

УДК 94(477):656.7

Горбань А.В.*кандидат історичних наук
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного***ПОВОЄННА ВІДБУДОВА ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ УРСР
POST-WAR RECONSTRUCTION OF USSR'S AIR TRANSPORT****АНОТАЦІЯ**

У статті досліджуються умови, в яких відбувалася післявоєнна відбудова повітряного транспорту УРСР, розкриваються особливості модернізації галузі та з'ясовуються проблеми функціонування цивільної авіації у першому повоєнному десятилітті. Проведений аналіз обсягів вантажних та пасажирських перевезень повітряним транспортом. Розглянуто стан інфраструктури авіаційної галузі УРСР у післявоєнні роки.

Ключові слова: післявоєнна відбудова, повітряний транспорт, авіалінії, організація перевезень, інфраструктура.

АННОТАЦИЯ

В статье исследуются условия, в которых произошло послевоенное восстановление воздушного транспорта УССР, раскрываются особенности модернизации отрасли и выясняются проблемы функционирования гражданской авиации в первом послевоенном десятилетии. Проведен анализ объемов грузовых и пассажирских перевозок воздушным транспортом. Рассмотрено состояние инфраструктуры авиационной отрасли УССР в послевоенные годы.

Ключевые слова: послевоенное восстановление, воздушный транспорт, авиалинии, организация перевозок, инфраструктура.

ANNOTATION

The terms under which the post-war restoration of air transport of Ukraine USSR have been researched in the article, the peculiar properties of modernization of the branch are discovered and the problems of civil aviation functioning in the first post-war decade are describe. The volume of freight and passenger transportation by air transport are analyzed. The infrastructure conditions of the USSR's aviation industry in the postwar years are discovered.

Keywords: post-war reconstruction, air transportation, airlines, transport organization, infrastructure.

Постановка проблеми. За роки війни транспортна мережа Української РСР зазнала величезних збитків. Її виключне місце у повсякденному функціонуванні та подальшому розвитку народного господарства вимагало найшвидшого відновлення внутрішнього та зовнішнього транспортного сполучення. У цьому контексті важливу роль відігравав і повітряний транспорт, від відновлення роботи якого залежала можливість швидкого вантажного та пасажирського сполучення між окремими районами республіки, найважливішими економічними і культурними центрами, доставка пошти та термінових вантажів. Дослідження процесу відбудови і розвитку повітряного транспорту в повоєнний час набуває актуальності не тільки з точки зору відтворення тодішнього стану галузі, а й використання досвіду в сучасних умовах.

Аналіз досліджень і публікацій. Проблема повоєнної відбудови повітряного транспорту у радянський період досліджувалася науковцями як складова усієї транспортної системи республіки. Уже у перші післявоєнні роки плани та

хід відновлення авіаційного сполучення розглядаються у праці П. Зведенюка [1, с. 76]. Досягнення повітряного транспорту, зокрема проведення технічної реконструкції, нарощення пропускних та провізних можливостей цивільної авіації у перше повоєнне десятиліття, висвітлювалися у праці А. Захарова [2, с. 46]. Деякі аспекти розвитку повітряного транспорту (відкриття нових трас, відновлення роботи аеропортів) відображені у колективній праці «Региональные проблемы развития транспортной системы Украинской ССР» [3, с. 158]. Місце повітряного транспорту у транспортній системі УРСР висвітлює Ю. Цветов [4, с. 148]. Загальною особливістю цих та інших розвідок є відсутність об'єктивної оцінки діяльності галузі, прагнення показати лише позитивні досягнення у розвитку галузі.

Мета статті: охарактеризувати стан повітряного транспорту в повоєнний період, проаналізувати хід відбудови галузі, відкриття нових авіаліній та організацію перевезень, показати труднощі та упущення в роботі цивільної авіації.

Виклад основного матеріалу. Ще до війни повітряний транспорт почав відігравати хоча і невелику щодо загального обсягу перевезень, але важливу роль у системі транспортних потоків республіки. Вже у 1920-х роках почали здійснюватися регулярні польоти пасажирських літаків на повітряних лініях України за маршрутами Харків–Полтава–Київ, Харків–Одеса, Харків–Курськ–Москва, Харків–Ростов. Діяла навіть міжнародна авіалінія Харків–Пехлеві (Іран). Працювали Харківський, Одеський та Київський аеровокзали [2, с. 46]. Набуло розвитку вітчизняне літакобудування. У 1937 р. обсяг авіаційних перевезень на лініях Українського управління цивільного повітряного флоту становив 1,9 млн тис. км. Протягом року було перевезено 19 тис. пасажирів, 772 тонн пошти та 885 тонн важливих господарських вантажів [2, с. 46; 7, с. 54].

Однак під час війни було зруйновано та знищено усі аеродроми, аеровокзали та злітно-посадкові смуги, технічні ангари та службові приміщення, що зумовлювало після закінчення бойових дій вжиття невідкладних заходів щодо їх відновлення [1, с. 76; 3, с. 6]. У відбудові повітряного транспорту виникали додаткові труднощі, пов'язані з тим, що з початком війни основна частина літаків та більшість льотно-підйомного та інженерно-технічного складу

цивільної авіації України переключилась на бойову роботу, багато підрозділів були перетворені у спеціальні військові авіаційні частини.

Складні завдання відбудови почали вирішуватися одразу після звільнення території України від окупантів. Вже у кінці 1944 р. в Україні діяли 11 республіканських та 37 внутрішньообласних кільцевих ліній протяжністю 20360 км. А до кінця 1945 р. була відновлена робота Київського, Харківського, Донецького, Ворошиловградського, Львівського аеропортів. Загальний обсяг перевезень повітряного транспорту у 1945 р. навіть перевищив довоєнний рівень на союзних повітряних лініях на 31%, а на місцевих – враховуючи значні руйнування на залізничних та шосейних шляхах, навіть на 85% [2, с. 46; 4 с. 149].

Однак відновлені авіалінії працювали не регулярно. Так, у Ворошиловградському аеропорту планувалося сполучення на лінії Ворошиловград–Сімферополь, Ворошиловград–Адлер здійснювати з липня до кінця 1945 р. через день, проте цей графік витримувався лише один місяць. Діяла заборона спрямовувати транзитних пасажирів та вантажі в усі напрямки, якщо їх пропускна здатність була обмежена. Через чисельні недоліки в організації роботи відділів перевезень, частина літаків вилітала з неповним комерційним завантаженням. Значним недоліком була відсутність автобусів для доставки пасажирів в аеропорт та з аеропорту. Часто в аеропортах не було навіть чергового, який мав зустрічати та проводжати пасажирів. Як вказувалося у багатьох звітах, «пасажирів ходять по аеропорту та шукають літак, потрапляючи інколи не на свій, а на зовсім інший» [5, с. 26; 6, с. 499].

Незважаючи на ці та багато інших подібних труднощів, перевезення пасажирів повітряним транспортом на кінець 1940-х років зросли вже у 7 разів порівняно з 1940 роком [6, с. 490]. У той же час авіаційний транспорт навіть на початок 1950 р. не зумів досягти виконання намічених планів по вантажних та пасажирських перевезеннях. У 1950 р. авіалінії забезпечили пасажирські, вантажні та поштові перевезення в загальному обсязі лише 91,7% від плану [5, с. 28; 8, с. 30]. Проте навіть у складних матеріально-технічних умовах належна організація та грамотне керівництво більшості авіа підприємств давало змогу значно поліпшити результати роботи. Про це свідчить досвід роботи Кіровоградського аеропорту. У тому ж році по пасажирських перевезеннях планом було виконано на 219%, по вантажних – на 148,4%. Залученню пасажирів почала сприяти і реклама, яка була розміщена у місті у вигляді 10 спеціальних рекламних гарно оформлених щитів, розміщених у людних громадських місцях, готелях, вокзалах, поштамті, на перехрестях доріг і навіть на в'їздах до міста [5, с. 26]. Чисельні відгуки громадян свідчили, що широка рекламна робота реально сприяла зростанню пасажирських перевезень.

Однак подібна практика була скоріше винятком. Так, згідно зі звітом начальника Запорізького аеропорту за 1950 р., виробничий план в цілому було виконано лише на 88,2%, у тому числі по вантажних перевезеннях – на 96,1%, а по пасажирських – на 66%. Такий невтішний стан справ пояснювався багатьма причинами. Серед яких були не лише ті, які лежали у площині незадовільної організації, а й більш суттєві. Так, на міжобласних авіалініях налагодженість регулярного руху була обумовлена насамперед тим, що місцеві авіазагони не мали достатньої кількості літаків для перевезення пасажирів та вантажів. Ті ж, що були, надавалися у першу чергу до послуг санітарної авіації. Крім того, при плануванні обсягів перевезень не враховувалося те, що у період весняно-літньої навігації більша частина літаків використовувалася для потреб сільського господарства, виконуючи підживлення, обприскування посівів проти шкідників та інші види робіт, пов'язані із застосуванням спецзасобів у сільському господарстві. На базі лишалася невелика кількість літаків, які не могли належно забезпечувати регулярні перевезення [5, с. 6]. Подібна ситуація була характерна в цілому для всього повітряного транспорту республіки.

На початку 1950-х рр. Українське управління цивільного повітряного флоту мало у своєму складі 4 транспортні авіазагони, 15 загонів спецзастосування та 10 аеропортів [7, с. 43]. Протягом цього десятиріччя, хоч і поволі, парк цивільної авіації України постійно поповнювався новими літаками, оснащеними більш сучасними радіотехнічними приладами, які забезпечували більш високу безпеку польотів [9, с. 1].

Уже на середину 1950-х років більшість обласних центрів УРСР отримали достатньо стійке авіасполучення з найважливішими центрами країни. Авіапошта обслуговувала не лише всі обласні центри, а й понад 50% районних центрів. Поліпшенню транспортних зв'язків обласних центрів з районними сприяв розвиток місцевих внутрішньо-обласних повітряних ліній [6, с. 3]. У цей період в Україні навіть була відкрита перша в СРСР регулярна пасажирська вертолітна лінія Сімферополь–Ялта [2, с. 42]. Вертольоти літали також до Судака, Феодосії. Вертолітні лінії з'явилися і у Прикарпатті.

Протягом 1950-х років були відкриті нові повітряні траси, які з'єднували міста України з іншими республіками. Так, у 1951–1952 рр. почалися регулярні пасажирські перевезення на повітряних лініях: Київ–Свердловськ, Київ–Миколаїв, Одеса–Мінеральні Води, Одеса–Донецьк–Ростов та інші. Крім того, через Україну почали функціонувати міжнародні повітряні магістралі в Болгарію, Угорщину, Румунію, Чехословаччину та інші країни [6, с. 203]. На 1958 р. міжнародним став вже цілий ряд українських аеропортів – Бориспільський,

Одеський, Київський, Львівський [2, с. 42]. У 1950-ті рр. суттєво збільшилася і кількість аеропортів, що приймали і випускали літаки в складних метеорологічних умовах. У 1957 році вперше відкрився й регулярний пасажирський нічний рух.

Наприкінці 1950-х рр. увага до розвитку повітряного транспорту зросла ще більше. Як зазначав начальник Українського територіального управління цивільного повітряного флоту П. Бебешко, у 1959 р. на основі постанови Ради Міністрів УРСР від 30 січня 1959 р. обласними та районними радами були виділені кошти на будівництво та благоустрій аеродромів та розвиток наземної інфраструктури місцевих повітряних ліній. Уже протягом першого року було здійснено робіт на суму понад 7,4 млн крб. За рахунок цих коштів було, зокрема, розпочато будівництво аеровокзалів у аеропортах Полтава, Станіслав, Тернопіль, Суми, Чернігів, Вінниця [8, с. 40].

У 1958 р. порівняно з 1950 р. вантажообіг повітряного флоту зріс у 3,3 рази, а перевезення пасажирів – у 3,5 рази [8, с. 203]. Повітряний флот республіки здійснив понад 100 тис. налітаних годин, з них 47 тис. год. – по перевезенню пасажирів, 43 тис. год. – вантажів, 10 тис. год. – пошти [4, с. 1].

Усе більше зростало значення авіації при перевезенні пасажирів на далекі відстані. У ці роки саме на повітряному транспорті були забезпечені найвищі темпи зростання перевізної роботи як з відправлення пасажирів, так і пасажирообороту. У кінці 1950-х рр. щороку послугами повітряного флоту користувалось понад 1,5 млн осіб [9, с. 1]. Інтенсивне освоєння далеких маршрутів стало основним чинником швидкого зростання значення авіації в задоволенні усе зростаючих потреб у пасажирських перевезеннях.

Висновки. З'ясовано, що у перші повоєнні роки цивільний повітряний флот республіки перевозив головним чином пошту та термінові вантажі. Проте невдовзі повітряному транспорту вдалося достатньо швидкими темпами відновити не лише загальні обсяги перевезень, які здійснювалися у довоєнний період, але і суттєво збільшити обсяги пасажирських перевезень. Запрацювали відновлені аеродроми,

велося будівництво нових злітно-посадкових смуг, встановлювалося регулярне повітряне сполучення між обласними центрами та віддаленими регіонами. Були забезпечені високі темпи зростання обсягів робіт з обслуговування потреб сільського господарства та безперервної роботи санітарної авіації. У той же час для роботи повітряного транспорту у перше повоєнне десятиліття були характерні й такі недоліки, як нерегулярна робота авіаліній, низькі обсяги пасажирських перевезень, необлаштованість наземного господарства, що, однак, мало під собою об'єктивні причини, пов'язані із великими руйнуваннями і збитками, нанесеними під час війни.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Зведенюк П. Транспорт України в новій п'ятирічці. – К. : Укрполітвидав, 1947. – 76 с.
2. Захаров А. Г. Транспорт України. – К. : Знання, 1974. – 46 с.
3. Региональные проблемы развития транспортной системы Украинской ССР / Отв. ред. Н.Е. Гончаров. – М. : Институт комплексных транспортных проблем, 1988. – 158 с.
4. Цветов Ю.М. Транспортная система Украинской ССР и координация работы различных видов транспорта. – К. : Знание, 1974. – 148 с.
5. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВО). – Ф. 184. Українське управління цивільної авіації Міністерства цивільної авіації СРСР. – Оп. 2. – Спр. 154. Объяснительные записки, анализы работы аэропортов УУГВФ за 1950 г. (1950). – С. 6, 26.
6. Развитие народного хозяйства Украинской РСР 1917–1967 : В 2-х т. – Т. 2. Завершения строительства социализма та переход до комунізму (1938–1967 рр.). – К. : Наукова думка, 1967. – 499 с.
7. ЦДАВО. – Ф. 184. Українське управління цивільної авіації Міністерства цивільної авіації СРСР. – Оп. 2. – Спр. 171. Объяснительные записки к годовому отчету УУГВФ за 1950 г. по основной деятельности (1950). – С. 43, 54, 69, 98.
8. ЦДАВО. – Ф. 184. Українське управління цивільної авіації Міністерства цивільної авіації СРСР. – Оп. 2. – Спр. 541. Информации о ходе строительства и реконструкции аэропортов ГВФ УССР (1960). – С. 10-15, 34-40.
9. ЦДАВО. – Ф. 184. Українське управління цивільної авіації Міністерства цивільної авіації СРСР. – Оп. 2. Спр. 545. Отчет о работе воздушных линий Украинского территориального Управления ГВФ за 1960 г. (1960). – С. 1.