«Что есть материальная опора для связи между промышленностью и земледелием? Это есть транспорт железнодорожных и водных путей».

В. И. Ленин

ТРАНСПОРТ СТРАНЫ СОЦИАЛИЗМА

ГРУЗООБОРОТ ВСЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

(в млрд. тонно-километров)

	1913 г.	1917 г.	1928 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Все виды транспорта	114,5	80,1	119,5	487,4	374,6	1301,0
в том числе:						
Железнодорожный	65,7	63,0	93,4	415,0	314,0	1079,1
Морской	19,9	2,0*	9,3	23,8	34,2	82,4
Речной	28,5	15,0	15,9	35,9	18,6	70,2
Весь автомобильный транспорт**	0,1	0,1	0,2	8,9	5,0	48,5
Нефтепроводный	0,3	0,005	0,7	3,8	2,7	20,5

* Данные за 1920 год.

** Включая автомобильный транспорт необщего пользования и колхозов.

СССР—ВЕЛИКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ДЕРЖАВА

«... железные дороги — это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм».

В. И. Ленин

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

	1913 г.	1917 г.*	1928 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Эксплуатационная длина железных дорог на конец года—тыс. *км*	58,5	70,3	76,9	106,1	112,9	120,7
Грузооборот—млрд. *т-км*	65,7	63,0	93,4	415,0	314,0	1079,1
Перевезено грузов—всего—млн. *т*	132,4	115,2	156,2	592,6	395,2	1371,0
в том числе:						
Каменный уголь и кокс	26,3	4,2	30,4	152,5	142,1	422,4
Нефтяные грузы	5,8	0,7	8,7	29,5	21,2	86,5
Черные металлы (включая лом черных металлов)	4,1	...	5,7	27,1	21,4	77,2
Руда всякая	8,9	0,2	7,0	35,2	17,9	89,4
Лесные грузы	12,2	0,8	17,4	42,8	26,6	96,0
Хлебные грузы	18,3	1,0	15,5	44,6	20,3	67,8
Пассажирооборот—млрд. пассажиро-километров	25,2	...	24,5	98,0	65,9	142,4
Перевезено пассажиров—млн. человек	184,8	...	291,1	1343,5	843,8	1658,3
Доля железнодорожного транспорта (в процентах):						
В грузообороте всех видов транспорта	57,4	...	78,2	85,1	83,8	83,0
В пассажирообороте всех видов транспорта	91,1	...	91,1	92,2	94,4	80,6

К железнодорожному транспорту общего пользования отнесены железные дороги Министерства путей сообщения. Кроме указанной эксплуатационной длины железных дорог общего пользования, имеются железнодорожные подъездные пути необщего пользования, принадлежащие промышленным предприятиям и организациям; протяжение этих путей необщего пользования составило на начало 1957 года 86,9 тысячи километров.

* Перевозки отдельных грузов приведены за 1918 год.

ТЕМПЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

	1913 г.	1917 г.	1928 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Рост в процентах к 1913 г.:						
Грузооборот	100	96	142	632	478	1 643
Перевозки грузов	100	87	118	448	299	1 035
Пассажирооборот	100	...	97	389	261	565
Перевозки пассажиров	100	...	158	727	457	897

Железные дороги играют главную роль в обеспечении как грузовых, так и пассажирских перевозок в СССР. На долю железных дорог приходится 83% от общего грузооборота и 81% от общего пассажирооборота в стране.

Эксплуатационная длина железных дорог СССР общего пользования на начало 1957 года более чем в 2 раза превышает эксплуатационную длину железных дорог в 1913 году. Особенно значительно по сравнению с 1913 годом возросла сеть железных дорог в таких союзных республиках, как в Казахской ССР — в 4,6 раза, в Таджикской ССР и Узбекской ССР — более чем в 2 раза; построены железнодорожные линии в Киргизской ССР, где до революции совершенно не было железных дорог.

За годы Советской власти введены в эксплуатацию крупные железнодорожные магистрали: Магнитогорск — Акмолинск — Барнаул — Новокузнецк (Южносибирская) протяжением свыше 2000 километров; Джамбул — Алма-Ата — Семипалатинск (Туркестано-Сибирская) и Коноша — Котлас — Воркута (Печорская) протяжением свыше 1500 километров каждая; Казань — Ульяновск — Саратов — Иловля (Волжская) протяжением около 1000 километров; Петропавловск — Караганда — Чу протяжением около 1500 километров; Москва — Донбасс; Волочаевка — Комсомольск — Советская Гавань; Черноморская линия и другие.

Районы освоения целинных и залежных земель обслуживаются новыми железнодорожными линиями.

За годы Советской власти электрифицировано 6,4 тысячи километров железнодорожных линий. Электрифицированы такие важнейшие железнодорожные линии, как Дема — Кропачево — Челябинск, Свердловск — Богословск, Исиль-Куль — Чулымская — Новосибирск, Запорожье — Долгинцево, значительная часть Черноморской линии, а также пригородные линии городов: Москва, Ленинград, Киев, Рига и другие.

В годы Великой Отечественной войны был нанесен большой материальный ущерб железнодорожному транспорту. В период временной оккупации части территории Советского Союза врагами было выведено из строя 26 и частично повреждено 8 магистральных железных дорог, разрушено 65 тысяч километров железнодорожной колеи и 500 тысяч километров проводов автоблокировки и линий железнодорожной связи, взорвано 13 тысяч железнодорожных мостов, 4100 железнодорожных станций, 1200 насосных станций, 1600 водонапорных башен, 3200 гидроколонок, уничтожено 317 паровозных депо и 129 паровозоремонтных, вагоноремонтных заводов и заводов железнодорожного машиностроения, разрушено, повреждено и увезено 15 800 паровозов и мотовозов и 428 тысяч вагонов.

Героическими усилиями советского народа железнодорожный транспорт был не только восстановлен в кратчайшие сроки, но и получил дальнейшее значительное развитие.

Грузооборот железнодорожного транспорта СССР превысил в 1956 году грузооборот железных дорог России в 1913 году в 16 раз, причем только прирост грузооборота за 1956 год был более грузооборота железных дорог в 1913 году в 1,6 раза. В настоящее время грузооборот только одной Омской железной дороги превысил грузооборот всех железных дорог царской России в 1913 году. В 1957 году грузооборот железных дорог составит более 1160 миллиардов тонно-километров и перевозки грузов — более 1450 миллионов тонн.

По размерам грузооборота железнодорожный транспорт СССР занимает первое место в мире. Доля СССР в грузообороте мирового железнодорожного транспорта в 1955 году составила 38,8% по сравнению с 9,8% в 1929 году. Ежегодный прирост грузооборота железнодорожного транспорта СССР за последние пять лет был почти равен всему грузообороту железных дорог Англии и Франции, вместе взятых.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом в 1956 году возросли против 1913 года более чем в 10 раз. По железным дорогам в 1956 году ежемесячно перевозилось грузов почти столько же, сколько было перевезено железнодорожным транспортом за весь 1913 год, а одна Донецкая железная дорога перевезла только каменноугольных грузов больше, чем было перевезено всех грузов всеми железными дорогами царской России в 1913 году.

Перевозки пассажиров в 1956 году увеличились по сравнению с 1913 годом в 9 раз. Только одна Октябрьская железная дорога перевезла в 1956 году пассажиров на 11% больше, чем перевезли пассажиров в 1913 году все железные дороги царской России.

ТЕХНИЧЕСКАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

	1913 г.	1928 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Удельный вес отдельных видов тяги в грузообороте железных дорог (в процентах):					
Паровозной тяги . . .	100	100	97,9	97,3	82,8
Электровозной тяги	—	—	1,9	2,2	10,2
Тепловозной тяги . .	—	—	0,2	0,5	7,0
Средний вес брутто грузового поезда—*т*	573	817	1 301	1 249	1 831
Средняя техническая скорость движения грузовых поездов—*км* в час	22,0	21,1	33,1	29,2	37,6

Важнейшим звеном в технической реконструкции железнодорожного транспорта является перевод железных дорог на электровозную и тепловозную тягу. В 1956 году электровозами и тепловозами было выполнено 17% всего грузооборота против 2% в 1940 году. Только одними электровозами в 1956 году был выполнен объем грузооборота, превышающий в 1,7 раза грузооборот железных дорог царской России в 1913 году.

Вагонный парк пополнился большим количеством новых большегрузных вагонов. Железные дороги царской России не имели вагонов, оборудованных автосцепкой, и только менее одного процента вагонов было оборудовано автотормозами. В СССР в 1957 году завершается перевод всего рабочего парка грузовых вагонов на автоматическую сцепку; в основном весь парк вагонов оборудован автотормозами.

Значительно увеличился против 1913 года средний вес грузового поезда. В 1956 году средний вес грузового поезда увеличился против 1913 года более чем в 3 раза при одновременном росте скоростей движения грузовых поездов в 1,7—1,8 раза.

В организации движения широко применяется маршрутизация поездов.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

	1913 г.	1917 г.	1928 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г
Среднесуточный пробег в грузовом движении (включая передаточные и вывозные поезда) — *км*:						
Паровоза	119,1	91,5	137,5	255,1	212,8	281,6
Электровоза	—	—	—	367,0	306,7	427,7
Тепловоза	—	—	—	356,7	375,8	387,5
Среднесуточный пробег грузового вагона — *км*	72,0	65,8	84,6	139,9	123,5	191,2
Время оборота грузового вагона — суток	12,27	...	10,56	7,37	10,84	6,31
Средняя коммерческая (участковая) скорость движения грузовых поездов — *км* в час	13,6	13,1	14,1	20,3	17,1	24,8

За годы Советской власти значительно улучшилось использование подвижного состава. Сокращение времени оборота грузового вагона в 1956 году по сравнению с 1940 годом на 1,06 суток, или на 25 с половиной часов, дало возможность без увеличения парка грузовых вагонов дополнительно перевезти за год для народного хозяйства около 200 миллионов тонн грузов. По сравнению с 1913 годом время оборота вагона сокращено на 143 часа, или почти в 2 раза. Среднесуточный пробег вагона увеличился в 2,7 раза.

ГУСТОТА ГРУЗОВЫХ И ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ СССР — САМАЯ ВЫСОКАЯ В МИРЕ

	1913 г.	1928 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Густота перевозок в среднем на 1 *км* эксплуатационной длины:					
Грузов — тыс. *т*	1 122	1 215	4 256	2 829	8 979
Пассажиров — тыс.	431	318	1 005	594	1 185
Густота железных дорог на 1000 *км*² территории на конец года — *км*	2,7	3,5	4,8	5,0	5,4

На железных дорогах СССР самая высокая в мире средняя густота перевозок грузов в тоннах на один километр эксплуатационной длины. В 1956 году средняя густота перевозок грузов по железным дорогам СССР более чем в 8 раз превысила густоту перевозок в 1913 году и более чем в 3 раза превысила густоту перевозок грузов по железным дорогам США.

Густота железных дорог на 1000 *км*² территории возросла в 1956 году по сравнению с 1913 годом в 2 раза. Основные магистральные участки железных дорог оборудованы автоматической блокировкой, диспетчерской централизацией, электрической централизацией стрелок и сигналов, автоматической локомотивной сигнализацией. Развивается поездная радиосвязь, которая обеспечивает переговоры по радио участкового диспетчера непосредственно с машинистами движущихся на участке поездов.

ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ И РОСТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

	1913 г.	1928 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Численность работников, занятых на перевозках железнодорожным транспортом общего пользования Министерства путей сообщения,—тыс. человек	691	863	1 394	1 517	1 980
Выработка на одного работника, занятого на перевозках,—тыс. приведенных *т-км*	131,6	136,6	368,0	250,5	616,8

Производительность труда на железнодорожном транспорте возросла в 1956 году по сравнению с 1913 годом примерно в 4,7 раза при сокращении продолжительности рабочего дня.

МЕХАНИЗАЦИЯ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

(в процентах)

	1940 г.	1945 г.	1955 г.	1956 г.
Уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ, выполненных:				
На подъездных путях промышленных предприятий и организаций	45	49	80	82
На грузовых дворах железных дорог МПС . .	12	16	52	57

Механизация погрузочно-разгрузочных работ, самых трудоемких работ на железных дорогах, повышает выработку и облегчает условия труда работников, сокращает простои подвижного состава, ускоряет доставку грузов и уменьшает транспортные издержки в народном хозяйстве.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Морские границы СССР более чем вдвое превышают протяжение сухопутных границ СССР. Территория Советского Союза омывается водами двух океанов и 14 морей.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

	1913 г.	1920 г.	1928 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Грузооборот — млрд. *т-км*	19,9	2,0	9,3	23,8	34,2	82,4
Перевезено грузов — млн. *т*	13,9	2,9	8,0	31,2	20,2	57,7
Пассажирооборот — млрд. пассажиро-километров	1,0	0,3	0,3	0,9	0,6	1,4
Перевезено пассажиров — млн. человек	3,4	1,2	1,2	3,1	1,0	8,2
Рост в процентах к 1913 г.:						
Грузооборот	100	10	47	120	172	415
Перевозки грузов . . .	100	21	58	225	145	415
Пассажирооборот	100	26	30	86	62	134
Перевозки пассажиров	100	34	36	91	29	241
Производительность на одну тонну грузоподъемности за сутки эксплуатации — в тонно-милях:						
Сухогрузных судов . .			37,7*	25,2	40,7**	54,1
Нефтеналивных судов			78,3*	70,7	61,5	102,8

* 1929 год.
** Без Главного Управления Северного Морского пути.

В годы гражданской войны часть морского торгового флота была захвачена интервентами, а оставшаяся часть в результате военных действий пришла почти в полную негодность. Только в 1920 году начались перевозки грузов морским транспортом.

В 1940 году грузооборот морского транспорта составил 23,8 миллиарда тонно-километров и возрос против 1913 года на 20% и против 1928 года — в 2,6 раза.

Большой ущерб причинили гитлеровские захватчики в период Великой Отечественной войны 1941—1945 годов морскому транспорту СССР. Было потоплено и частично повреждено свыше 1400 пассажирских, грузовых и специальных судов морского флота. Сильно пострадали морские порты — Севастопольский, Ждановский, Керченский, Новороссийский, Одесский, Николаевский, Ленинградский, Мурманский, Лиепайский, Таллинский и другие.

В послевоенный период морской транспорт был не только восстановлен, но и получил дальнейшее развитие.

В 1956 году грузооборот и перевозки грузов морским транспортом увеличились по сравнению с 1913 годом более чем в 4 раза и против 1940 года грузооборот увеличился в 3,5 раза, а перевозки грузов — в 1,8 раза. Только Черноморское и Каспийское пароходства в 1956 году перевезли грузов в 2,5 раза больше, чем весь морской транспорт царской России в 1913 году.

Северный морской путь, успешно освоенный за годы Советской власти, стал постоянно действующей морской магистралью.

Перевозки пассажиров в 1956 году увеличились по сравнению с 1913 годом в 2,4 раза.

Морской транспортный флот за годы Советской власти изменился коренным образом. В 1913 году 77% всего наличия самоходных судов составлял парусный флот. В настоящее время морской транспорт пополнился более экономичными грузовыми и грузо-пассажирскими судами. В 1956 году в составе самоходного флота имелись только теплоходы, дизель-электроходы, суда с турбинными установками и паровые суда, которые оборудованы новейшими навигационно-штурманскими приборами. Морской транспортный флот пополнился также новыми комфортабельными грузопассажирскими и пассажирскими судами, новыми ледоколами. В ближайшие годы вступает в строй первый в мире атомный ледокол.

ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ, РОСТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА И МЕХАНИЗАЦИИ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

	1932 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Численность работников, занятых на перевозках,— тыс. человек . . .	12,1	17,4	24,4*	38,8
Выработка на одного работника, занятого на перевозках, — тыс. приведенных тонно-километров	1 593	1 414	1 263*	2 160
То же — в процентах к 1932 г.	100	89	79	136
Удельный вес погрузочно-разгрузочных работ, выполненных с применением механизмов (в процентах)	14,0	65,5	69,7	96,9

В 1956 году 96,9% погрузочно-разгрузочных работ на морском транспорте было выполнено с применением механизмов, из них 47,9% — комплексно-механизированным способом.

* 1946 год.

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

СССР — страна с самой большой сетью речных путей в мире.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

	1913 г.	1917 г.	1928 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Протяжение эксплуатировавшихся внутренних водных судоходных путей сообщения — тыс. *км*	59,4	42,5	71,6	107,3	117,2	132,3
в том числе с обстановкой пути	36,7	26,0	52,1	101,3	107,0	121,8
из них с освещением	33,0	23,5	29,3	69,6	66,0	71,7
Грузооборот — млрд. *т-км*	28,5	15,0	15,9	35,9	18,6	70,2
Перевезено грузов — всего — млн. *т*	32,7	20,0	18,3	72,9	36,5	146,8
в том числе:						
Нефть и нефтепродукты	5,4	6,3	4,8	9,7	5,5	15,0
Лес и дрова	10,0	6,6	8,2	40,2	20,9	72,4
Каменный уголь . . .	0,9	0,4	0,1	2,2	1,3	8,8
Минеральные строительные материалы	1,2	0,6	1,2	7,6	1,8	33,9
Пассажирооборот — млрд. пассажиро-километров	1,4	1,0	2,1	3,8	2,3	3,5
Перевезено пассажиров — млн. человек	11,2	9,5	17,8	73,0	38,5	81,7
Рост в процентах к 1913 г.:						
Грузооборот	100	53	56	126	65	247
Перевозки грузов . .	100	61	56	223	112	449
Пассажирооборот . .	100	75	149	273	164	247
Перевозки пассажиров	100	85	158	649	343	727

Речной транспорт, оставшийся от царской России, характеризовался крайней технической отсталостью и разнообразием типов судов. За годы гражданской войны значительное количество судов было потоплено и приведено в негодное состояние. В 1931 году был достигнут по грузообороту речного транспорта уровень 1913 года. В 1940 году грузооборот речного транспорта превысил уровень 1913 года в 1,3 раза.

Большой материальный ущерб был нанесен речному транспорту фашистскими захватчиками в период Великой Отечественной войны 1941—1945 годов. Врагом было потоплено и захвачено 4280 пассажирских, грузовых и буксирных пароходов речного транспорта и технического служебно-вспомогательного флота, 4029 несамоходных судов; разрушено 479 портово-пристанских хозяйств, в том числе Ленинградский, Сталинградский, Киевский порты; сооружения Беломорско-Балтийского канала и канала имени Москвы; 89 судостроительных верфей, механических заводов и предприятий.

Речной транспорт в послевоенные годы неузнаваемо изменился.

По протяжению эксплуатируемых внутренних водных судоходных путей сообщения СССР занимает первое место в мире. Протяжение эксплуатируемых речных путей за годы Советской власти увеличилось на 73 тысячи километров. Этот прирост превышает протяжение всех внутренних водных путей сообщения США, Англии, Франции и Италии, вместе взятых.

За годы советских пятилеток построено и введено в эксплуатацию свыше 5 тысяч километров искусственных водных путей, в том числе Беломорско-Балтийский канал, канал имени Москвы, Волго-Донской канал имени В. И. Ленина, Рыбинское, Цимлянское, Каховское, Куйбышевское, Горьковское и другие водохранилища. Москва — столица нашей Родины — стала портом пяти морей: Балтийского, Белого, Каспийского, Черного и Азовского.

Обеспечено сквозное движение большегрузных судов между промышленными центрами — Москвой, Ростовом, Астраханью и другими. Освоены для перевозок реки Сибири и Крайнего Севера.

В 1956 году речным транспортом перевезено грузов столько же, сколько в 1913 году было перевезено железнодорожным и морским транспортом. В 1957 году будет перевезено по реке Волге в 1,4 раза больше, чем было перевезено всем речным транспортом в 1913 году.

По размерам грузооборота и перевозок грузов речной транспорт СССР занимает второе место в мире.

Значительно возросли на речном транспорте перевозки пассажиров. В настоящее время речным транспортом перевозится пассажиров за один месяц навигации столько же, сколько было перевезено в царской России за весь 1913 год. В послевоенные годы получили массовое распространение экскурсионные перевозки пассажиров.

Речной транспортный флот вырос и пополнился новыми, более производительными и более мощными судами. Особенно возрос самоходный грузовой флот (самоходные баржи).

Введены в эксплуатацию буксирные суда, приспособленные для толкания барж, и ледоколы, которых не было ранее на речном транспорте.

Несамоходный речной флот полностью обновился: вместо деревянных барж, составлявших в 1913 году 98% от общего наличия судов несамоходного флота, в настоящее время 65% барж построено из металла. Введены в эксплуатацию саморазгружающиеся баржи и крупные нефтеналивные баржи с большой грузоподъемностью. За последние годы развернуто строительство речных судов, годных для плавания по водохранилищам и озерам, а также водометных катеров для плавания по малым рекам.

Пассажирский флот пополнился комфортабельными быстроходными дизель-электроходами, судами с подводными крыльями, развивающими скорость 60 километров в час, речными трамваями и плавучими домами отдыха.

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ РЕЧНОГО ФЛОТА

	1933 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Производительность на 1 *л. с.* буксирного флота в сутки — *т-км* на перевозках:				
Сухогрузов	194	203	155	296
Нефтегрузов	606	686	496	756
Леса в плотах	803	977	670	1 161
Производительность на 1 *т* грузоподъемности в сутки — *т-км*:				
Сухогрузного самоходного флота	29,5*	37,7	36,6	82,5
Нефтеналивных несамоходных барж	33,7	36,6	30,1	48,9
Сухогрузных несамоходных барж	10,0	13,4	13,2	25,2

Производительность речного флота повысилась в 1956 году по сравнению с 1913 годом примерно в 1,5 раза. Работа речных судов организуется по графику и техническому плану.

* 1934 год.

ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ, РОСТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА И МЕХАНИЗАЦИИ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ

	1932 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Численность работников, занятых на перевозках,—тыс. человек . .	65,4	81,4	63,2	103,1
Выработка на одного работника, занятого на перевозках,—тыс. приведенных тонно-километров . . .	450	486	325	715
То же — в процентах к 1932 г. . .	100	108	72	159
Удельный вес погрузочно-разгрузочных работ, выполненных с применением механизмов (в процентах)	12,0	46,4	55,6	93,9

Производительность труда на речном транспорте возросла в 1956 году по сравнению с 1932 годом в 1,6 раза.

Погрузка и выгрузка грузов осуществлялись до революции вручную. В настоящее время 94% погрузочно-разгрузочных работ на речном транспорте выполняется с применением механизмов, из них более половины — комплексно-механизированным способом. В речных портах и на пристанях работает 4,5 тысячи погрузочно-разгрузочных механизмов, в том числе более тысячи кранов грузоподъемностью до 50 тонн.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Автомобильный транспорт за годы Советской власти получил широкое развитие и имеет существенное значение в обеспечении потребностей народного хозяйства в перевозках грузов и пассажиров.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

	1913 г.	1917 г.	1928 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Протяжение автомобильных дорог с твердым покрытием (на конец года) — тыс. *км*	24,3	25,0	32,0	143,4	155,3	214,5
Грузооборот — млрд. *т-км*	0,1	0,1	0,2	8,9	5,0	48,5
в том числе автомобильного транспорта общего пользования	—	—	—	0,3	0,3	11,9
Перевезено грузов — всего — млн. *т*	10,0	10,0	20,0	858,6	420,0	4200,9
в том числе автомобильным транспортом общего пользования	—	—	—	15,5	16,0	679,4
Пассажирооборот — млрд. пассажиро-километров	—	—	—	3,4	0,5	26,4
Перевезено пассажиров автобусами общего пользования — всего — млн. человек	—	—	...	590,0	80,3	5458,2
в том числе:						
На внутригородских автобусных линиях	—	—	...	552,9	76,1	5200,9
На междугородных автобусных линиях	—	—	—	37,1	4,2	257,3
Доля автомобильного транспорта в процентах:						
В грузообороте всех видов транспорта	0,1	—	0,2	1,8	1,4	3,7
В пассажирообороте всех видов транспорта	—	—	—	3,2	0,7	14,9
Общий пробег грузовых таксомоторов — млн. *км*	—	—	—	42,7	—	573,0
в том числе платный пробег	—	—	—	35,1	—	497,3
Среднесуточный пробег работавшего грузового таксомотора — *км*	—	—	—	125	—	154
Общий пробег легковых таксомоторов — млн. *км*	—	—	—	106,5	—	1035,5
в том числе платный пробег	—	—	—	89,3	—	739,0
Среднесуточный пробег работавшего легкового таксомотора — *км*	—	—	—	182	—	199

Протяжение автомобильных дорог с твердым покрытием в 1928 году составило 32 тысячи километров, в 1940 году — 143,4 тысячи километров. Грузооборот автомобильного транспорта в 1940 году достиг 8,9 миллиарда тонно-километров.

Отступая под натиском Советской Армии, фашистские захватчики подорвали и разрушили 91 тысячу километров шоссейных дорог и 90 тысяч дорожных мостов общей протяженностью 930 километров.

Советский народ восстановил автомобильный транспорт и дорожное хозяйство. Протяжение дорог с твердым покрытием в 1956 году по сравнению с 1913 годом возросло примерно в 9 раз, при этом только протяжение дорог Украинской ССР превышает протяжение таких дорог царской России в 1,6 раза.

Прирост протяжения автомобильных дорог с твердым покрытием только за две послевоенные пятилетки превысил более чем в два раза протяжение дорог с твердым покрытием царской России.

Построены и введены в эксплуатацию автомобильные магистрали Киев — Харьков — Ростов, Ростов — Минеральные Воды — Орджоникидзе, Минск — Брест, Москва — Минск, Москва — Харьков — Симферополь и многие другие.

Грузооборот автомобильного транспорта за 1956 год составил свыше 48 миллиардов тонно-километров, или увеличился против 1940 года в 5,5 раза.

Основным видом внутригородского транспорта в царской России были легковые извозчики. В настоящее время автобусное сообщение установлено более чем в 800 городах. Междугородные автобусные сообщения имеют в настоящее время 3423 линии общей протяженностью 367,9 тысячи километров. Почти во всех городах Советского Союза население обслуживается легковыми и грузовыми автомобилями-такси. Сотни тысяч трудящихся приобрели за последние годы в собственное пользование легковые автомобили; более 50% всех легковых автомобилей принадлежат индивидуальным владельцам.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

	1928 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Рост перевозок пассажиров воздушным транспортом (в процентах):				
к 1928 г.	100	в 58 раз	в 89 раз	в 511 раз
к 1940 г.		100	153	в 8,8 раза
Рост перевозок почты и грузов (в процентах):				
к 1928 г.	100	в 414 раз	в 545 раз	в 2 584 раза
к 1940 г.		100	132	в 6,2 раза
Рост грузооборота воздушного транспорта (в процентах):				
к 1928 г.	100	в 326 раз	в 895 раз	в 4 427 раз
к 1940 г.		100	275	в 14 раз
Рост пассажирооборота (в процентах):				
к 1928 г.	100	в 61 раз	в 169 раз	в 1 084 раза
к 1940 г.		100	276	в 18 раз

Царская Россия не имела воздушных путей сообщения и собственной транспортной авиации, хотя первый самолет в мире был изобретен и построен в России русским изобретателем и конструктором А. Ф. Можайским. Только при Советской власти началось развитие транспортной авиации. В 1923 году была открыта первая воздушная линия Москва — Нижний Новгород (ныне Горький) с регулярным движением. Протяжение воздушных линий транспортной авиации увеличилось в 1956 году по сравнению с 1928 годом в 35 раз, с 1940 годом — в 2,3 раза. За послевоенный период значительно увеличилось протяжение международных линий, обслуживаемых транспортной авиацией Советского Союза. В 1956 году протяжение международных линий увеличилось по сравнению с 1940 годом почти в 5 раз. В настоящее время наша страна имеет регулярное воздушное сообщение со столицами всех стран народной демократии, а также со столицами ряда капиталистических стран — Франции, Австрии, Швеции, Дании, Финляндии, Афганистана и других.

В настоящее время самолетный парк советской авиации имеет в своем составе комфортабельные транспортные самолеты, развивающие в полете скорость почти равную скорости звука. Перевозки пассажиров, почты и грузов от западных до восточных границ СССР могут осуществляться за 10—12 летных часов; регулярное воздушное сообщение дает возможность пассажирам совершать поездки из Москвы в Иркутск за 6 летных часов, в Тбилиси — за 2,5 часа, в Ташкент — за 4 часа, в Пекин — за 8,5 часа, в Прагу — за 3 часа.

НЕФТЕПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

	1913 г.	1917 г.	1928 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Протяжение магистральных нефтепроводов (на конец года) — тыс. *км*	1,1	1,1	1,6	4,1	4,4	11,6
Грузооборот магистральных нефтепроводов — млрд. *т-км*	0,3	0,005	0,7	3,8	2,7	20,5
Перекачано нефти и нефтепродуктов — млн. *т*	0,4	0,006	1,1	7,9	5,6	65,3

За годы Советской власти нефтепроводный транспорт получил значительное развитие. Общее протяжение сети магистральных нефтепроводов на начало 1957 года составило около 12 тысяч километров, что более чем в 10 раз превышает протяжение магистральных нефтепроводов в 1913 году и в 2,8 раза — в 1940 году.

В настоящее время примерно 70% всей добываемой нефти поступает в магистральные нефтепроводы.

СВЯЗЬ

Дело развития связи в наших условиях имеет громадное государственное значение.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ СВЯЗИ

	1913 г.	1928 г.	1940 г.	1945 г.	1956 г.
Количество предприятий почты, телеграфа и телефона — тыс.	8	15	51	50	57
в том числе в сельской местности	...	...	44	43	46
Протяжение почтовых маршрутов — млн. *км*	0,26	0,6	1,4	1,2	1,8
Число телефонных аппаратов (Министерства связи СССР) — млн.	0,3	0,3	1,2	0,9	2,1*
в том числе:					
В городах	0,3	0,3	1,0	0,8	1,8*
В сельской местности	—	0,006	0,2	0,1	0,3*
Отправлено:					
Писем — млн.	615	522	2 580	2 927	3 896
Газет и журналов — млн.	358	1 320	6 698	2 819	10 461
Посылок — млн.	10	14	45	8	76
Телеграмм — млн.	36	28	141	167	206
Денежных переводов — млн.	35	57	96	166	262
Междугородные телефонные разговоры — млн.	0,3	15	92	67	143

* Число телефонных аппаратов всех ведомств (без военных организаций) в 1956 году составило 4 миллиона, в том числе в городах — 3 миллиона, в сельской местности — 1 миллион.

Количество предприятий связи в СССР к началу 1957 года по сравнению с 1913 годом возросло в 7 с лишним раз, по Киргизской ССР — в 29 раз, Узбекской ССР — в 22 раза, Таджикской ССР — в 21 раз и Туркменской ССР — в 11 раз. В районах Сибири и Дальнего Востока в настоящее время имеется 13% всех предприятий почты, телеграфа, телефона против 6% в 1913 году.

В царской России число населенных пунктов, обслуживаемых доставкой почтовой корреспонденции на дом, составляло лишь 3% от общего количества. В настоящее время во всех населенных пунктах почта доставляется на дом, а в сельской местности во время полевых работ письма, газеты и журналы доставляются непосредственно к месту работы на полях.

К началу 1957 года протяжение почтовых маршрутов по доставке почты по сравнению с 1913 годом возросло в 7 раз. Царская Россия не имела автомобильных и авиационных маршрутов для доставки почты, а 65% всех почтовых маршрутов обслуживалось гужевым транспортом. В настоящее время протяжение автомобильных почтовых маршрутов составляет около 300 тысяч километров и авиационных — свыше 400 тысяч километров. Протяжение авиационных почтовых маршрутов превышает протяжение всех почтовых маршрутов дореволюционной России в 1,6 раза.

Общий почтовый обмен за 1956 год по сравнению с 1913 годом возрос в 14,4 раза, количество отправленных телеграмм возросло в 6 раз, междугородные телефонные разговоры увеличились в 430 раз.

В дореволюционной России междугородная телефонная связь имелась лишь между некоторыми крупными городами и использовалась узким кругом лиц. В Советском Союзе междугородная телефонная связь осуществляется между всеми городами и почти всеми районными центрами и поселками городского типа, а международная телефонная связь — со всеми государствами мира.

Наша страна — родина радио, но только при Советской власти была создана и получила широкое развитие телефонно-телеграфная радиосвязь, объединяющая между собой невидимыми радиолиниями все населенные пункты обширных пространств нашей великой Родины.

Телеграфная связь в дореволюционной России в основном осуществлялась малопроизводительными небуквопечатающими телеграфными аппаратами Морзе, число которых составляло 88% от общего количества аппаратов. В Советском Союзе телеграфная связь в основном работает на базе скородействующих современных буквопечатающих и фототелеграфных аппаратов отечественного производства. Число телеграфных предприятий связи возросло в 14,4 раза.

В годы Великой Отечественной войны фашистскими захватчиками было разрушено и уничтожено 36 тысяч почтово-телеграфных учреждений, телефонных станций и других предприятий связи.

Советский народ в послевоенные годы не только восстановил сеть предприятий связи, но увеличил их количество и оснастил новейшим современным оборудованием, позволяющим одновременно по одному проводу осуществлять на междугородных телефонно-телеграфных сообщениях несколько телефонных разговоров и передавать десятки телеграмм. В после-

военные годы междугородная телефонно-телеграфная связь оборудована кабельными линиями.

В настоящее время в городах установлено свыше 3 миллионов телефонов (Министерства связи СССР и других ведомств) против 0,3 миллиона телефонов в 1913 году. Только в одной Москве установлено телефонов больше, чем было во всех городах дореволюционной России, имевших городскую телефонную связь. Во всех крупных городах широкое развитие получили автоматические телефонные станции.

Только при Советской власти появилась и получила широкое развитие сельская телефонная связь. К началу 1957 года было телефонизировано 96% сельских Советов, 99% машинно-тракторных и специализированных станций, 94% совхозов и 67% колхозов.