

# История развития транспорта в послевоенные годы в СССР

## The use of energy-saving technologies in the enterprises of road transport

### Паршина Л.Н.

канд. экон. наук, доцент кафедры «Экономическая теория» Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I  
e-mail: ParshinaLN@yandex.ru

### Parshina L.N.

Ph.D. in Economics, associate Professor of the Department "Economic theory" of St. Petersburg state University of Railways of Emperor Alexander I  
e-mail: ParshinaLN@yandex.ru

### Богданов Н.В.

студент Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I  
e-mail: Resto178@gmail.com

### Bogdanov N.V.

student of the Emperor Alexander I St. Petersburg state transport University  
e-mail: Resto178@gmail.com

### Аннотация

В данной статье рассмотрены этапы становления транспорта в СССР. Проанализировано влияние Второй мировой войны на развитие транспорта в стране, а также значение транспорта во время Великой Отечественной войны. Рассмотрена роль транспорта в общественной жизни советских граждан.

**Ключевые слова:** транспорт, экономика, СССР, дороги, транспортная система, пассажиры.

### Abstract

In this article stages of formation of transport in the USSR are considered. The influence of the Second World War on the development of transport in the country is analyzed, as well as the importance of transport during the Great Patriotic War. The role of transport in the public life of Soviet citizens is considered.

**Keywords:** transport, economy, USSR, roads, transport system, passengers.

Как всем известно, высокие темпы социалистического строительства, развитие промышленности и сельского хозяйства требовали значительного усовершенствования транспортных средств. Основной целью советского транспорта было осуществление перевозки в больших объёмах грузов и увеличение количества пассажиров. Безусловно, железнодорожный транспорт стремился удовлетворять спрос быстро, недорого и надёжно.

Железнодорожный транспорт в Советском Союзе являлся одним из важнейших видов транспорта, благодаря которому происходило сближение отдалённых районов крупнейшей страны. В Советском Союзе, занимавшем 1/6 часть мировой суши, площадь которого равнялась 22,4 млн кв. км, было наибольшее расстояние наземных сообщений. Примером является протяженность от западной до восточной границы страны: 7–8 тыс. км, а между северными и южными – 3–4 тыс. км.

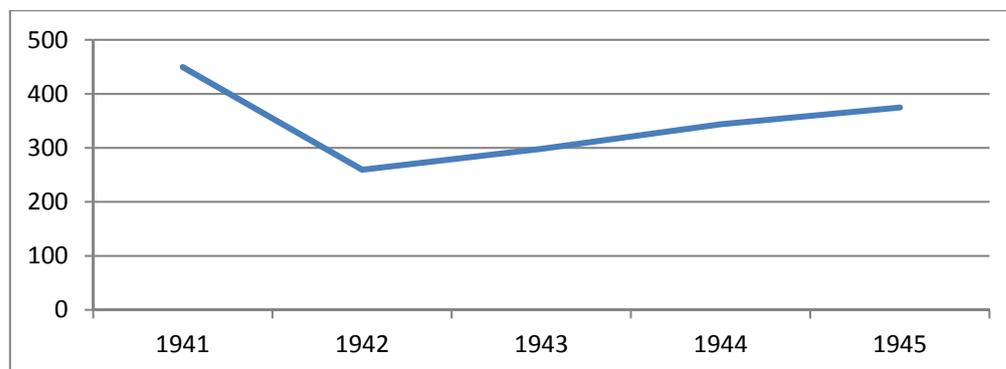
В транспортной отрасли действовали различные формы собственности. Например, транспорт общего пользования, а также промышленный относились к единой системе транспорта и являлись собственностью государства. Была также и коллективная собственность. В частности, колхозы, совхозы владели некоторой частью транспортных средств. Легковые автомобили, плавающие средства (лодки, катера) относились к частной собственности.

Государственная собственность на средства производства и особенности плановой экономики позволяли в основном развивать транспорт общего пользования. Особое внимание уделялось на развитие промышленного транспорта, такого как железнодорожные пути, автомобильный, водный и так называемый специальный вид транспорта. Например, конвейерный, канатно-подвесной, монорельсовый, трубопроводный и другие виды транспорта, которые непосредственно обслуживали процесс самого производства.

В результате Первой мировой войны 1914–1918 гг. транспорт России был частично разрушен и поврежден. Темпы развития снижены. Экономическая ситуация в стране не позволяла осваивать новые технологии. В свое время В.И. Ленин в 1917 г. писал: «России грозит неминуемая катастрофа. Железнодорожный транспорт расстроен невероятно и расстраивается все больше. Железные дороги встанут. Прекратится подвоз сырых материалов и угля на фабрики. Прекратится подвоз хлеба» [1, с. 155]. Слова советского политического и государственного деятеля свидетельствуют о сложившейся сложной ситуации.

В годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. транспорт успешно решал сложные задачи по перебазированию сил в восточные районы страны, бесперебойному снабжению фронта и тыла всем необходимым.

Грузооборот всех видов транспорта общего пользования в Советском Союзе представлен на рис. 1.



**Рис. 1.** Грузооборот в Советском Союзе (миллиардов тонно-километров)

Анализ грузооборота по стране показывает, что большая часть грузоперевозок во время Великой Отечественной войны осуществлялась с помощью железнодорожного транспорта.

Автомобильный, железнодорожный и речной транспорт сыграли одну из важнейших ролей в блокаде Ленинграда. Грузовые автомобили ГАЗ-АА, двигаясь по льду Ладожского озера, доставляли продукты питания, необходимые медикаменты и вещи в город-герой Ленинград. Одновременно с этим происходило восстановление разрушенных транспортных средств, а также проводилось новое транспортное строительство, в частности, возведение дорог, мостов и т.п. Заводы разбирались и перевозились глубоко в тыл – в Сибирь, подальше от боевых действий.

Вторая мировая война нанесла транспорту серьезный ущерб. В западных частях Советского Союза был разрушен и уничтожен почти весь речной флот, искорежено большое

количество пристаней, причалов, аэропортов. Также взорвано большое число автомобильных и железнодорожных мостов.

В начале 50-х была проведена серьезная работа по восстановлению железнодорожных и автомобильных дорог, речных и морских путей, пристаней, причалов, модернизации и пополнению парка подвижного состава морского и речного флота. В дальнейшем уделялось огромное внимание развитию и улучшению абсолютно всех видов подвижного состава.

Развитие системы транспорта нашей страны и грамотное распределение перевозок между разными видами грузового транспорта производилось с учётом их технико-экономических особенностей.

Для железнодорожного транспорта была особенно характерна массовость, регулярность, высокая скорость, универсальность, и относительно недорогая стоимость перевозок.

Статистические данные железнодорожного транспорта накануне Великой Отечественной войны показывают, что он развивался неплохо. Так, в 1940 г. эксплуатационная длина железных дорог в Советском Союзе составляла 106,1 тыс. км, из которых в РСФСР – 58,7 тыс. км. Грузооборот страны равнялся 415,0 млрд т-км. Данным видом транспорта всего было перевезено 1343,5 млн чел. Пассажиरोоборот советского государства составил 98,0 млрд пасс-км [2, с. 52].

С помощью морского транспорта осуществлялась значительная часть внешнеторговых связей. Именно данный вид транспорта обеспечивал связь с внешним миром по морю. Речной транспорт в основном использовался в тех районах, где ещё недостаточно были развиты сухопутные пути сообщения. Внутренний водный транспорт принимал активное участие в смешанных перевозках. Например, активное его использование позволяло уменьшать объемы пассажироперевозок по железной дороге в период сезонных работ.

Как показывают статистические данные, накануне войны в 1940 г. эксплуатационная длина внутренних водных судоходных путей страны составляла 107,3 тыс. км, а в РСФСР – 92,2 тыс. км. Грузооборот Советского Союза внутренним водным транспортом равнялся 36,1 млрд т-км. Данным видом транспорта всего было перевезено 73,0 млн чел. Пассажиरोоборот составлял 3,8 млрд пасс.-км [2, с. 52].

Автомобильный транспорт Советского Союза представлял собой развитую отрасль народного хозяйства и играл важнейшую роль в экономике великой страны. Осуществление перевозки грузов и пассажиров по безрельсовым путям отличалось высокой мобильностью и маневренностью, обеспечивало гибкую связь между заказчиками и железнодорожными станциями и пристанями.

Согласно статистическим данным, по состоянию на 1940 г. протяженность автомобильных дорог страны составляла 1531,2 тыс. км, в РСФСР – 872,9 тыс. км. Грузооборот страны автомобильным транспортом равнялся 8,9 млн т-км. Данным видом транспорта всего было перевезено 590 млн чел. [2, с. 52].

Воздушный транспорт использовался в первую очередь при перевозках грузов, почты и пассажиров на дальние расстояния. Также авиатранспорт активно использовался для перевозки скоропортящихся продуктов, транспортировки тяжелобольных граждан и др.

После войны начался рост удельного веса трубопроводного и автомобильного транспорта в перевозках грузов. Несмотря на снижение доли железнодорожного транспорта, его роль во внутреннем грузообороте страны оставалась ведущей.

Основными глобальными изменениями характеризуется развитие пассажирского транспорта. Роль автомобильного, воздушного транспорта начала увеличиваться, при этом сократилась доля железнодорожного транспорта.

Сдвиги в размещении производительных сил, углубление специализации экономических районов, расширение внешнеторговых связей страны обеспечивали повышение эффективности общественного производства. Это благоприятно сказывалось на

экономике страны. В некоторых случаях это сопровождалось увеличением средней дальности перевозок грузов, в частности трубопроводным, морским и железнодорожным транспортом. Под влиянием технического прогресса и совершенствования организации транспортного процесса себестоимость перевозок стала снижаться.

Общественный городской транспорт в Советском Союзе активно развивался. Данный вид транспорта включал в себя автобусы, троллейбусы, трамваи и метрополитен. Если же задуматься над вопросом «какой вид транспорта более предпочтителен для городов?», то можем отметить следующее. Как показывает практика, автобус, будучи наиболее маневренным, подвижным и требующим минимальных капитальных вложений, нужен во всех городах нашей необъятной страны. Действительно, города с населением до 160 тыс. чел. спокойно обходятся только автобусами. Им не нужен другой вид транспорта. Присутствующий везде автобус – это главный перевозчик пассажиров в большинстве советских городов.

В Советском Союзе основной акцент делался на общественный транспорт – как для внутригородских поездок, так и междугородних передвижений. Это достигалось правильными экономическими методами. Из-за того, что стоимость поездок была очень низкая, те, кто имел личный автомобиль, предпочитал ездить на работу на общественном транспорте. Автомобили же советские граждане использовали в основном либо в выходные дни, либо при поездках на дачу или в отпуск.

Но это не означает, что советское общество не принимало личный автотранспорт. Наоборот, советские граждане стояли в очереди за автомобилями по несколько лет. Ежегодно 1,3 млн автомобилей сходили с конвейеров советских автомобильных заводов. Количество машин, которые приобретали люди, росло. Но автомобиль по-прежнему оставался дефицитным товаром. Только с приходом «Жигулей» на рынок ситуация стала улучшаться, но полностью проблему устранить не удалось.

В заключение хотелось бы отметить, что транспорт является неотъемлемой частью развития экономики страны. В послевоенные годы транспорт сыграл важную роль в восстановлении страны. Общественный транспорт позволил советским гражданам преодолевать большие расстояния. Железнодорожный транспорт выполнял серьезные грузоперевозки, автомобильный транспорт позволял повысить мобильность населения, тем самым повысив эффективность транспорта в целом. Воздушный транспорт обеспечивал быструю связь с отдаленными уголками страны. Все это позволило быстро поставить страну на ноги и вернуть темпы социалистического строительства.

### Литература

1. *Ленин В.И.* Полное собрание сочинений. 5 издание. Т. 34, с. 155
2. Великая Отечественная война. Юбилейный статистический сборник: Ст. сб. /Росстат. – М., 2019. – 190 с.