследования состояния дороги, 36 межевых дел с актами раздела границ с каждым поселением и кожууном закончена постановка на кадастровый учет. Документация отправлена на рассмотрение в Росавтодор.

### 3.3 Современное состояние автодорог в Республике Тува

Главная автомобильная артерия Тувы – Усинский тракт (М54). Он начинается в Минусинске и заканчивается в Эрзине. Усинский тракт – единственная в Туве дорога федерального значения, поддерживается в хорошем состоянии, и по ней можно путешествовать практически на любом автомобиле[[33]](#footnote-33). Также неплоха автомобильная дорога Кызыл – Ак-Довурак, проходящая через Тувинскую котловину. Восстановлена дорога Ак-Довурак – Абаза, которая долгое время была закрыта из-за разрушенного моста, на границе с Хакасией возведен новый мост. Строятся автомобильные дороги в Тоджу и Монгун-Тайгу.

Перебоев с бензином на трассах практически не бывает, но техпомощи нет.

Наиболее популярный маршрут по дорогам Тувы – заехать в республику через Усинский тракт, проехать по Тувинской котловине до Ак-Довурака, а затем выехать из Тувы через Абазу в Абакан.

Для развития дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва разработана Республиканская целевая программа «Модернизация транспортной системы Республики Тыва в 2009-2010 годы». В рамках реализации данной программы в 2009 году приобретено 3 автомашины «Камаз», которые переданы ГУП «Дорожник», ГУП «Овюрское ДРСУ», ГУП «Чаданское ДРСУ».

Действительное состояние дорожной сети, такова из 2307 км региональных дорог имеют неудовлетворительное дорожное покрытие 63 %, из 179 региональных мостов 8 - являются аварийными и 94 по разным причинам можно отнести как несоответствующие Развитие техническим нормативам.

Практически без выхода на основную опорную сеть дорог республики остается Тере-Хольский кожуун. В Тоджинском и Монгун-Тайгинском кожуунах, в с. Кара-Холь, с. Эйлиг-Хем доставка грузов осуществляется по не категорийным дорогам, опасными для перевозки пассажиров.

Министерством завершена подготовка пакета технической документации по включению в Федеральный перечень автомобильных дорог региональной дороги Абаза – Ак-Довурак – Чадан – Хандагайты госграница с Монголией. Составлен паспорт обследования состояния дороги, 36 межевых дел с актами раздела границ с каждым поселением и кожууном закончена постановка на кадастровый учет. Документация отправлена на рассмотрение в Росавтодор.

Для решения проблем в целом транспортной системы Республики Тыва Министерством также подготовлена Республиканская целевая программа до 2016 г., в которой предусматривается оказание помощи государственным предприятиям занимающихся пассажироперевозками, покупками 80 автобусов марки ПАЗ, проведение дноуглубительных работ по фарватеру движения теплоходов по реке Большой Енисей, строительство причалов. Предусмотрено строительство и ремонт межмуниципальных дорог и сооружений и др. мероприятия, всего на 2500 млн.руб.

По включению в План социально-экономического развития Республики Тыва до 2016 года мероприятий касающихся дополнительного выделения средств на содержание и строительство противолавинной галереи. Финансирование увеличено с 700 млн. до 1100 млн. руб.

### ****Заключение****

**Развитие автомобильного транспорта и дорожного строительства в таком горно-таежном крае, как Тува, имело первостепенное значение как в хозяйстве, так и в повседневной жизни населения республики. Оно позволило полнее использовать природные ресурсы, перейти к углубленной специализации хозяйств, организовать производство промышленной и сельскохозяйственной продукции в ряде мест, значительно удаленных от потребителя.**

**Также развитие транспорта и дорожного строительства позволило полностью преодолеть территориальную и экономическую разобщенность районов, сблизить отдаленные и ранее труднодоступные населенные пункты с экономическими, культурными центрами.**

**Таким образом, мы пришли к следующим выводам:**

**- деятельность автотранспорта является важным звеном в цепи экономических связей между районами республики, между промышленностью и сельским хозяйством, а также между Тувой и другими административно-экономическими районами Сибири и всей страны;**

**- доминирующая роль в грузоперевозках принадлежит транспорту общего пользования;**

**- несмотря на довольно высокие темпы развития автомобильного транспорта, он все же не полностью справлялся с перевозкой грузов;**

**- развитие транспорта, путей сообщения содействовало повышению мобильности населения.**

На протяжении всего времени, в котором существовал транспорт общего пользования Тувы, огромное внимание уделялось социальной стороне всех вопросов транспортного процесса.

Таким образом, можно сделать вывод, что за короткий срок своего развития автотранспортная промышленность республики достигла определенных успехов.

### ****Список использованной литературы****

1. Беспалов Г.В. Пути улучшения транспортно-экономических связей Тувинской АССР / Г.В. Беспалов // УЗ. – Кызыл, 1971. - Вып. 15. – С. 225-235.
2. Беспалов Г.В. Транспортные связи Тувинской АССР / Г.В. Беспалов // УЗ. – Кызыл, 1968. – Вып. 13. - С. 150-162.
3. Блехман С. История почты и знаки почтовой оплаты Тувы.- М.: Изд-во «Связь».- 1976.
4. Дулов В.И. Социально-экономическая история Тувы.- М.- 1956.
5. Илларионов, А. Эти давние рейсы: о рейсах братства в народную Туву в 30-х гг. / А. Илларионов // Тувинская правда. – 1973. – 21 июля.
6. История Тувы: В 3 т. Т. 2. / под общ. ред. В.А. Ламина. – Новосибирск: Наука, 2007. – 430 с.
7. Кац Л.З. Транспорт и рационализация экономических связей в новой пятилетке. – М., 1967.
8. Ковалев В.Н. Снижение транспортных затрат в хозяйстве Тувы / В.Н. Ковалев // УЗ.– Кызыл, 1970. - Вып. 14. – С. 127-139.
9. Колобов В. Артерия республики: о значении Усинского тракта для народного хозяйства Тувы / В. Колобов, Г. Алексеев // Тувинская правда. – 1973. – 24 июля.
10. Корнилова А.О. К истории изучения населенных пунктов Тувы / А.О. Корнилова // УЗ. – Кызыл, 1975.- Вып. 17.
11. Круговой Ф. Считать важнейшей задачей: развитие автомобильного транспорта республики в свете решений ХХIV съезда КПСС / Ф. Круговой // Тувинская правда. – 1971. – 14 мая.
12. Моллеров И.М. История советско-тувинских отношений (1917-1944): монография / И.М. Моллеров. – М., 2005. – 326 с.
13. На земле тувинской: методические и библиографические материалы. – Кызыл, 1982. – С. 33-37.
14. Рукописный фонд ТИГИ при Правительстве РТ. «Колодкин А.В. О строительстве автодороги через хребет Калдык-Хамар. Воспоминания. 1981 г.»
15. Рукописный фонд ТИГИ при Правительстве РТ. Материалы к истории Автотранспортного хозяйства №3 – АТХ-3 г. Кызыла. 1967.
16. Экономика Тувинской АССР. – Кызыл: Тув. кн. изд-во, 1973. – С. 170-190.
17. ЦГА РТ.ф. 100, опись 1-58. Соглашение между СССР и ТНР об организации транспорта. 1932 г.
18. ЦГА РТ. ф. 106, опись 1.Управление транспорта ТНР (1933-1944).
19. ЦГА РТ. ф. 106, опись 1, №38. Устав Совтувтранс.
20. ЦГА РТ. ф. 112, опись 1, д. 19, л. 14. Пожарная охрана Белоцарска (1915-16 гг.).
21. ЦГА РТ. ф. Р-255, 161 дд., 1950-1962 гг. Автобаза Тувинского республиканского объединения «Сельхозтехника».
22. ЦГА РТ. ф. 264, опись 1, д. 35. Протоколы и решения Тувинского Облисполкома за 1946 г.
23. ЦГА РТ.ф. 264, опись 1, д. 141. Решения Облисполкома Тувы от 27 окт. 1948 г. Решение №516.
24. ЦГА РТ.ф. 264, опись 1, д. 168. Протокол IV сессии Областного Совета депутатов трудящихся Тувинского Автономного Округа (1-го созыва) от 14-15 апреля 1949 г.
25. ЦГА РТ.ф. 264, опись 1, д. 239. Решение об организации Чаданской автотранспортной конторы при Тувинском Облавтоуправлении. 21 декабря 1950 г.
26. ЦГА РТ.ф. 264, опись 1, д. 296.
27. ЦГА РТ.ф. 264, опись 1, д. 447.
28. ЦГА РТ.ф. 264, опись 1, д. 534. Протокол VI сессии Областного Совета депутатов трудящихся Тувинского Автономного Округа от 29-30 мая 1956 г.
29. ЦГА РТ.ф. 264, опись 1, д. 640. Решения облисполкома от 21 февраля 1958 г.
30. ЦГА РТ. ф. 264, опись 1, д. 654. Решения облисполкома. 1958 г.
31. ЦГА РТ.ф. 264, опись 1, д. 710. Решения Исполкома областного совета. 1959 г.
32. ЦГА РТ.ф. Р-271, 305 дд., 1932-1967 гг. Управление автомобильной дороги Абакан-Кызыл.
33. ЦГА РТ.ф. 300. №1-176. Наличие подвижного состава за 1966 г. Тувинское управление автомобильным транспортом.
34. ЦГА РТ.ф. 300, опись 1. Тувинское транспортное управление. г. Кызыл.
35. ЦГА РТ.ф. 300, опись 1, д. 18. Приказы Министерства автомобильного транспорта по вопросам деятельности учреждений Тувинского управления автомобильного транспорта.
36. ЦГА РТ.ф. 300, опись 1, д. 190. Предложения к основным направлениям развития автотранспорта на 1966-1970 гг.
37. ЦГА РТ.ф. 300, опись 1, д. 203. Устав «Тувавтодортранс» за 1967 г.
38. ЦГА РТ.ф. 300, опись 1, д. 214. Отчеты о наличии движения и тиехническом состоянии автопарка. 1967 г.
39. ЦГА РТ.ф. 300, опись 1, д. 261. Наличие дорог. 1968 г.
40. ЦГА РТ.ф. 300, опись 1, д. 326. Приказ о внедрении новой техники на 1969 г.
41. ЦГА РТ.ф. 300, опись 1, д. 499. Статистический отчет за 1972 г.
42. ЦГА РТ.ф. 300, опись 1, д. 596. Статистический отчет о работе автопарка общего пользования за 1974 г.
43. ЦГА РТ.ф. 300, опись 1, д. 651. Годовой статистический отчет о наличии автотранспорта за 1975 г.
44. ЦГА РТ. ф. Р-301, 750 дд., 1945-1977 гг. Тувинское транспортное управление Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР.
45. ЦГА РТ. ф. 311, опись 1. Тувинское производственное управление по строительству и эксплуатации дорог (1944-1987).
46. ЦГА РТ. ф. Р-311, 183 дд., 1944-1971 гг. Управление строительства и ремонта автомобильных дорог Тувинской АССР.
47. ЦГА РТ.ф. Р-312, 196 дд., 1976-1979 гг.Производственное управление по строительству и эксплуатации автомобильных дорог при Совете Министров Тувинской АССР.
48. ЦГА РТ.ф. 369, опись 1. Центральные авторемонтные мастерские. Тывинский авторемзавод. (1948-1978).
49. Экономика Тувинской АССР / ред. С.Д. Клопов. – Кызыл: Тувинское книжное изд-во, 1973.
50. Экономическая история потребительской кооперации Республики Тыва: коллективная монография / ред. Х.Д. Монгуш, Ю. Л. Аранчын. – Новосибирск: Наука, 1996.

**Приложение 1**

**Реестр транспортных организаций, предприятий, Республики Тыва**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  № | Полное наименование | Контактные данные | Почтовый адрес (включая индекс) | Кол-во техники | Примечание |
| 1 | МП «Кызылское АТП» | Директор – Никифоров Константин Федорович, тел. (39422) 3-20-49;Главный инженер – Тяжкин Виктор Петрович, (39422) 3-14-70;Факс тел. (39422) 3-12-54, адрес сайта в Интернете отсутствуетСвалов Александр Алексеевич – зам. по БДД,Сайзана Олеговна – т. 3-12-46 отдел планирования  | г. Кызыл ул. Дружба 55 индекс 667000 | 58 автобусов,Икарус 250- 3 ед.,Икарус 256 – 8 ед.Икарус 280 – 2 ед,Лаз 699 – 6 ед.,Лаз -697 – 2 ед.,Лаз -695 – 7 ед.,Лиаз – 677 – 8 ед.,Паз – 3205 – 4 ед.Паз -32054 – 13 ед.,Паз -32054 – 5 ед.,Паз -672 – 6 ед.,РАФ – 2203 – 4 ед.,Газ 3110 – лег1 ед.,Газель -322132 – 2 ед,Иж-2715 фургон 1 ед.,Камаз – 4301 борт – 1ед.,ЗИЛ-130 тягач – 1 ед,ЗИЛ-130 б/воз 1 ед.,ГАЗ -3302 борт 1 ед.. Гранберд – 1ед.,. Транстар. 1ед ИТОГО: 72 ед. |  |
| 2. | МУП «Ак-Довуракское АТП» | Директор Аракчаа Александр Кара-оолович | Г. Ак-Довурак | 20 |  |
| 2 | Государственное Автотранспортное Акционерное общество – 2 (ГААО-2) г. Кызыла | Директор – Чамзын Кий-оол Удумбарович, тел. (39422) 3-32-62, зам. директора по финансам – Товариштай Чечена Кий-ооловна (39422) 3-24-28, 3-17-03;Электронная почта: email:gaao2@mail.ru | г. Кызыл ул. Оюна-Курседи 54 индекс 667000 | ЗиЛ-ММЗ 4502 (1 ед.)КаМаЗ – 43101 1ед., КамаЗ – 43101 (1ед)КаМаЗ – 5410 (43 ед.) ISUZU-elf – 1 ед.КамаЗ -5511 1ед., МАЗ-Кс3577 -1ед., | (39422)31703 |
| 3 | ОАО «Автобаза Туваводмелиорация» | Директор – Кухлов Евгений Олегович тел. (39422) 5-37-98;Главный механик – Ковалев Анатолий Дмитриевич тел. (39422) 5-37-94; бухгалтер – Потапова Людмила Михайловна тел. (39422) 5-35-66 | г. Кызыл ул. Калинина 126 индекс 667000 | ЗиЛ ММЗ 3554 1ед.,КаМаЗ – 5410 – 16 ед.,КамаЗ – 5320 – 1 ед.,КамаЗ – 53212 – 2 ед.,Камаз – 55111 – 1 ед.,КРАЗ-255б1 – 1 ед.,КАМАЗ-55102 – 2 ед.,МАЗ-5549 – 1 ед.,МАЗ-5551 – 1 ед,МАЗ-5549 – 1 ед,Ко503б – 1ед.КраЗ -255 б1 -1ед. | ИТОГО: 26 ед. |
| 4 | ОАО «АТП -1» | Ген. Директор – Гашков Анатолий Георгиевич, тел. 3-17-34; Зам. ген. Директора – Фролов Владимир Кузьмич, тел. 3-30-13; | г. Кызыл ул. Интернациональная 106, индекс 667007 | КаМаЗ-5410 9 ед.КамаЗ-4314 1 ед.,КамаЗ -43101 – 1 ед..КамаЗ -5511 -1ед., | (39422)33784 |

**Приложение 2**

**Марки имеющихся в Республике автотранспортных средств**

**Автобусы**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ХЕНДЭ ГРЕЙС | 0 | 4 | 0 | 2 |
| ХЕНДЭ Н-1 2.5 TCISWB | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ХЕНДЭ НЬЮ ГРЕЙС | 0 | 1 | 0 | 0 |
| ХИНО HINO RANGER | 0 | 0 | 1 | 0 |
| ХИНО RAMBOY | 0 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ НЗАС 4951 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| УРАЛ ТУРИСТ | 1 | 0 | 0 | 0 |
| УРАЛ ХТР432000-01 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 432060-01 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 4320-АК-8 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| УРАЛ 4320Н3АС4951 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 4420 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| УРАЛ 4420-01 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| УРАЛ 44202 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| УРАЛ 48954-0010 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 4320 | 0 | 1 | 77 | 3 |
| УРАЛ 4320 HЗАС | 0 | 0 | 2 | 0 |
| УРАЛ 4320 АЦ-40 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| УРАЛ 4320.0110 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| УРАЛ 43200001 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| УРАЛ 432000-01 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| УРАЛ 432000-02 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| УРАЛ 432001 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| УРАЛ 4320-01 | 0 | 0 | 3 | 2 |
| УРАЛ 4320-0111 | 0 | 0 | 5 | 0 |
| УРАЛ 4320-0710.01 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| УРАЛ 432010 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| УРАЛ 326031 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375 | 0 | 0 | 79 | 2 |
| УАЗ Т-12-02 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| УАЗ ТС-17144 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| УАЗ У1А-01 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| УАЗ УАЗ2206 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| УАЗ 452 | 0 | 101 | 34 | 18 |
| УАЗ 452 А | 0 | 3 | 2 | 5 |
| УАЗ 452 АПВ | 0 | 1 | 0 | 0 |
| УАЗ 452 В | 0 | 3 | 0 | 0 |
| УАЗ 452 Д | 0 | 1 | 0 | 0 |
| УАЗ 452.КУБАНЕЦ.У1К | 0 | 1 | 0 | 0 |
| УАЗ 452-33032-01 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| УАЗ 452А | 0 | 18 | 5 | 7 |
| УАЗ 452Б | 0 | 1 | 0 | 2 |
| УАЗ 452В | 0 | 6 | 0 | 0 |
| УАЗ 452Д | 0 | 42 | 32 | 6 |
| УАЗ 2206 | 0 | 58 | 2 | 211 |
| УАЗ 2206 ТАРЗ | 0 | 0 | 1 | 0 |
| УАЗ 220601 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| УАЗ 2206-011 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| УАЗ 2206-012 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| УАЗ 220602 | 0 | 11 | 0 | 40 |
| УАЗ 2206-03 | 0 | 3 | 0 | 1 |
| УАЗ 220606 | 0 | 1 | 0 | 7 |
| УАЗ 22069 | 0 | 239 | 0 | 73 |
| УАЗ 22069-013 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| УАЗ 22069-03 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| УАЗ 22069-04 | 0 | 45 | 0 | 1 |
| УАЗ 220692 | 0 | 3 | 0 | 6 |
| УАЗ 220692-04 | 0 | 51 | 0 | 6 |
| УАЗ 220694 | 0 | 6 | 0 | 20 |
| УАЗ 220694-04 | 0 | 186 | 0 | 13 |
| УАЗ 220695 | 0 | 3 | 0 | 7 |
| УАЗ 220695-04 | 0 | 26 | 1 | 1 |
| ТАРЗ-002 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Т-12-02 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| СТЗМ-3905 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| СЕТРА-S215H | 0 | 0 | 0 | 1 |
| РОБУР BESTA | 0 | 4 | 0 | 2 |
| РОБУР JUMBO TITAN | 0 | 1 | 0 | 0 |
| РОБУР SPORTAGE KIA | 0 | 1 | 0 | 0 |
| РОБУР ВЕСТА | 0 | 2 | 0 | 1 |
| РОБУР КИА-БЕСТА | 0 | 0 | 0 | 1 |
| РЕНО СИМБОЛ ЕХ14 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| РАФ 22011 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| РАФ 2203 | 0 | 2 | 0 | 121 |
| РАФ 2203 01 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| РАФ 220301 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| РАФ 2203-01 | 0 | 1 | 0 | 14 |
| РАФ 2203-02 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| РАФ 22030601 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| РАФ 22031 | 0 | 4 | 0 | 84 |
| РАФ 2203-10 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| РАФ 22031-01 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| РАФ 220321 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| РАФ 22033-01 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| РАФ 22038 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| РАФ 22038 02 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| РАФ 22038-02 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ПАГ2М | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ПАГ-2МП | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ 2М | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ 3201 | 0 | 0 | 0 | 15 |
| ПАЗ 3201С | 0 | 0 | 0 | 3 |
| ПАЗ 320401-01 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ 3205 | 0 | 0 | 0 | 109 |
| ПАЗ 320500 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| ПАЗ 32050R | 0 | 0 | 0 | 33 |
| ПАЗ 32051 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| ПАЗ 32051R | 0 | 0 | 0 | 7 |
| ПАЗ 32053 | 0 | 0 | 0 | 12 |
| ПАЗ 32053-07 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ 32053-60 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| ПАЗ 32053-70 | 0 | 0 | 0 | 26 |
| ПАЗ 32054 | 0 | 0 | 0 | 16 |
| ПАЗ 320540 | 0 | 0 | 0 | 21 |
| ПАЗ 32054-07 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ 320560 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ 3206.110.70 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ 3206-110 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ 3206-110-70 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ 3210 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ 37421 | 0 | 0 | 2 | 1 |
| ПАЗ 3905 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ 4230-03 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ 4234 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| ПАЗ 423400 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ 52-04 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| ПАЗ 672 | 0 | 0 | 0 | 105 |
| ПАЗ 672КТ-701А | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ПАЗ 672М | 0 | 0 | 0 | 28 |
| ПАЗ 672С | 0 | 0 | 0 | 4 |
| ПАЗ 697 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ 762 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ПАЗ АСО-12(672) | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ201С | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ПАЗ672 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| НИССА 527 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| НИССА-522М | 0 | 0 | 0 | 1 |
| НЗАС 4951 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| НЕФАЗ 5299.10-32 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| МАРЗ 42191 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| МАРЗ 52661 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| МАРЗ52661 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| МАЦУДА ЛЮИС 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| МЕРСЕДЕС 0303D | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ЛИАЗ 677 | 0 | 0 | 0 | 48 |
| ЛИАЗ 677В | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ЛИАЗ 677М | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ЛИАЗ 687 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| КУБАНЕЦ | 0 | 0 | 1 | 3 |
| КУБАНЕЦ МА-102 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| КУБАНЕЦ-У1К | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КУБАНЬ | 0 | 0 | 0 | 20 |
| КУБАНЬ Б1-62 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КУБАНЬ Б1А1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КУБАНЬ Г1А-03 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КУБАНЬ Г1А1-02 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КУБАНЬ Г1К1-02 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| КУБАНЬ Г1Л1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КУБАНЬ Г1Л1-02 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КУБАНЬ ГА-1-02 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КУБАНЬ ГА-2 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КУБАНЬ ГГА-02 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КУБАНЬ Т12-02 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КУБАНЬ-2 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| КУБАНЬ-Г[К]-02 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КУБАНЬ-Г1-А1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| КУБАНЬГ1А1-02 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КУБАНЬ-Г1М1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КУБАНЬ-ГА-02 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| КУБАНЬ-Г-ГЛГ | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ЛАЗ 672 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ЛАЗ 695 | 0 | 0 | 0 | 29 |
| ЛАЗ 695-H | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ЛАЗ 695М | 0 | 0 | 0 | 4 |
| ЛАЗ 695Н | 0 | 0 | 0 | 30 |
| ЛАЗ 695Т | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ЛАЗ 697 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| ЛАЗ 697Н | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ЛАЗ 699 | 0 | 0 | 0 | 36 |
| ЛАЗ 699Р | 0 | 0 | 0 | 11 |
| КИА COMBI KM825-DA9 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КИА GRANBIRD | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КИА GRANBIRD | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КИА БЕСТА | 0 | 0 | 0 | 6 |
| КИА ВЕСТА | 0 | 3 | 0 | 2 |
| КИА-БЕСТА | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КИА-ВЕСТА | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ (?) | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 3070 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 3210 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 3221 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| КАВЗ 3261 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 3270 | 0 | 0 | 1 | 57 |
| КАВЗ 3271 | 0 | 0 | 0 | 32 |
| КАВЗ 3274 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 3276 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 33270 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 3376 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| КАВЗ 3776 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 3876 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 3936 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 3968 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 3976 | 0 | 0 | 2 | 87 |
| КАВЗ 397600 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| КАВЗ 3976-011 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| КАВЗ 3976-020 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| КАВЗ 397620 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| КАВЗ 39765-022 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 397653 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 49471 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| КАВЗ 4976 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 657 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 658М | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 685 | 0 | 0 | 0 | 55 |
| КАВЗ 68514 | 0 | 0 | 0 | 12 |
| КАВЗ 685М | 0 | 0 | 0 | 16 |
| КАВЗ 689 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 865 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 8976 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ КАВЗ3271 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ3270 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ3976 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ68514 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| КАЗ (?) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| КАЗ 2206 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ИКАРУС (?) | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ИКАРУС 250 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| ИКАРУС 256 | 0 | 0 | 0 | 27 |
| ИКАРУС 260 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ИКАРУС 280 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| ИКАРУС 677 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ИКАРУС-255 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ЕАРЗ654 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ЕРАЗ | 0 | 0 | 1 | 0 |
| ЕРАЗ 3762 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| ЕРАЗ 654 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ЕРАЗ 672Б | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ СЕМАР3234 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ КУБАНЕЦ | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ КУБАНЬ1А1-02 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ КУБАНЬГ1Б102 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ ВАБ-3307 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66НЗАС | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 332213 | 0 | 1 | 0 | 30 |
| ГАЗ 322213 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3234 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 32343 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| ГАЗ 3240 | 0 | 6 | 0 | 4 |
| ГАЗ 3259 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3259 0000010-01 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3259-0000010-01 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| ГАЗ 3261-0000010-01 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 3262 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| ГАЗ 32620 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 32620000010-01 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| ГАЗ 3262-0000010-01 | 0 | 1 | 0 | 30 |
| ГАЗ 3262-000001-01 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3262-000001-10 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3269-0000010 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 3221 | 0 | 11 | 0 | 5 |
| ГАЗ 322100 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 322121 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| ГАЗ 32213 | 0 | 1 | 0 | 97 |
| ГАЗ 322130 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| ГАЗ 322131 | 0 | 1 | 0 | 70 |
| ГАЗ 322132 | 1 | 6 | 1 | 864 |
| ГАЗ 32214 | 0 | 12 | 0 | 0 |
| ГАЗ 32214-436 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| ГАЗ 32215 | 0 | 21 | 0 | 0 |
| ГАЗ 32217 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| ГАЗ 322171 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| ГАЗ 2752 | 0 | 26 | 0 | 1 |
| ГАЗ 2705 А3 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 270500 | 0 | 5 | 3 | 4 |
| ГАЗ 27057 | 0 | 3 | 0 | 1 |
| ГАЗ 2217 | 0 | 35 | 0 | 13 |
| ГАЗ 22171 | 0 | 14 | 0 | 7 |
| ГАЗ 22172 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| ГАЗ 22177 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| ВМ-3284 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ВМ-3284-0000010-01 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ВМЗ 9.601 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ВМЗ 9601 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ВОЛГА SIBER | 0 | 1 | 0 | 0 |
| ВОЛЖАНИН 52701-0000010-22] | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ВОЛЖАНИН-527012 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| АВТОБУС 42112 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| АВТОПРИЦЕП | 0 | 0 | 0 | 0 |
| АВТОПРИЦЕП "СКИФ" | 0 | 0 | 0 | 0 |
| АВТОСАН H9-80 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| А31ААОМ СА31010 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| VOLVO B10M65 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| TOYOTA ХАЙС | 0 | 12 | 0 | 2 |
| TOYOTA ХАЙ-ЭИС" | 0 | 1 | 0 | 0 |
| TOYOTA ХАЙЭЙС | 0 | 1 | 0 | 0 |
| TOYOTA ХАЙ-ЭЙС | 0 | 1 | 0 | 0 |
| TOYOTA ХАРРИЕР | 0 | 2 | 0 | 0 |
| TOYOTA ХИАЙС | 0 | 14 | 0 | 1 |
| TOYOTA ТАУН АЙС | 0 | 25 | 0 | 1 |
| TOYOTA ЛАЙТ АЙС | 0 | 15 | 0 | 1 |
| TOYOTA TOBHAC | 0 | 0 | 0 | 1 |
| TOYOTA TOUOTA-TOWNACE | 0 | 1 | 0 | 0 |
| TOYOTA TOURING HIACE | 0 | 19 | 0 | 0 |
| TOYOTA TOVASE | 0 | 2 | 0 | 1 |
| TOYOTA TOVN ACE | 0 | 2 | 0 | 0 |
| TOYOTA TOWN ACE | 0 | 166 | 1 | 1 |
| TOYOTA LAND CRUSER HDJ100L | 0 | 0 | 0 | 1 |
| TOYOTA LAND CRUISER HZJ105 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| TOYOTA LAND CRUISER 105 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| TOYOTA LAND CRUISER | 0 | 87 | 0 | 6 |
| TOYOTA LAND CRUISER 100 | 0 | 25 | 0 | 1 |
| TOYOTA HIACE | 0 | 217 | 0 | 28 |
| TOYOTA HIACE GRANVIA | 0 | 4 | 0 | 0 |
| TOYOTA HIACE ISE | 0 | 1 | 0 | 0 |
| TOYOTA HIACE REGIUS | 0 | 35 | 0 | 1 |
| TOYOTA HIASE | 0 | 2 | 0 | 3 |
| SUBARU ДОМИНГО | 0 | 5 | 0 | 1 |
| SSANGYONG TRANSSTAR SB85 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| SSANGYONG-ISTANA | 0 | 0 | 0 | 3 |
| SSANGYONG ISTANA | 0 | 0 | 0 | 25 |
| SSANGYONG ISTANA | 0 | 2 | 0 | 24 |
| SSANG YONG ISTANA | 0 | 6 | 0 | 39 |
| SSANG YONG KORANDO | 0 | 2 | 0 | 0 |
| SSANG YONG KYRON DJ | 0 | 2 | 0 | 0 |
| SSANG YONG MUSSO | 0 | 3 | 0 | 0 |
| SSANG YONG TRANSSTAR OM441 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| RIA BESTA | 0 | 0 | 0 | 1 |
| REAL-0000010 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| NISSAN УРВАН | 0 | 0 | 0 | 4 |
| NISSAN URVAN | 0 | 0 | 0 | 6 |
| NISSAN SUNNY | 0 | 147 | 0 | 1 |
| NISSAN HOMY | 0 | 5 | 0 | 1 |
| NISSAN DIZEL CONDOR | 0 | 0 | 0 | 2 |
| NISSAN CIVILIAN | 0 | 2 | 0 | 4 |
| MITSUBISHI DELICA | 0 | 62 | 0 | 2 |
| MITSUBISHI DELIKA | 0 | 2 | 0 | 1 |
| MERCEDES BENZ313 CDI SPRINTER | 0 | 0 | 0 | 1 |
| MAZDA-323 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| KIA TOPIC | 0 | 0 | 0 | 1 |
| KIA GRANBIRD | 0 | 0 | 0 | 1 |
| KIA JT014408 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| KIA ASIA COSMOS AM818 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| KIA BESTA | 0 | 1 | 0 | 1 |
| KIA BESTA | 0 | 5 | 0 | 2 |
| KAESBOHRER SETRA | 0 | 0 | 0 | 1 |
| KAESSBOHRER SETRA | 0 | 0 | 0 | 3 |
| HYUDAI GRACE | 0 | 1 | 0 | 1 |
| HYUNDAI GRACE | 0 | 0 | 0 | 1 |
| FUSO | 0 | 0 | 0 | 1 |
| FORD ТРАНЗИТ | 0 | 0 | 0 | 1 |
| FORD TRANSIT | 0 | 1 | 0 | 2 |
| FORD TRANSIT 350 BUS | 0 | 0 | 0 | 1 |
| FORD TRANSIT BUS | 0 | 0 | 0 | 5 |
| FIAT DUCATO | 0 | 0 | 0 | 1 |
| DAEWOO BH 120 F | 0 | 0 | 0 | 1 |
| CAP-33976Д | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ASIA COMBI | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ASIA FM 939 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ASIA TOPIC | 0 | 0 | 0 | 1 |

Грузовые автомобили категории «С»

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| DAF 95 400FA ATI | 0 | 0 | 1 |
| DAF-95XF380 | 0 | 0 | 1 |
| DONGFENG DFL 3251A | 0 | 0 | 1 |
| FAWCA3312P2K2T4A1 | 0 | 0 | 1 |
| FAWCA3312PK2T4A1 | 0 | 0 | 1 |
| FREIGHTLINER CENTURY | 0 | 0 | 3 |
| FREIGHTLINER COLUMBI | 0 | 0 | 1 |
| FREIGHTLINER FLD 112 | 0 | 0 | 1 |
| FREIGHTLINER ST120064ST | 0 | 0 | 1 |
| FREIGHTLINER6364ST63 | 0 | 0 | 1 |
| HINO | 0 | 0 | 17 |
| HINO DUTRO | 0 | 0 | 7 |
| HINO FR | 0 | 0 | 2 |
| HINO HINO | 0 | 0 | 1 |
| HINO PROFIA | 0 | 0 | 6 |
| HINO RANGER | 0 | 4 | 56 |
| HINO-PROFIA | 0 | 0 | 1 |
| HINO-RANGER | 0 | 0 | 4 |
| HOWO ZZ3257M3847W | 0 | 0 | 2 |
| HOWO ZZ3317N3567W | 0 | 0 | 1 |
| HOWO-ZZ3317N3867W | 0 | 0 | 1 |
| HUNDAJMIGHTV | 0 | 0 | 1 |
| INTERNA TIONAL 92001 | 0 | 0 | 1 |
| INTERNATIONAL 9400 I | 0 | 0 | 1 |
| INTERNATIONAL 9400 I SBA 6X4 | 0 | 0 | 2 |
| INTERNATIONAL 9400I | 0 | 0 | 1 |
| INTERNATIONAL-9800 | 0 | 0 | 1 |
| ISUZU | 0 | 0 | 2 |
| ISUZU ELF | 0 | 3 | 1 |
| ISUZU ELF | 0 | 29 | 75 |
| ISUZU ELF 250 | 0 | 0 | 2 |
| ISUZU FORFARD | 0 | 0 | 3 |
| ISUZU FORVARD | 0 | 0 | 2 |
| ISUZU FORWARD | 0 | 0 | 47 |
| ISUZU FORWARD L200 SYPER | 0 | 0 | 1 |
| ISUZU FTR | 0 | 0 | 1 |
| ISUZU GIGA | 0 | 2 | 6 |
| ISUZU NQR71P-7 | 0 | 0 | 1 |
| ISUZU NQR75R | 0 | 0 | 1 |
| ISUZU ЕЛЬФ | 0 | 0 | 5 |
| ISUZU ФОРВАРД | 0 | 0 | 1 |
| ISUZU ЭЛЬФ | 0 | 7 | 8 |
| ISUZUELF | 0 | 0 | 1 |
| KC-45717K-1 | 0 | 0 | 1 |
| KC-45719-5A | 0 | 0 | 1 |
| KC45734А | 0 | 0 | 1 |
| KENVORT T2000 | 0 | 0 | 1 |
| KENWORTH T200 | 0 | 0 | 2 |
| KENWORTH T2000 | 0 | 0 | 1 |
| KENWORTН T2000 | 0 | 0 | 1 |
| KIA BONGO | 0 | 0 | 1 |
| MAZDA TITAN | 0 | 20 | 45 |
| MAZDA БОНГО | 0 | 24 | 1 |
| MAZDA ТИТАН | 0 | 9 | 5 |
| MERCEDES BENZ 711D | 0 | 0 | 1 |
| MITSUBISHI (?) | 0 | 1 | 1 |
| MITSUBISHI CANTER | 0 | 37 | 80 |
| MITSUBISHI FIGHTER | 0 | 0 | 3 |
| MITSUBISHI FUSO | 0 | 0 | 45 |
| MITSUBISHI FUSO FFIGHER | 0 | 0 | 1 |
| MITSUBISHI FUSO FIGHER | 0 | 0 | 1 |
| MITSUBISHI FUSO FIGHTER | 0 | 1 | 18 |
| MITSUBISHI FUSO FIGНTER | 0 | 0 | 4 |
| MITSUBISHI FUSO SUPER GREAT | 0 | 0 | 1 |
| MITSUBISHI HINO | 0 | 0 | 4 |
| MITSUBISHI HINO RANGER | 0 | 0 | 1 |
| MITSUBISHI KANTER | 0 | 0 | 2 |
| MITSUBISHI L200 | 0 | 0 | 1 |
| MITSUBISHI L200 2.5 | 0 | 2 | 1 |
| MITSUBISHI КАНТЕР | 0 | 3 | 1 |
| MITSUBISHI ФУСО | 0 | 0 | 2 |
| MMC CANTER | 0 | 0 | 2 |
| MMC FUSO | 0 | 0 | 2 |
| MMC FUSO FIGHTER | 0 | 0 | 1 |
| NINO RANGER | 0 | 0 | 1 |
| NISSAN (?) | 0 | 5 | 2 |
| NISSAN ATLAS | 0 | 0 | 1 |
| NISSAN ATLAS | 0 | 45 | 24 |
| NISSAN CONDOR | 0 | 0 | 1 |
| NISSAN CONDOR | 0 | 8 | 12 |
| NISSAN DATSUM | 0 | 0 | 1 |
| NISSAN DATSUN | 0 | 11 | 1 |
| NISSAN DIEESEL CONDOR | 0 | 0 | 1 |
| NISSAN DIESEL | 0 | 0 | 1 |
| NISSAN DIESEL | 0 | 5 | 47 |
| NISSAN DIESEL CONDOR | 0 | 2 | 17 |
| NISSAN DIEZEL | 0 | 0 | 1 |
| NISSAN DISEL CONDOR | 0 | 0 | 2 |
| NISSAN UD | 0 | 1 | 1 |
| NISSAN АТЛАС | 0 | 5 | 3 |
| NISSAN ДИЗЕЛЬ | 0 | 0 | 2 |
| NISSAN КОНДОР | 0 | 0 | 1 |
| NISSAN НИССАН-АТЛАС | 0 | 0 | 1 |
| PETERBILT 387 | 0 | 0 | 1 |
| PETERBILT-387 | 0 | 0 | 1 |
| TOYOTA DUNA | 0 | 2 | 5 |
| TOYOTA DYHA | 0 | 0 | 2 |
| TOYOTA DYNA | 0 | 16 | 33 |
| TOYOTA HINO RANGER | 0 | 0 | 1 |
| TOYOTA TOYO ACE | 0 | 16 | 7 |
| TOYOTA TOYOACE | 0 | 11 | 9 |
| VOLVO (?) | 0 | 0 | 1 |
| VOLVO FH TRUCK 4\*2 | 0 | 0 | 1 |
| VOLVO FH12 | 0 | 0 | 3 |
| VOLVO FH-12 | 0 | 0 | 1 |
| VOLVO FH124X2 | 0 | 0 | 1 |
| АФ-77B1BJ | 0 | 0 | 1 |
| АЦ.5.5-40 005-МИ | 0 | 0 | 1 |
| АЦ3,0-40(43206) | 0 | 0 | 1 |
| АЦ-3.0-40(43206) | 0 | 0 | 1 |
| АЦ3.0-40(43206) 1МИ | 0 | 0 | 1 |
| АЦ-3.2-40(ЗИЛ-131) | 0 | 0 | 1 |
| АЦ-30(66-11)184А | 0 | 0 | 1 |
| АЦ-40 Ш.ЗИЛ-131 | 0 | 0 | 1 |
| АЦ-40.(5557). | 0 | 0 | 1 |
| АЦ-5.5-40(5557) | 0 | 0 | 1 |
| АЦ-5.5-40(5557)005-МИ | 0 | 0 | 1 |
| АЦ5.5-40(5557)МОДЕЛЬ 005-МИ | 0 | 0 | 1 |
| АЦ5.5-40(5557)МОДЕЛЬ005-МИ | 0 | 0 | 1 |
| АЦ6.0-40 (5557) | 0 | 0 | 1 |
| АЦП-816-40 | 0 | 0 | 1 |
| БАГЕМ 27855D | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ (?) | 0 | 1 | 1 |
| ГАЗ 000542 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 006611 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 01 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 21 | 0 | 51 | 1 |
| ГАЗ 24 | 0 | 322 | 5 |
| ГАЗ 2410 | 0 | 128 | 1 |
| ГАЗ 25856 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 2705 | 0 | 180 | 2 |
| ГАЗ 270500 | 0 | 5 | 3 |
| ГАЗ 27751-0000010-11 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 28181-0000010-34 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3102 | 0 | 200 | 1 |
| ГАЗ 31029 | 0 | 563 | 2 |
| ГАЗ 322132 | 1 | 6 | 1 |
| ГАЗ 322173 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3302 | 0 | 20 | 21 |
| ГАЗ 33021 | 0 | 58 | 89 |
| ГАЗ 330210 | 0 | 62 | 13 |
| ГАЗ 3302100014 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 330220 | 0 | 1 | 2 |
| ГАЗ 330230 | 0 | 5 | 3 |
| ГАЗ 3306 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 330600 | 0 | 0 | 7 |
| ГАЗ 33061 | 0 | 0 | 5 |
| ГАЗ 330610 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3306-10 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 330630 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3307 | 0 | 2 | 652 |
| ГАЗ 3307 АЗ | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3307 АП-17А-04 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3307 КО503 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3307.КО503. | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 330700 | 0 | 1 | 26 |
| ГАЗ 33072 | 0 | 0 | 19 |
| ГАЗ 33073 | 0 | 0 | 127 |
| ГАЗ 330730 | 0 | 0 | 13 |
| ГАЗ 3307АЗ | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 3307КО503В-1 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3307СГИ | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3308 | 0 | 0 | 4 |
| ГАЗ 3308.СПЕЦ.ЛАБ.490931 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 33081 | 0 | 0 | 6 |
| ГАЗ 33082 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3309 | 0 | 0 | 6 |
| ГАЗ 33104 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 332213 | 0 | 1 | 0 |
| ГАЗ 3350701 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3503 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3507 | 0 | 0 | 31 |
| ГАЗ 3507-01 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3511 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3511-66 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 351-1-66 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3511КФ01 | 0 | 0 | 0 |
| ГАЗ 3704 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3737-0000010-03 | 0 | 1 | 0 |
| ГАЗ 37401-01 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 377020 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 377030 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 37771 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3897-0000010-15 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 3903 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 4301 | 0 | 0 | 9 |
| ГАЗ 430100 | 0 | 0 | 5 |
| ГАЗ 4310 | 0 | 0 | 9 |
| ГАЗ 4509 | 0 | 0 | 6 |
| ГАЗ 469 | 0 | 2 | 0 |
| ГАЗ 469Б | 0 | 1 | 0 |
| ГАЗ 4732-0000010-04 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 473873 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 51 | 0 | 0 | 3 |
| ГАЗ 51А | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52 | 0 | 1 | 111 |
| ГАЗ 52 05Р | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52 АЦ-3607 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52.04 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5201 | 0 | 0 | 28 |
| ГАЗ 52-01 | 0 | 0 | 39 |
| ГАЗ 52-01-3607 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52-01АТУ | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52-01АЦ2,4 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5201-ВС18-01 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52-01СТБ52-04 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5203 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52-03 | 0 | 0 | 4 |
| ГАЗ 5204 | 0 | 0 | 35 |
| ГАЗ 52-04 | 0 | 1 | 57 |
| ГАЗ 52-04 АЗ-5 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52-04 АМ | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5204 ДУК-1 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52-04АГТ-2 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5204-АЦ.39-09 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5204МТП-817М | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5205 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52-05 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5205Р | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52-05Р | 0 | 0 | 4 |
| ГАЗ 52-05Ф | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5206 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52-08 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52-12 | 0 | 0 | 3 |
| ГАЗ 52АВ | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52АЗ | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52-АЗ-5 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 52М37128 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53 | 1 | 0 | 403 |
| ГАЗ 53 А 806 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53 АБ17М | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53 АВВ3.6 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53 АВВ-3.6 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 53 АЦ-4.2-806 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53 АЦ-46 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53 АЦ-54,6-3611. | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 53 Б | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53 ГЗСА | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53 ГЗСА 950 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53 КО-413 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53 КО-503 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 53 КО503Б | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53 КО503Б1 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53 РВМ-2 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53 РВМ-3 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53 СМ-1 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53.12 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53.14-01 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5301 | 0 | 0 | 5 |
| ГАЗ 53-01 | 0 | 0 | 4 |
| ГАЗ 53-01АТО 4822 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 5301АЦ46 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5302 | 0 | 1 | 3 |
| ГАЗ 53-02 | 0 | 0 | 3 |
| ГАЗ 5304 АГИ | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5307 КО-503 Б-1 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53-11 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53112 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5312 | 0 | 1 | 138 |
| ГАЗ 53-12 | 0 | 0 | 52 |
| ГАЗ 53-12 АВВ-911 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5312 АП-17 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5312 АЦ | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 531201 | 0 | 0 | 4 |
| ГАЗ 5312-01 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53-12-01 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53-12-01.М-37231 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 53-12А | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5312АП17 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5312АЦ | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 5312Б | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5312-ГСЗА950 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53-12-К0503В | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53-12КО-503-Б | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5314 | 0 | 0 | 29 |
| ГАЗ 53-14 | 0 | 0 | 7 |
| ГАЗ 53-1401 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5314-01 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53-14-01 | 0 | 0 | 3 |
| ГАЗ 53-14-01 КО-413 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 531401КО413 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53-14-01КО-413 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53-19 КО413 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 5319КО413 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 53-3307 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53503В-1 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 53А | 0 | 1 | 97 |
| ГАЗ 53А ГЗСА 3510511 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53А130Ф | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53АА-130Ф | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53АВБ | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 53АВВ | 0 | 0 | 3 |
| ГАЗ 53АП17 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53АП-17 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53АСМТ-5312 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53-АТО9966 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53АЦ | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53АЦ4.9-36132 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53Б | 0 | 1 | 133 |
| ГАЗ 53Б ВАХТА | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53ГЗСА-3701 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53ЗСА37121 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53КО413 | 0 | 0 | 4 |
| ГАЗ 53КО5035-1 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53КО503Б | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53КО503В | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53М30 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53М-30 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53М37112 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53МВГ-01 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53ТВЗ | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 53Ф | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 63 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 63А | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66 | 0 | 0 | 171 |
| ГАЗ 66 HЗАС-3964 | 0 | 0 | 0 |
| ГАЗ 66 ААП-30 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66 АЛП-10(66)221 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66 АС-3902 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66 АСО-12 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66 АСО-12-90А | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66 АЦ 30-184 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66 АЦ-30 | 0 | 0 | 6 |
| ГАЗ 66 АЦ-30(66)184 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66 АЦ-30-184 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 66 М-1-АТА-1,8 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66.11 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66.12 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 6601 | 0 | 0 | 17 |
| ГАЗ 66-01 | 0 | 0 | 13 |
| ГАЗ 6601 ВМС001 | 0 | 0 | 0 |
| ГАЗ 6602 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66-02 | 0 | 0 | 3 |
| ГАЗ 6602 КМ2Д | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 6605 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 66-05 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66-1 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 6611 | 0 | 0 | 75 |
| ГАЗ 66-11 | 0 | 0 | 38 |
| ГАЗ 66-11.3718 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 6611АЦ30184А | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 6612 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 66-12 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 6614 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 66-14 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 6615 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 66-15 | 0 | 0 | 7 |
| ГАЗ 66-15М | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 6616 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66-16 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 6617 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66-17 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ 66-3511 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66-93СА | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66АЦ30-184 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 66БМ-302А | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 69 | 0 | 221 | 7 |
| ГАЗ 69А | 0 | 115 | 1 |
| ГАЗ 93 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ 950020 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ CFP-3507 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ АПП-0.5-2 (33023) | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ АЦ(Л)(ГАЗ3308)4ВР | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ ВС-18-01 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ ГАЗ3307 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ ГАЗ53 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ ГАЗ6611 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ ГАЗ-САЗ 3507 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ ГАЗ-САЗ-3507 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ ГЗСА3704 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ ГЗСА891 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ ГЗСН3704 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ Д-21 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ Е3307 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ ЗСА950 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ КО-440-2 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ КО440-3 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ КО-440-3 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ КО-503В | 0 | 0 | 4 |
| ГАЗ МРС152 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ САЗ 3307 | 0 | 0 | 3 |
| ГАЗ САЗ 33507 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ 3502 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ 3503 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ 3507 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ 3507 | 0 | 0 | 40 |
| ГАЗ САЗ 3507 02 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ 350701 | 0 | 0 | 4 |
| ГАЗ САЗ 3507-01 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ 3507-02 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ 35071 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ САЗ 3511-06 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ 3511-66 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ 4509 | 0 | 0 | 6 |
| ГАЗ САЗ 5314 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ 53Б | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ3307 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ-3307 | 0 | 0 | 6 |
| ГАЗ САЗ-3501 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ-3502 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ3503 | 0 | 0 | 3 |
| ГАЗ САЗ-3503 | 0 | 0 | 4 |
| ГАЗ САЗ3505 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ3507 | 0 | 0 | 68 |
| ГАЗ САЗ-3507 | 0 | 0 | 77 |
| ГАЗ САЗ350701 | 0 | 1 | 6 |
| ГАЗ САЗ-3507-01 | 0 | 0 | 4 |
| ГАЗ САЗ350702 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ-3507-02 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ35071 | 0 | 0 | 8 |
| ГАЗ САЗ3511 | 0 | 0 | 6 |
| ГАЗ САЗ-3511 | 0 | 0 | 24 |
| ГАЗ САЗ351166 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ-351166 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ-3511-66 | 0 | 0 | 4 |
| ГАЗ САЗ4509 | 0 | 0 | 11 |
| ГАЗ САЗ-4509 | 0 | 0 | 17 |
| ГАЗ САЗ4977 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ-53 | 0 | 0 | 3 |
| ГАЗ САЗ5314 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ53Б | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ САЗ-53Б | 0 | 0 | 3 |
| ГАЗ САЗ-6631 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ СПБ-52-08-00 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ СТБ-52-08 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ СТБ-52-08-0000 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ ТС3966 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ006611 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ33021 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ330210 | 0 | 1 | 0 |
| ГАЗ-330700 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ33073 | 0 | 0 | 4 |
| ГАЗ52 | 0 | 0 | 2 |
| ГАЗ53 | 0 | 0 | 3 |
| ГАЗ53А | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ53Б | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ66 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ-САЗ 3503 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ-САЗ 3507 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ-САЗ 4509 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ-САЗ-3507 | 0 | 0 | 1 |
| ГАЗ-САЗ-5312 | 0 | 0 | 1 |
| ГДЗС-130-3С | 0 | 0 | 1 |
| ДАЙМЛЕР БЕНЦ | 0 | 1 | 1 |
| ДАФ 95350 | 0 | 0 | 1 |
| ДУНФЭН DFL3251A-1 | 0 | 0 | 1 |
| ДУНФЭН DУД3251Ф-1 | 0 | 0 | 1 |
| ЕРАЗ | 0 | 0 | 1 |
| ЕРАЗ 672В | 0 | 0 | 1 |
| ЕРАЗ 762 | 0 | 1 | 1 |
| ЕРАЗ 762В | 0 | 1 | 1 |
| ЗИЛ (?) | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 00131 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 130 | 0 | 1 | 159 |
| ЗИЛ 130 АГП-22 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 130 АМ-554 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 130 АНР-40127 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 АС 161 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 АЦ40 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 АЦ-40 | 0 | 0 | 3 |
| ЗИЛ 130 АЦ40 63Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 АЦ-40 63Б | 0 | 0 | 3 |
| ЗИЛ 130 АЦ-40(130)63Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 АЦ-40.63Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 АЦ-40-63Б | 0 | 0 | 3 |
| ЗИЛ 130 В | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 130 В-1 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 Г | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 Г ЛУЧ-2 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 ДС39Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 КО-002 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 КО713-01 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 КО-713-01 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 130 КС2561 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 130 КС-2561 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 130 КС2561Л | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 ЛУЧ 2 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 МСК-Т-003 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130 ПМ 30 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130(АЦ-40) | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130,80 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130.КС-256 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130.КС2561 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 13013 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130-441510 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 13076 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130-76 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130-76 КДМ | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130-80 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130-80-ГЗ | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130АБКС121 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130АНКС-2568 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130АЦ-40 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130-АЦ-40 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130АЦ-40 63Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130-АЦ-40-63Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130-АЦ-40-63В | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130В | 0 | 0 | 10 |
| ЗИЛ 130ВС22МС | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130ВС-22МС | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130-КО-502 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130-КС 2561К | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130КС2561ДА | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 130КС2571-А | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 | 0 | 2 | 141 |
| ЗИЛ 131 6ВР | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 8ТЗ11М | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 H | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 131 HА | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 131 HА ДЭ-210 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 А | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 131 АА-139 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 АА-40 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 АЛ-30 ПМ-506В | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 АПО МТО | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 АР 2 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 АЦ40 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 АЦ-40 | 0 | 0 | 5 |
| ЗИЛ 131 АЦ-40 137А | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 АЦ-40 153 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 АЦ-40 153А-01 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 АЦ-40 5А | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 АЦ40(131)5А | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 131 АЦ-40.63Б-137А | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 АЦ-40-137А | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 МОВС | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 П-238ТМ | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 ПНС 110 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 ПНС-110(131) | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 ТВ-26Е | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 УМП-350 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131 УРБ-2А2 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131.АЦ-40(131)137А | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131-11 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131410 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131412 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131А | 0 | 0 | 7 |
| ЗИЛ 131А-АЦ-40 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131АР2 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131АР-2 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131-АР-2 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131АЦ-40 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131-АЦ-40 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 131АЦ-40 137А | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131В | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131ВН | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131И | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131КА | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131ЛТ-25 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 131-ЛТ-25 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131МА | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131МРИВ-1 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131Н | 0 | 0 | 15 |
| ЗИЛ 131НА | 0 | 0 | 8 |
| ЗИЛ 131НА.АЦ40(131)137А | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131НБ | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131НЛТ-25 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131-ПНС-110 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 131С | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 133 | 0 | 0 | 6 |
| ЗИЛ 133 АР-2 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 133 АЦ-40 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 1331 ГЯ | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 133В1 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 133Г1 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 133ГИ | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 133ГЯ | 0 | 0 | 39 |
| ЗИЛ 133ГЯ КС3575 | 0 | 0 | 3 |
| ЗИЛ 133ГЯ КС3575А | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 133ГЯ ЭД-403 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 133ГЯ.КС-3575А | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 133ГЯ\ЭД-207 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 133ГЯ3575А | 0 | 0 | 3 |
| ЗИЛ 133ГЯ-АЦ-40-181А | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 133КС3575 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 133КЯ КС 3575 А | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 14143-554М | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 141510 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 157 | 0 | 0 | 24 |
| ЗИЛ 157 КД | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 157АД | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 157Д | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 157КД | 0 | 0 | 10 |
| ЗИЛ 157КД0012400 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 164 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 21413 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 27951-0000010 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 313 АЦ | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 325010 | 0 | 0 | 0 |
| ЗИЛ 3554 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 4310-14 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 4311410 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 4314 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 4314 АЦ-40 (130) | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 43140 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 43141 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431410 | 0 | 0 | 68 |
| ЗИЛ 4314-10 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 431410 АТО | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431410.КС-256ДА-01 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431410-6500/25 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431411 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 4314110 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431412 | 0 | 0 | 30 |
| ЗИЛ 4314-12 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431412 (АЦ-40) 63Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431412 АЦ-40 63Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431412 АЦ-40(130) 63Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431412 ВС-22МС | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 431412 КО-002 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 431412 КО-713 | 0 | 0 | 4 |
| ЗИЛ 431412 КС-2581ДА | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431-412.КО502Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431-412.КО-502Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431-412.КО-510 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431412ЗСК-10 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431412КО713 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431412КС2561 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431412-КС2561Д | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 431412КС-2561ДА | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431412-КС2568 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431413 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431460 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431510 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 431610 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 432722 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 4331 | 0 | 0 | 12 |
| ЗИЛ 433100 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 433104 | 0 | 0 | 3 |
| ЗИЛ 433114 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 4333 | 0 | 0 | 3 |
| ЗИЛ 43332 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 433360 | 0 | 2 | 0 |
| ЗИЛ 433362 | 0 | 0 | 8 |
| ЗИЛ 433362 АЦ-2.5-40 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 433362 КО713 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 43410 | 0 | 0 | 3 |
| ЗИЛ 4415 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 4415 10 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 44151 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 441510 | 0 | 0 | 16 |
| ЗИЛ 4415-10 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 441810 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 442160 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 4502 | 0 | 0 | 18 |
| ЗИЛ 45021 | 0 | 0 | 14 |
| ЗИЛ 45022 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 4505 | 0 | 0 | 5 |
| ЗИЛ 45065 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 45085 | 0 | 0 | 4 |
| ЗИЛ 4510 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 451410 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 4611 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 461410-4617 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 474100 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 47410В | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 47410С | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 47603АЗИЛ5301АО | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 49456 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 494560 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 508.404 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 5301 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 5301 ТО | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 530104 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 5301АО | 0 | 0 | 6 |
| ЗИЛ 5301Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 5301БО | 0 | 0 | 3 |
| ЗИЛ 5301ЕО | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 5301ПО | 0 | 0 | 3 |
| ЗИЛ 5301СС | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ 5301Я0 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 544 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ 554 | 0 | 0 | 23 |
| ЗИЛ 554М | 0 | 0 | 4 |
| ЗИЛ 555 | 0 | 0 | 4 |
| ЗИЛ 585 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ АЛ-30 (131)131 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ АНР-40(130)127А | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ АЦ-40 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ АЦ-40 (130)63Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ АЦ40(130) 63Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ АЦ-40(130) 63Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ АЦ-40(130)63Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ АЦ-40(130)65Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ АЦ-40(131) | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ АЦ-40(131)137А | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ АЦ-40.(130)63Б | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ ЗИЛ157КД | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ЗИЛ431410 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ИМЗ8.103-10 | 1 | 0 | 0 |
| ЗИЛ КО-440-2 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ КО503Б | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ КО-520 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ КО-829А-01 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ КС2561К | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММ-34502 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММ3554М | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ ММ554М | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММЗ | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ ММЗ 3554 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММЗ 4205 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММЗ 4502 | 0 | 0 | 6 |
| ЗИЛ ММЗ 45021 | 0 | 0 | 3 |
| ЗИЛ ММЗ 554 | 0 | 0 | 7 |
| ЗИЛ ММЗ 554 М | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММЗ 554М | 0 | 0 | 4 |
| ЗИЛ ММЗ 555 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММЗ.4502 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММЗ3554 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММЗ-431410 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММЗ-4413 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММЗ4502 | 0 | 0 | 17 |
| ЗИЛ ММЗ-4502 | 0 | 0 | 29 |
| ЗИЛ ММЗ45021 | 0 | 0 | 16 |
| ЗИЛ ММЗ-45021 | 0 | 0 | 16 |
| ЗИЛ ММЗ45022 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММЗ-45022 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММЗ-54 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММЗ554 | 0 | 0 | 12 |
| ЗИЛ ММЗ-554 | 0 | 0 | 9 |
| ЗИЛ ММЗ-55411 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ ММЗ554М | 0 | 0 | 6 |
| ЗИЛ ММЗ-554М | 0 | 0 | 12 |
| ЗИЛ ММЗ555 | 0 | 0 | 4 |
| ЗИЛ ММЗ-555 | 0 | 0 | 3 |
| ЗИЛ МММЗ-554М | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ ПНС-110(131)131 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ130 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ-131.МАФС-3 | 0 | 0 | 1 |
| ЗИЛ131412 | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ-133 ГЯ | 0 | 0 | 2 |
| ЗИЛ-554М | 0 | 0 | 1 |
| ЗИС-5 | 0 | 0 | 1 |
| ЗСА 270710 | 0 | 0 | 1 |
| ИЖ 2715 | 0 | 473 | 105 |
| ИЖ 2715-0011 | 0 | 0 | 1 |
| ИЖ 2715-01 | 0 | 11 | 2 |
| ИЖ 2715-01-011 | 0 | 1 | 1 |
| ИЖ 2715-011 | 0 | 14 | 6 |
| ИЖ 2715-011-01 | 0 | 2 | 1 |
| ИЖ 2715-014-01 | 0 | 3 | 2 |
| ИЖ 27151 | 0 | 20 | 1 |
| ИЖ 27156 | 0 | 9 | 6 |
| ИЖ 27156-014-01 | 0 | 0 | 1 |
| ИЖ 27156-015 | 0 | 0 | 1 |
| ИЖ 27175-037 | 0 | 0 | 1 |
| ИСУДЗУ ELF | 0 | 2 | 1 |
| ИСУДЗУ FORWARD | 0 | 0 | 1 |
| ИСУДЗУ TRUPER | 0 | 1 | 0 |
| ИСУДЗУ WIZARD | 0 | 1 | 0 |
| ИФА 2509 | 0 | 0 | 1 |
| ИФА В50LK | 0 | 0 | 2 |
| ИФА В-50М | 0 | 0 | 1 |
| ИФА МУЛЬТИКА-25 | 0 | 0 | 1 |
| ИФА МУЛЬТИКАР | 0 | 0 | 4 |
| ИФА МУЛЬТИКАР 25 | 0 | 1 | 4 |
| ИФА МУЛЬТИКАР-25 | 0 | 0 | 1 |
| ИФА МУЛЬТИКАР25М2501\09 | 0 | 0 | 1 |
| ИФА МУЛЬТИКАР2848 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 3270 | 0 | 0 | 1 |
| КАВЗ 3976 | 0 | 0 | 2 |
| КАЗ 52-01-3607 | 0 | 0 | 1 |
| КАЗ 608 | 0 | 0 | 1 |
| КАЗ 608 В1 | 0 | 0 | 2 |
| КАЗ 608 В-1 | 0 | 0 | 1 |
| КАЗ 608В2 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 355102 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 38581-0000010 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 42118-10 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 4301 | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ 4310 | 0 | 0 | 29 |
| КАМАЗ 4310 5АР-2(43105) | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 43101 | 0 | 0 | 25 |
| КАМАЗ 43101А МС 5301ЕО | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 43101-КМ-43101 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 43105 | 0 | 0 | 4 |
| КАМАЗ 43118-10 | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ 4320 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 4325 | 0 | 0 | 4 |
| КАМАЗ 4425 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 45143-112-15 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 45143-12-15 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 45143-12-62 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 4528-10 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 5320 | 0 | 0 | 222 |
| КАМАЗ 5320 КС-55713 | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ 532000 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 532020 | 0 | 0 | 4 |
| КАМАЗ 53208 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 5320ЗСК-Ф-15 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 53212 | 0 | 0 | 78 |
| КАМАЗ 53212 КО-505А | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 532120 | 0 | 0 | 4 |
| КАМАЗ 53212А | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 53213 | 0 | 0 | 24 |
| КАМАЗ 53213 HАРЗ | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 53213 КО-505 | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ 532130 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 532130 КО-415А | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 532130 КО-505А | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ 53213А | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ 53213КО505 | 0 | 0 | 3 |
| КАМАЗ 53213КО505А | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ 53215 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 532150 | 0 | 0 | 10 |
| КАМАЗ 53215-15 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 53215N | 0 | 0 | 3 |
| КАМАЗ 5322 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 53228 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 53229 | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ 53229-КС-3573 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 533212 | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ 5410 | 0 | 0 | 829 |
| КАМАЗ 54100 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 541000 | 0 | 0 | 5 |
| КАМАЗ 54102 | 0 | 0 | 3 |
| КАМАЗ 5411 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 54112 | 0 | 0 | 41 |
| КАМАЗ 54112А | 0 | 0 | 6 |
| КАМАЗ 541150 | 0 | 0 | 9 |
| КАМАЗ 54115-15 | 0 | 0 | 9 |
| КАМАЗ 54115N | 0 | 0 | 13 |
| КАМАЗ 54115R | 0 | 0 | 3 |
| КАМАЗ 5510 | 0 | 0 | 8 |
| КАМАЗ 55102 | 0 | 0 | 219 |
| КАМАЗ 55102-12-15 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 55102R | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 55102А | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 55102С | 0 | 0 | 4 |
| КАМАЗ 5511 | 0 | 0 | 208 |
| КАМАЗ 55111 | 0 | 0 | 83 |
| КАМАЗ 55111 АБС-5 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 55111 СБ-92В-1 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 55111-15 | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ 55111С | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ 5915 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 6460 | 0 | 0 | 8 |
| КАМАЗ 65115 | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ 65115С | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 65116 | 0 | 0 | 6 |
| КАМАЗ 651160 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 65117 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 651170 | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ 6520 | 0 | 0 | 13 |
| КАМАЗ 6520-60 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 6717 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 6921 TB ДМК-40-02 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 6921TC(ДМК-40-03) | 0 | 0 | 3 |
| КАМАЗ 6921ТВ | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 6921ТО | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 693303 | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ 740 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ 74010 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ KC45717K-1 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ АЛ-30(43114) | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ АТЗ-10-53213Б | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ АФ-47415 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ КАМАЗ5320 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ КО449 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ КО-449 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ КО-505А | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ КО-806-10 | 0 | 0 | 2 |
| КАМАЗ5320 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ53213 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ-53215-15 | 0 | 0 | 1 |
| КАМАЗ5410 | 0 | 0 | 5 |
| КАМАЗ5511 | 0 | 0 | 2 |
| КРАЗ 214 | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 250 | 0 | 0 | 3 |
| КРАЗ 250 КС4562 | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 250К КС-4561А | 0 | 0 | 2 |
| КРАЗ 250К.КС-4562А | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 250КЕ4562 | 0 | 0 | 2 |
| КРАЗ 250КС4562 | 0 | 0 | 2 |
| КРАЗ 250УПА8/025 | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 255 | 0 | 0 | 5 |
| КРАЗ 255 Б1 | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 255Б | 0 | 0 | 3 |
| КРАЗ 255Б1 | 0 | 0 | 6 |
| КРАЗ 255Б-1 | 0 | 0 | 2 |
| КРАЗ 255Б1А | 0 | 0 | 3 |
| КРАЗ 255Б1А-0000130 | 0 | 0 | 2 |
| КРАЗ 255В1 | 0 | 0 | 3 |
| КРАЗ 256 | 0 | 0 | 6 |
| КРАЗ 2566 | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 256Б | 0 | 0 | 11 |
| КРАЗ 256Б1 | 0 | 0 | 6 |
| КРАЗ 256-Б1 | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 256Б-1 | 0 | 0 | 5 |
| КРАЗ 256Б1-С | 0 | 0 | 2 |
| КРАЗ 257 | 0 | 0 | 16 |
| КРАЗ 257К | 0 | 0 | 3 |
| КРАЗ 257К1 | 0 | 0 | 2 |
| КРАЗ 257КС4561А | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 258 | 0 | 0 | 8 |
| КРАЗ 258 ШЗ 22 | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 25856 | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 260 | 0 | 0 | 3 |
| КРАЗ 260B | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 3257ККС4561А | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 3260 | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 5444 | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 64431-0000054-02 | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 64431-0000080-02 | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ 65032-0000043-02 | 0 | 0 | 4 |
| КРАЗ 856481 | 0 | 0 | 1 |
| КРАЗ ВАЗ-21213 | 0 | 0 | 1 |
| КС 55713-1К | 0 | 0 | 1 |
| М 2140СЛ | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 35227 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 35334 | 0 | 0 | 2 |
| МАЗ 35337КС35774 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 35430 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 3642208-026 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 393971 | 0 | 0 | 0 |
| МАЗ 500 | 0 | 0 | 6 |
| МАЗ 500А | 0 | 0 | 2 |
| МАЗ 500А-СМК10 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 503 | 0 | 1 | 3 |
| МАЗ 504 | 0 | 0 | 9 |
| МАЗ 504В | 0 | 0 | 10 |
| МАЗ 509 | 0 | 0 | 5 |
| МАЗ 509А | 0 | 0 | 5 |
| МАЗ 509М | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 509Н | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5205А | 0 | 0 | 0 |
| МАЗ 5232 | 0 | 0 | 0 |
| МАЗ 5334 | 0 | 0 | 49 |
| МАЗ 5334 КС 3577 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5334 КС3562Б | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5334 КС-3562Б | 0 | 0 | 2 |
| МАЗ 5334 КС3577 | 0 | 0 | 2 |
| МАЗ 5334 СТК-101 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5334 УРБ-3АМ | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5334.КС3577 | 0 | 0 | 2 |
| МАЗ 5334КС3562Б | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5334-КС-3577 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5334УРБ3А14 | 0 | 0 | 2 |
| МАЗ 5335 | 0 | 0 | 4 |
| МАЗ 533603-220 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 533605-221 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 53366 | 0 | 0 | 3 |
| МАЗ 5336А3-320 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5337 | 0 | 0 | 11 |
| МАЗ 5337.КС3577 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 53371 | 0 | 0 | 4 |
| МАЗ 53-371 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 53371-29 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 53376912КС3574-3 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 537 | 0 | 0 | 2 |
| МАЗ 543 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5430 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5432 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 54323 | 0 | 0 | 5 |
| МАЗ 54323-032 | 0 | 0 | 3 |
| МАЗ 54329 | 0 | 0 | 3 |
| МАЗ 54329020 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 54329-020 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 54329-20 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5433 | 0 | 0 | 3 |
| МАЗ 54331 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5434 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 54341 | 0 | 0 | 2 |
| МАЗ 544008-060-031 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5511 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 551605-225 | 0 | 0 | 2 |
| МАЗ 551605-4126 | 0 | 0 | 2 |
| МАЗ 5516А5-375 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5534 | 0 | 0 | 2 |
| МАЗ 5549 | 0 | 1 | 55 |
| МАЗ 55491 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5549СБ-92 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 5551 | 0 | 0 | 13 |
| МАЗ 5551-020 | 0 | 0 | 4 |
| МАЗ 555102-223 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 55514-20 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 6303 | 0 | 0 | 4 |
| МАЗ 63030 | 0 | 0 | 2 |
| МАЗ 630303 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 630303 КС55717-А | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 63038 КС45717А-01 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 63038-046 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 6303А5-321 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 642205-020 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 642208-020 | 0 | 0 | 4 |
| МАЗ 642208-026 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 642208-230 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 64229 | 0 | 0 | 7 |
| МАЗ 6422A8-330 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 6422А8-332 | 0 | 0 | 2 |
| МАЗ 643008-060-010 | 0 | 0 | 6 |
| МАЗ 643008-060-020 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 6430A8-360-010 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ 6430А8-360-010 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ LAZER LIDЕA | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ КС35715 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ КС3574 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ КС3577 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ КС3577-3-1 | 0 | 0 | 2 |
| МАЗ КС-3579 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ М 6 КМУ "ПАЛФИНЕР" | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ МАЗ5337-КС-3577-3 | 0 | 0 | 1 |
| МАЗ СМК-101 | 0 | 0 | 1 |
| МИТЦУБИСИ FUSO | 0 | 0 | 1 |
| МИТЦУБИСИ FUSO FIGHTER | 0 | 0 | 2 |
| МИТЦУБИСИ КАНТЕР | 0 | 0 | 3 |
| ММЗ 4502 | 0 | 0 | 2 |
| ММЗ 45021 | 0 | 0 | 1 |
| ММЦ CANTER | 0 | 0 | 1 |
| ММЦ CАNTER | 0 | 0 | 1 |
| ММЦ FUSO FIGHHTER | 0 | 0 | 1 |
| ММЦ FUSO FIGHTER | 0 | 0 | 1 |
| САЗ 3503 | 0 | 0 | 1 |
| САЗ 3507 | 0 | 0 | 29 |
| САЗ 3507-01 | 0 | 0 | 2 |
| САЗ 3507-02 | 0 | 0 | 1 |
| САЗ 3511 | 0 | 0 | 3 |
| САЗ 3511-66 | 0 | 0 | 3 |
| САЗ 4509 | 0 | 0 | 11 |
| САЗ 5303 | 0 | 0 | 1 |
| САЗ 53Б | 0 | 0 | 1 |
| САЗ 5549 | 0 | 0 | 1 |
| СКАНИЯ 111 | 0 | 0 | 1 |
| СКАНИЯ 142 | 0 | 0 | 1 |
| СКАНИЯ P 380 CA6X4HNZ | 0 | 0 | 1 |
| СКАНИЯ P380 CA6X4HNZ | 0 | 0 | 14 |
| СКАНИЯ P380 CA6XHNZ | 0 | 0 | 1 |
| СКАНИЯ P380 СA6X4HNZ | 0 | 0 | 2 |
| СКАНИЯ P380 СA6XHNZ | 0 | 0 | 1 |
| СКАНИЯ З380 СA6X4HNZ | 0 | 0 | 1 |
| СКАНИЯ СААБ | 0 | 0 | 1 |
| СТАР А266 | 0 | 0 | 1 |
| УАЗ 3303 | 0 | 308 | 108 |
| УАЗ 3303 ДТВ | 0 | 0 | 1 |
| УАЗ 330301 | 0 | 5 | 5 |
| УАЗ 3303-01 | 0 | 16 | 22 |
| УАЗ 330318 | 0 | 0 | 1 |
| УАЗ 330364 | 0 | 7 | 1 |
| УАЗ 33039 | 0 | 1 | 6 |
| УАЗ 3303ГП | 0 | 0 | 1 |
| УАЗ 3307 | 0 | 0 | 1 |
| УАЗ 3703 | 0 | 0 | 1 |
| УАЗ 3741 | 0 | 32 | 5 |
| УАЗ 3741-01 | 0 | 9 | 4 |
| УАЗ 374111 | 0 | 0 | 1 |
| УАЗ 3909 | 0 | 90 | 3 |
| УАЗ 390945 | 0 | 4 | 2 |
| УАЗ 3962 | 0 | 266 | 13 |
| УАЗ 3962-01 | 0 | 24 | 2 |
| УАЗ 3962-01А | 0 | 1 | 1 |
| УАЗ 452 | 0 | 101 | 34 |
| УАЗ 452 А | 0 | 3 | 2 |
| УАЗ 452-33032-01 | 0 | 0 | 1 |
| УАЗ 452А | 0 | 18 | 5 |
| УАЗ 452Д | 0 | 42 | 32 |
| УАЗ 469 | 1 | 434 | 1 |
| УАЗ 469Б | 1 | 353 | 1 |
| УРАЛ 32551-0010-41 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375 | 0 | 0 | 79 |
| УРАЛ 375 АЦ 5-375 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375 АЦ-40 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375 Д | 0 | 0 | 2 |
| УРАЛ 375 Д-902 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375(АТМЗ-4,5-375) | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375(АТМХ-4,5-375) | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375(АЦ-5,5-375) | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375А | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375АМ10 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375АМ100 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375АМ-100 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375АТМ345 | 0 | 0 | 2 |
| УРАЛ 375Б | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375Д | 0 | 0 | 15 |
| УРАЛ 375Е | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375ЕАЦ55375 | 0 | 0 | 3 |
| УРАЛ 375ЕМ040 | 0 | 0 | 2 |
| УРАЛ 375Н | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 375НАЦ40 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 377 | 0 | 0 | 3 |
| УРАЛ 42112 | 0 | 0 | 0 |
| УРАЛ 4320 | 0 | 1 | 77 |
| УРАЛ 4320 HЗАС | 0 | 0 | 2 |
| УРАЛ 4320 АЦ-40 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 4320.0110 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 432000-02 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 432001 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 4320-01 | 0 | 0 | 3 |
| УРАЛ 4320-0111 | 0 | 0 | 5 |
| УРАЛ 4320-0710.01 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 432010 | 0 | 0 | 2 |
| УРАЛ 4320-10 | 0 | 0 | 2 |
| УРАЛ 4320-1111-01 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 4320-1951-40 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 43202 | 0 | 0 | 4 |
| УРАЛ 43202 АЦ-40(43202) | 0 | 0 | 2 |
| УРАЛ 432020-10 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 43203 | 0 | 0 | 13 |
| УРАЛ 432030-02 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 4320-31 | 0 | 0 | 8 |
| УРАЛ 43204-31 | 0 | 0 | 4 |
| УРАЛ 4320-АК-8 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 4420 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 4420-01 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 44202 | 0 | 0 | 3 |
| УРАЛ 4951 | 0 | 0 | 4 |
| УРАЛ 4951-01 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 54392A-0010 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 5537 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 5557 | 0 | 0 | 42 |
| УРАЛ 5557 АЦ-40 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 555700 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 5557-0010 | 0 | 0 | 6 |
| УРАЛ 555701 КС | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 55571-0121-30 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 5570 | 0 | 0 | 2 |
| УРАЛ 5658Т4(АТЗ-9-5557) | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 583100 | 0 | 0 | 2 |
| УРАЛ 5834-02(АЦ-40(5557) | 0 | 0 | 2 |
| УРАЛ 584000 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ 58491-0000032-20 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ АТЗ560805 УРАЛ555711 | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ АЦ-3,0-40(43206)1МИ | 0 | 0 | 1 |
| УРАЛ АЦ5.5-40(5557) | 0 | 0 | 2 |
| УРАЛ АЦ-8.0-40 (4320) | 0 | 0 | 2 |
| УРАЛ АЦГ5.375 | 0 | 0 | 1 |
|  |  |  | 8168 |

1. Моллеров И.М. История советско-тувинских отношений (1917-1944): монография / И.М. Моллеров. – М., 2005. – С. 145. [↑](#footnote-ref-1)
2. Ламин. История Тувы. – С. 174. [↑](#footnote-ref-2)
3. Рукописный фонд ТИГИ при Правительстве РТ. «Колодкин А.В. О строительстве автодороги через хребет Калдык-Хамар. Воспоминания. 1981 г.» [↑](#footnote-ref-3)
4. История Тувы: В 3 т. Т. 2. / под общ. ред. В.А. Ламина. – Новосибирск: Наука, 2007. – С. 78. [↑](#footnote-ref-4)
5. ЦГА РТ. ф. 106, опись 1. Управление транспорта ТНР. (1933-1944) [↑](#footnote-ref-5)
6. На земле тувинской: методические и библиографические материалы. – Кызыл, 1982. – С. 33. [↑](#footnote-ref-6)
7. ЦГА РТ.ф. 100, опись 1-58. Соглашение между СССР и ТНР об организации транспорта. 1932 г. [↑](#footnote-ref-7)
8. Моллеров И.М. История советско-тувинских отношений (1917-1944): монография / И.М. Моллеров. – М., 2005. – С. 222. [↑](#footnote-ref-8)
9. ЦГА РТ.ф. 300, опись 1. Тувинское транспортное управление. г. Кызыл. [↑](#footnote-ref-9)
10. ЦГА РТ. ф. 264, опись1, д. 141. Решения Облисполкома Тувы от 27 окт. 1948 г. Решение №516. [↑](#footnote-ref-10)
11. ЦГА РТ.ф. 369, опись 1. Центральные авторемонтные мастерские. Тывинский авторемзавод. (1948-1978). [↑](#footnote-ref-11)
12. ЦГА РТ.ф. 300, опись 1. Тувинское транспортное управление. г. Кызыл. [↑](#footnote-ref-12)
13. ЦГА РТ. Решение об организации Чаданской автотранспортной конторы при Тувинском Облавтоуправлении. 21 дек. 1950 г. [↑](#footnote-ref-13)
14. ЦГА РТ. ф. 300. оп. 1. [↑](#footnote-ref-14)
15. ЦГА РТ.ф. 264, опись 1, д. 447. [↑](#footnote-ref-15)
16. ЦГА РТ.ф. 369, опись 1. Центральные авторемонтные мастерские. Тывинский авторемзавод. (1948-1978). [↑](#footnote-ref-16)
17. ЦГА РТ. ф. 264, опись 1, д. 640. Решения облисполкома от 21 февр. 1958 г. [↑](#footnote-ref-17)
18. Ковалев, В.Н. Снижение транспортных затрат в хозяйстве Тувы / В.Н. Ковалев // УЗ.– Кызыл, 1970. - Вып. 14. – С. 127. [↑](#footnote-ref-18)
19. ЦГА РТ. Ф. 264, опись 1, д. 168. Протокол IV сессии Областного Совета депутатов трудящихся Тувинского автономного округа (1-го созыва) от 14-15 апр. 1949 г. [↑](#footnote-ref-19)
20. ЦГА РТ.ф. 264, опись 1, д. 534. Протокол VI сессии Областного Совета депутатов трудящихся Тувинского Автономного Округа от 29-30 мая 1956 г. – С. 19. [↑](#footnote-ref-20)
21. ЦГА РТ.ф. 264, опись 1, д. 640. Решения облисполкома от 21 февраля 1958 г. [↑](#footnote-ref-21)
22. Беспалов Г.В. Транспортные связи Тувинской АССР / Г.В. Беспалов // УЗ. – Кызыл, 1968. – Вып. 13. - С. 150. [↑](#footnote-ref-22)
23. Экономика Тувинской АССР / ред. С.Д. Клопов. – Кызыл: Тувинское книжное изд-во, 1973. – С. 175. [↑](#footnote-ref-23)
24. На земле тувинской: методические и библиографические материалы. – Кызыл, 1982. – С. 36. [↑](#footnote-ref-24)
25. Кац Л.З. Транспорт и рационализация экономических связей в новой пятилетке. – М., 1967. – С. 125. [↑](#footnote-ref-25)
26. Таблица была составлена на основании данных статистического управления Тувинской АССР и республиканского объединения Тувавтодортранс. [↑](#footnote-ref-26)
27. Ковалев В.Н. Снижение транспортных затрат в хозяйстве Тувы / В.Н. Ковалев // УЗ.– Кызыл, 1970. - Вып. 14. – С. 130. [↑](#footnote-ref-27)
28. Корнилова А.О. К истории изучения населенных пунктов Тувы / А.О. Корнилова // УЗ. – Кызыл, 1975.- Вып. 17. – С. 92. [↑](#footnote-ref-28)
29. По автохозяйствам дается процент выполнения плана по тонно-километрам. [↑](#footnote-ref-29)
30. Рукописный фонд ТИГИ при Правительстве РТ. Материалы к истории Автотранспортного хозяйства №3 – АТХ-3 г. Кызыла. 1967. – С. 11. [↑](#footnote-ref-30)
31. Порожний пробег по междугородным перевозкам по трем автотранспортным предприятиям, осуществляющим в основном междугородные перевозки (Минусинское и Кызыльские №1, №2) составил в 1970 г. 11976 тыс. км. [↑](#footnote-ref-31)
32. Сводки Министерства автомобильного транспорта Республики Тыва за 2009 год. [↑](#footnote-ref-32)
33. Колобов В. Артерия республики: о значении Усинского тракта для народного хозяйства Тувы / В. Колобов, Г. Алексеев // Тувинская правда. – 1973. – 24 июля. [↑](#footnote-ref-33)