

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ**

**«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (МГТУ ГА)»**

Кафедра гуманитарных и социально-политических наук

А.Г. Переслегин, Н.А. Суворов

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТА РОССИИ

*История транспорта СССР в 20-30 гг. XX века: в схемах,
таблицах, графиках*

Учебное пособие

Утверждено редакционно-
издательским советом МГТУ ГА
в качестве учебного пособия

Москва
2025

УДК
ББК 6Т(09)
П27

Печатается по решению редакционно-издательского совета
Московского государственного технического университета ГА

Рецензенты:

Глушаченков А.А. (МГТУ ГА) – д-р ист. наук; профессор
Мамедова Н.М. (РЭУ им. Г.В. Плеханова) – д-р. филос. наук, профессор.

Переслегин А.Г.

П27 История транспорта России [текст]: учебник. / А.Г. Переслегин, Н.А. Суворов —
М.: ИД Академии Жуковского, 2025. — 52 с.

ISBN

Данное пособие издается в соответствии с рабочей программой учебной дисциплины
«История транспорта России».

В учебном пособии рассматривается становление транспортной отрасли страны в 20-30 гг. XX века. Авторы пособия широко используют схемы, графики и таблицы наглядно показывающие основные пути и особенности развития транспортной отрасли этого периода, а также роль и место транспорта в народном хозяйстве. Благодаря наличию многочисленного фактического материала учебное пособие будет полезно студентам и окажет существенную помощь при самостоятельной подготовке к практическим занятиям.

Рассмотрено и одобрено на заседании кафедры 14.10.2025 г.

В авторской редакции.

ББК 6Т (09)
Св. тем. план 2025 г.
поз. 19

ПЕРЕСЛЕГИН Артем Геннадьевич, СУВОРОВ Николай Александрович

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТА РОССИИ

Учебное пособие

Подписано в печать
Формат 60x84/16 Печ. л. Усл. печ. л.
Заказ 2032/ Тираж 25 экз.

Московский государственный технический университет ГА
125993 Москва, Кронштадтский бульвар, д.20
Издательский дом Академии имени Н.Е. Жуковского
125167, Москва, 8-го Марта 4-я ул., д. 6А

ISBN

© Московский государственный
технический университет ГА, 2025

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (МГТУ ГА)**

Кафедра гуманитарных и социально-политических наук

А.Г. ПЕРЕСЛЕГИН, Н.А. СУВОРОВ

**ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТА РОССИИ.
ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТА СССР в 20–30 гг. XX века: в
схемах, таблицах, графиках**

Учебное пособие

*для студентов всех специальностей и направлений подготовки всех форм
обучения*

*Утверждено редакционно-
издательским советом МГТУ ГА
В качестве учебного пособия*

Москва – 2025

УДК 93:656
ББК 6Т(09)
Г55

Рецензенты:

Доктор философских наук, профессор кафедры истории и философии, Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова, Мамедова Н.М.

Доктор исторических наук, зав. кафедрой гуманитарных и социально-политических наук Московского государственного технического университета гражданской авиации А.А. Глушаченков.

Переслегин А.Г., Суворов Н.А.

История транспорта России. История транспорта СССР в 20–30 гг. XX века: в схемах, таблицах, графиках. Учебное пособие / А.Г. Переслегин, Н.А. Суворов. – М.: МГТУГА, 2025. – 58 с.

В учебном пособии наглядно представлены основные этапы становления и развития транспортной отрасли в первые два десятилетия СССР. Формирование органов управления и развития инфраструктуры. Излагаются основные положения

Данное учебное пособие предназначено для студентов всех направлений подготовки и специальностей дневного и заочного обучения.

Рассмотрено и рекомендовано к печати на заседании кафедры 02.10.2025

Учебное пособие издается в авторской редакции.

УДК 93:656
ББК 6Т(09)
Св. тем план 2025 г.
Поз. _

© ПЕРЕСЛЕГИН Артем Геннадьевич, СУВОРОВ Николай Александрович,
2025 г.

© Московский государственный технический
университет гражданской авиации, 2025

РАЗДЕЛ 1. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ И ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА СССР 20–30 ГГ. XX ВЕКА

1.1 Хронология развития отрасли

1918 год. 13 января

В соответствии с приказом Народного комиссариата по военным делам № 27 создан Центральный автомобильный отдел, который управлял всем автотранспортом.

1918 год. Май

Создан Комитет государственных сооружений (Главкомгоссор), в составе которого было организовано Управление по сооружению шоссе, грунтовых дорог и узкоколейных железных дорог (Упшос).

1918 год. 31 мая

Образована Центральная автомобильная секция (ЦАС), в ведении которой были все автомобили, а также мастерские по их ремонту.

1919 год. Сентябрь

На Первом Всероссийском съезде транспортников в Москве основан Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

1921 год. 7 июля

При Наркомате путей сообщения было создано Центральное управление местного транспорта (ЦУМТ), в ведение которого были переданы автомобильные и трамвайные сообщения, ремонт подвижного состава, погрузочно-разгрузочные операции.

1927 год. 5 октября

Совнарком РСФСР утвердил устав Автодора. Отделения Автодора созданы по всей стране. Задачами Автодора стали: изучение современного состояния производства автомобилей, обеспечение скорейшей автомобилизации страны. К 1935 году Автодор подготовил 70 тысяч водителей.

1928 год. 28 ноября

Образовано Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудортранс). Руководство дорожным хозяйством и автомобильным транспортом осуществляли главные управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Главдортрансы), организованные при Совнаркомах союзных республик.

1931 год. 3 июня

Постановлением ЦИК и СНК СССР Цудортранс стал самостоятельной организацией с правами народного комиссариата СССР.

1937 год

Создано транспортное управление Моссовета. Новому управлению подчинили Мострамвайтрест, Мостроллейбус, Мосавтобус, Мосэлектротранс.

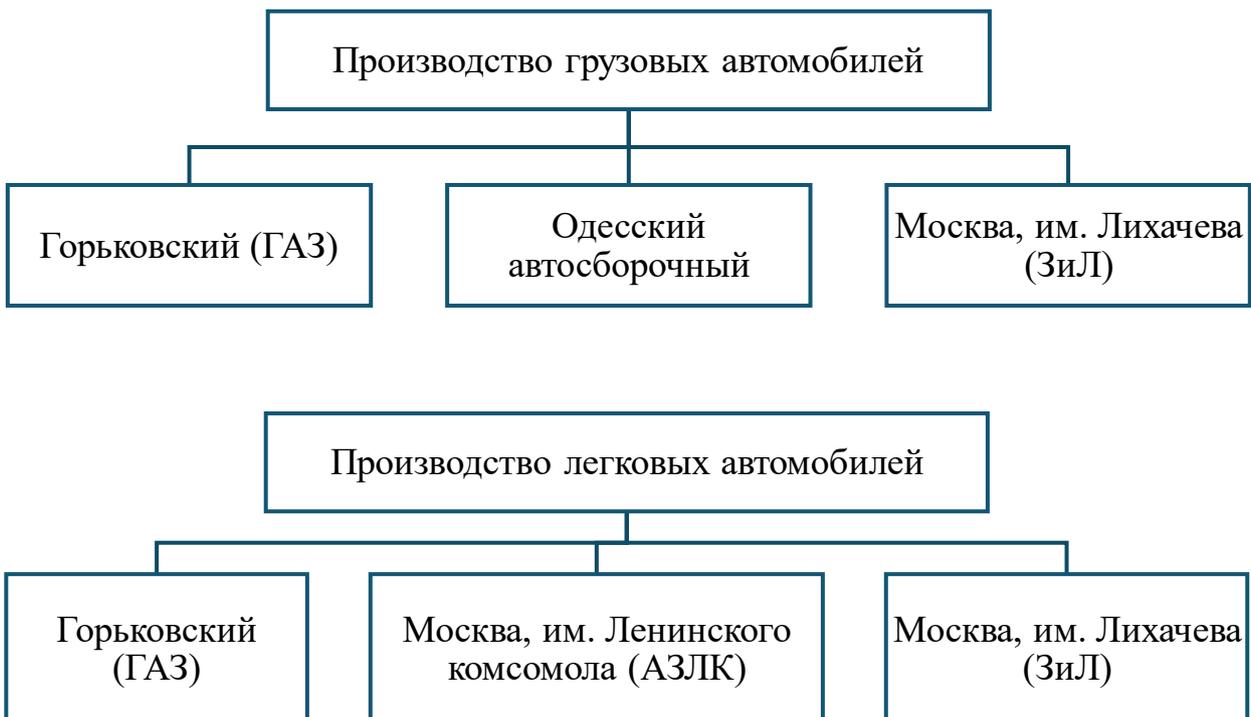
22 апреля 1938 года

Постановлением Правительства СССР образовано Главное управление дорог (Главдорупр) для руководства строительством и эксплуатацией дорог республиканского и местного значения.

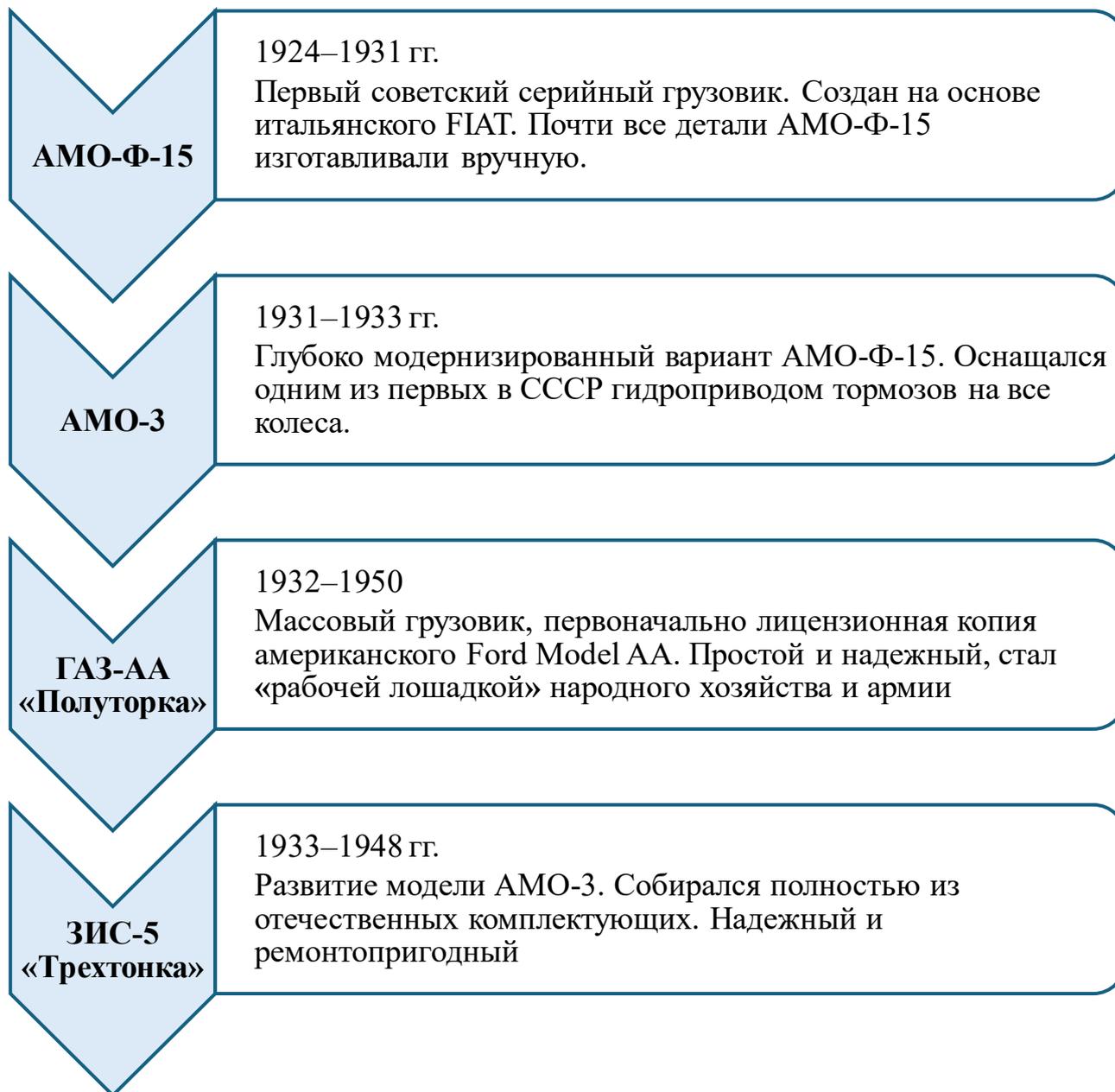
1939 год. 28 июня

Образован Наркомат автомобильного транспорта РСФСР

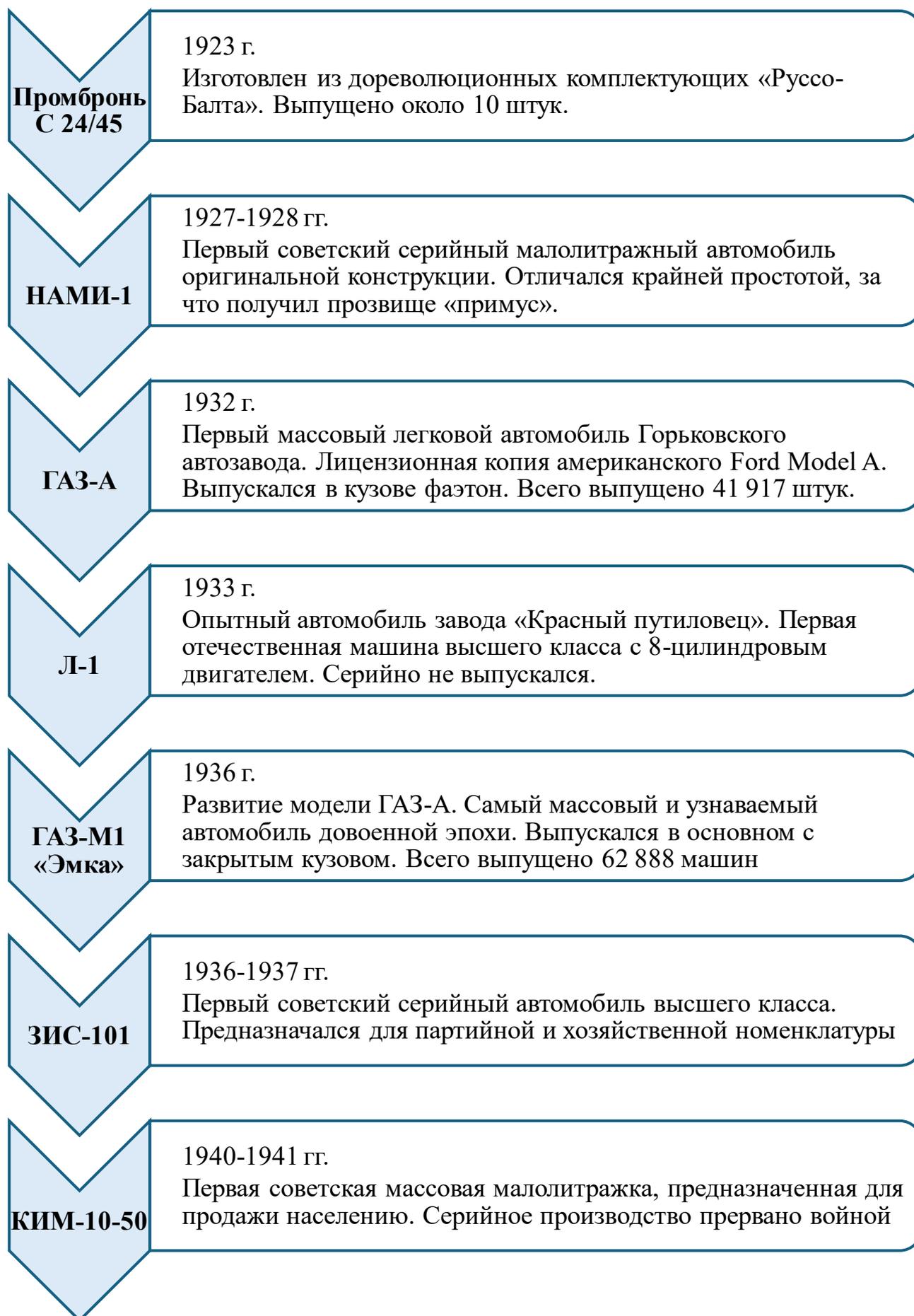
1.2 Заводы, занимавшиеся производством автомобилей в СССР в 20–30 гг. XX века.



1.3 Модельный ряд грузовых автомобилей СССР (1920-1930-е годы)



1.4 Модельный ряд легковых автомобилей СССР (1920-1930-е годы)



1.5 Производство автомобилей, автобусов, троллейбусов, мотоциклов и мотороллеров в СССР 20–30 гг [1], [2].

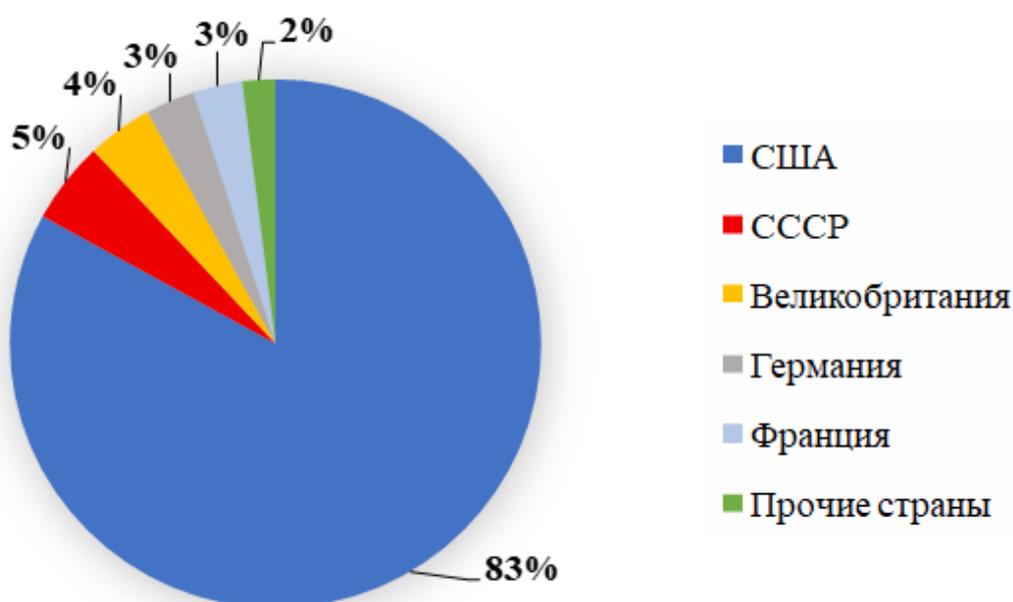
Год	Автомобили грузовые, тысяч	Автомобили легковые, тысяч	Автобусы, тысяч	Троллейбусы, штук	Мотоциклы и мотороллеры, тысяч
1924	0,01	-	-	-	-
1925	0,116	-	-	-	-
1926	0,366	-	-	-	-
1927	0,451	0,003	0,024	-	-
1928	0,74	0,05	0,051	-	-
1929	1,471	0,156	0,085	-	-
1930	4,019	0,16	0,047	-	-
1931	3,915	0	0,09	-	0,1
1932	23,748	0,034	0,097	-	...
1933	39,101	10,259	0,35	2	...
1934	54,572	17,11	0,755	28	...
1935	76,854	18,969	0,893	98	...
1936	131,546	3,679	1,263	152	...
1937	180,339	18,25	1,268	192	13,1
1938	182,373	26,986	1,755	235	...
1939	178,769	19,647	3,271	167	...
1940	135,958	5,511	3,921	74	6,8

1.6 Сравнение автомобильной промышленности СССР 20–30 гг. XX века с ведущими мировыми странами

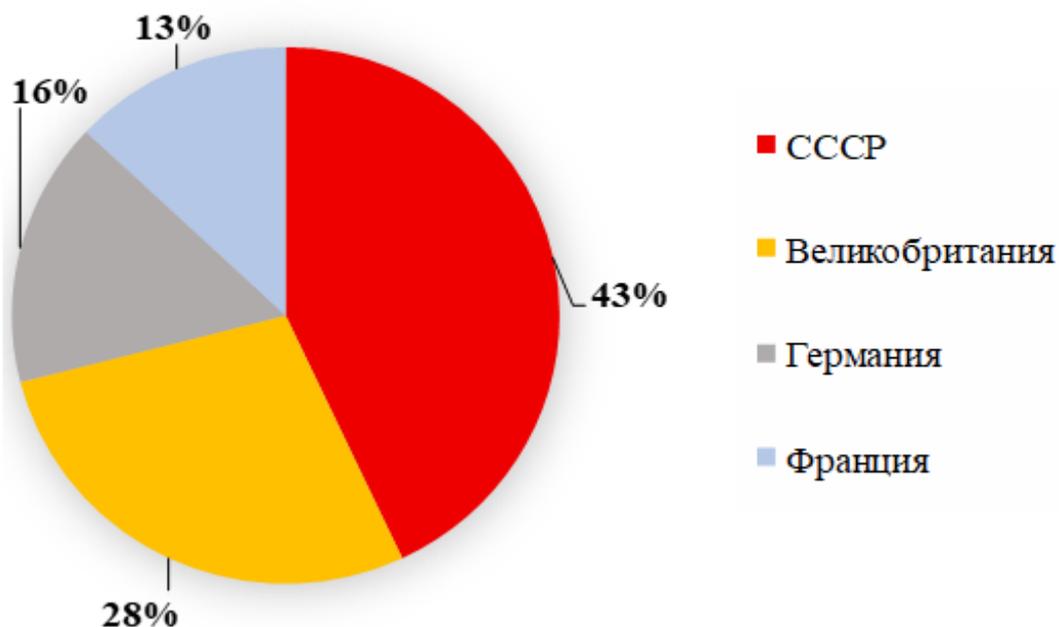
Страна	Положение в 1920-е годы	Положение в 1930-е годы
СССР	Практически отсутствующее производство: автомобили в основном закупались за рубежом. Первые полностью советские автомобили (АМО-Ф-15) выпущены в 1924 году.	Резкий рост с начала 1930-х гг. В 1937 г. Произведено свыше 200 000 автомобилей, в основном грузовиков, что вывело страну на 2-е место в мире по выпуску грузовиков.
США	Мировой лидер. К 1927 г. – 85% всех автомобилей в мире. К 1929 г. парк достиг ~26 млн автомобилей при населении 120 млн человек.	Многочисленное ежегодное производство. Несмотря на спад во время Великой депрессии (с 4,5 млн в 1929 г. до 1,7 млн в 1932 г.), к концу десятилетия объемы восстановились.

Страна	Положение в 1920-е годы	Положение в 1930-е годы
Великобритания	Развитая отрасль. В 1930 г. общий выпуск составил 237 тысяч автомобилей (170 тыс. легковых и 67 тыс. коммерческих).	Данные по общему производству в 1940 г. – 134 тысячи автомобилей (2 тыс. легковых и 132 тыс. коммерческих). К 1938 г. в стране насчитывалось 2 млн автомобилей.
Франция	В 1929 году Франция достигла значительного пика в автомобилестроении: было произведено 253 000 легковых автомобилей. Этот показатель стал рекордным и не был превзойден вплоть до окончания Второй мировой войны.	В 1930-е годы производство во Франции сократилось. К 1933 году (140 635 автомобилей) страна потеряла статус крупнейшего автопроизводителя Европы, уступив Великобритании. В 1940 г. было произведено 100 000 легковых и 25 000 грузовых автомобилей.

1.7 Примерное распределение производства автомобилей между странами в конце 1930-х гг. (в %)



1.8 Сравнение европейских стран (без учета США)



1.9 Сравнение состояния дорог в СССР в 20-30-е годы XX века.

Параметр	1920-е годы	1930-е годы (период пятилеток)
Общее состояние дорожной сети	Наследство Российской империи – грунтовые почтовые тракты. Катастрофическая нехватка инструмента и техники.	План первой пятилетки (1928-1932): построить 360 тыс. км шоссейных дорог, отремонтировать 1,3 млн км грунтовых. Фактически выполнен в малой степени. В течение второй пятилетки (1933-1937) в стране было построено 230 тысяч километров профилированных грунтовых дорог, однако дороги с твердым покрытием строились с отставанием на 15 %.
Протяженность улучшенных дорог	За период 1922-1928 гг. построено и перестроено 3,8 тыс. км дорог, из них около половины – грунтовые.	Широко развернулось строительство усовершенствованных покрытий (асфальтобетон, обработка битумом), но объемы были невелики.
Удельный вес дорог с твердым покрытием	10-15 тыс. км дорог с твердым покрытием. Менее 1% от общей сети	143,5 тыс. км дорог с твердым покрытием. Около 8-10% от общей сети
Типы покрытий	Гравий, булыжник	Гравий, булыжник, первые асфальтобетонные участки
Механизация и технологии	В 1921-1922 гг. на весь СССР у дорожников было 28 грейдеров, 35 моторных катков, 84 камнедробилки.	В годы первой пятилетки выпущено более 3500 прицепных грейдеров на конной тяге. Начался выпуск специализированной дорожной техники: самоходных катков, камнедробилок, грейдеров. В 1931 году организовано первое производство битумных эмульсий.

1.10 Учебные и научные заведения автомобильного транспорта

1918 год. Ноябрь

При научно-техническом отделе ВСНХ образована Научная автомобильная лаборатория (НАЛ). Три года спустя лаборатория была преобразована в Научный автотранспортный институт (НАМИ). Первым директором института был Н.Р. Бриллинг, его заместителями – Е.А. Чудаков и Е.К. Мазинг.

1920 год

В Петроградском институте путей сообщения открылись факультеты сухопутных и водных сообщений, затем – автодорожного транспорта и воздушных сообщений, в Московском – факультеты сухопутных и водных сообщений и эксплуатационное отделение при сухопутном отделении.

1926 год

В Ленинграде был создан Центральный научно-исследовательский автомобильно-дорожный институт (ЦИАТ), преобразованный впоследствии в ЦДОРНИИ, а также организована сеть местных научно-исследовательских организаций (республиканские институты, дорожно-исследовательские станции).

1930 год

Открыты автодорожные институты в Харькове, Саратове, Омске.

1930 год

Создан Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта. Первоначальное название института — Центральный институт автомобильного транспорта (ЦИАТ).

1930 год. 13 декабря

На базе Автодорожного факультета МИИТа и Высшей автомобильной школы Цудортранса создан Московский автомобильно-дорожный институт (МАДИ).

1931 год. Июль

Образована Академия коммунального хозяйства. Академия занималась исследованиями в области организации работы городского транспорта (трамвай, троллейбус).

РАЗДЕЛ 2. ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА СССР 20–30 ГГ. XX ВЕКА

2.1 Хронология развития отрасли

1918 год. 23 января

Всероссийский железнодорожный съезд утвердил «Положение об управлении железными дорогами Российской Республики Советов». На железных дорогах провозглашены принципы самоуправления и коллегиальности.

1918 год. 1 марта

На 1-м Всероссийском съезде железнодорожных профсоюзов был создан единый центральный комитет профсоюза рабочих и служащих железнодорожного транспорта.

1918 год. 5 октября

Приказом № 41 Главнокомандующий всеми вооруженными силами республики И.И. Вацетис объявил об утверждении Железнодорожных войск.

1919 год

Принята резолюция ВЦСПС о создании единого профсоюза железнодорожников. Состоялся первый Всероссийский съезд железнодорожников. Союз назван «Всероссийский профессиональный союз рабочих и служащих железнодорожного транспорта».

1923 год

Народный комиссариат путей сообщения РСФСР был преобразован в общесоюзный Народный комиссариат путей сообщения СССР.

1930 год

Организовано Центральное вагонно-конструкторское бюро (ЦВКБ), проектирующее новые подвижные составы.

1931 год

Создан Мосметрострой. В 2021 году компании исполнилось 90 лет. За это время сооружено 177 станций и около 300 км линий, в т.ч. около 270 подземных и 30 наземных.

1931 год

Учрежден Мосгипротранс. В 1960-е годы Мосгипротранс был генеральным проектировщиком строительства БАМа.

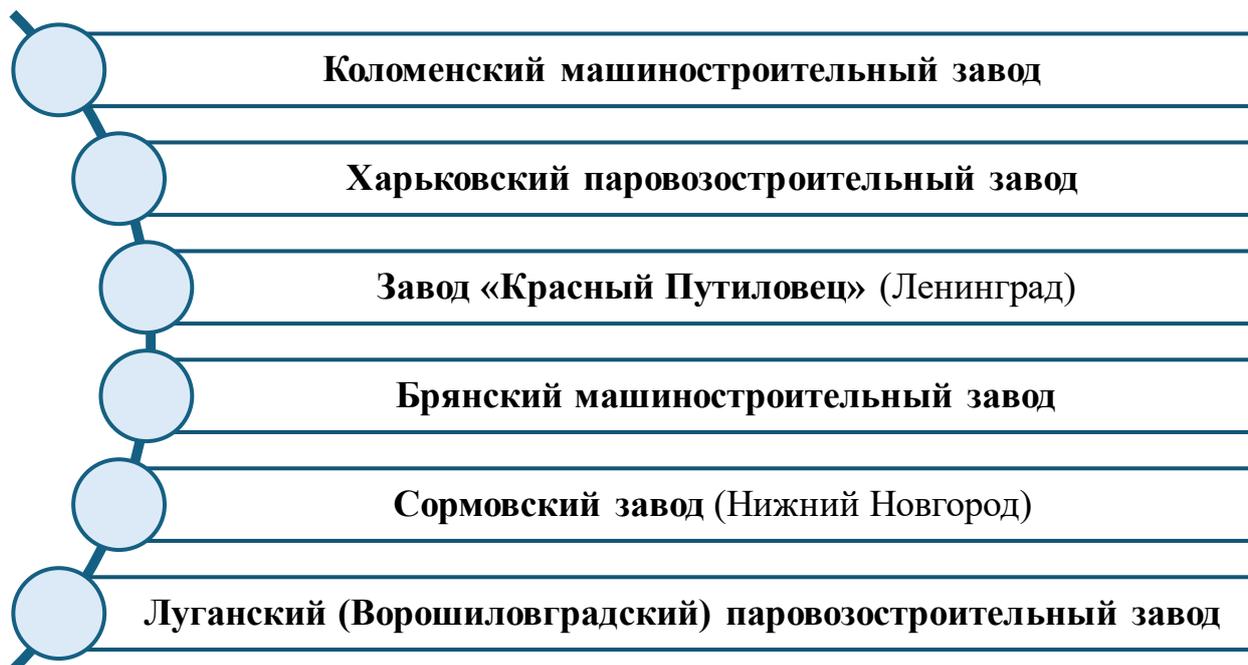
1934 год. Ноябрь

При Моссовете образовано Управление метрополитена, штат которого к моменту начала эксплуатации метро составил 3189 человек.

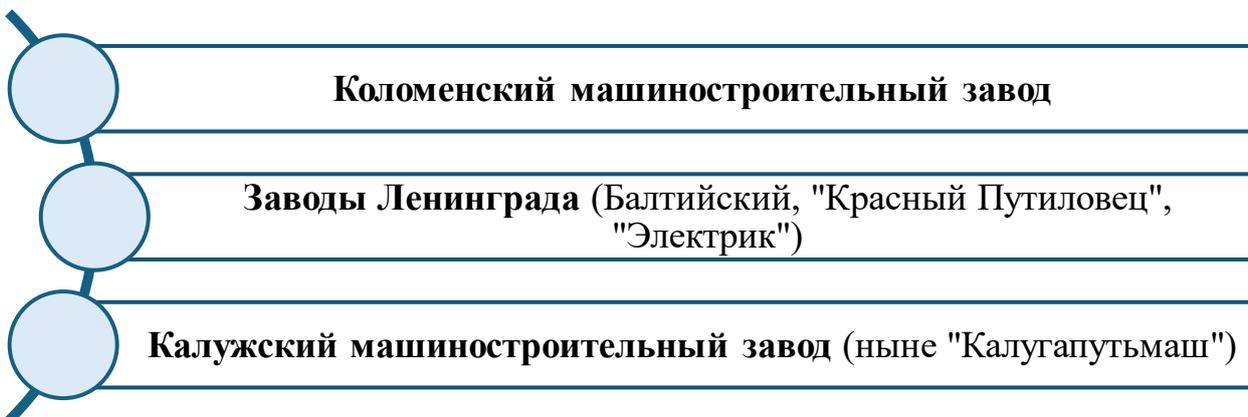
1935 год

Принято решение Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) о передаче Наркомату путей сообщения управления эксплуатации Московского метрополитена на правах дороги с подчинением непосредственно наркомату.

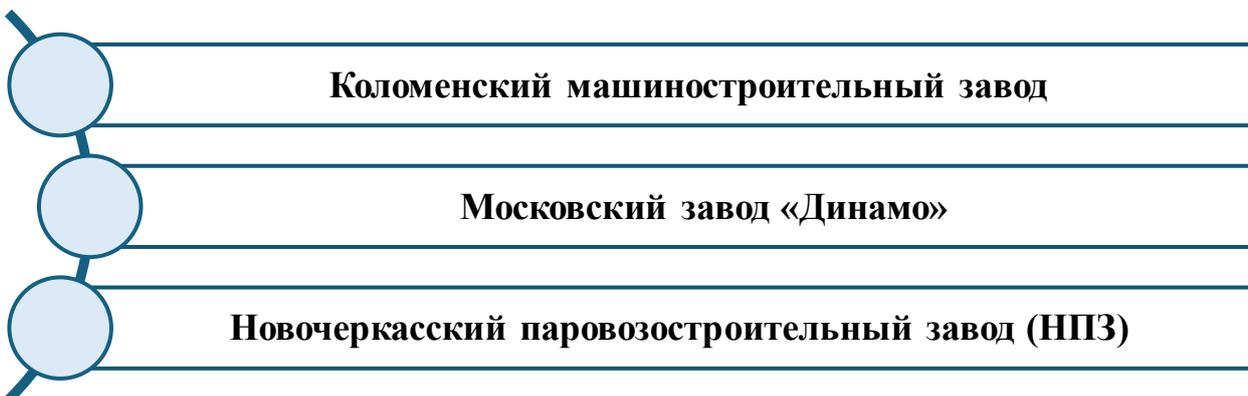
2.2 Заводы, занимавшиеся производством паровозов в СССР
в 20–30 гг. XX века.



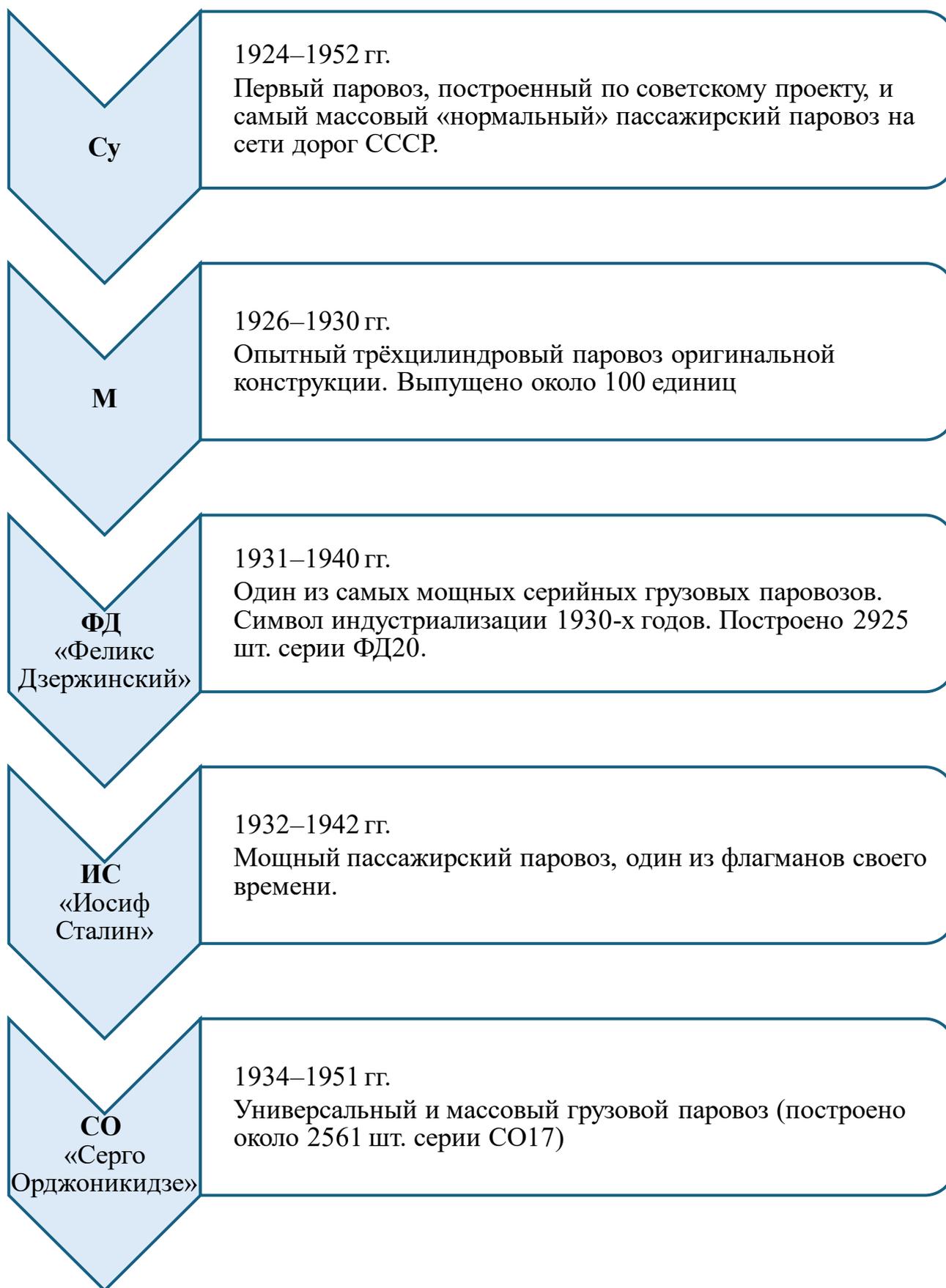
2.3 Заводы, занимавшиеся производством тепловозов в СССР
в 20–30 гг. XX века.



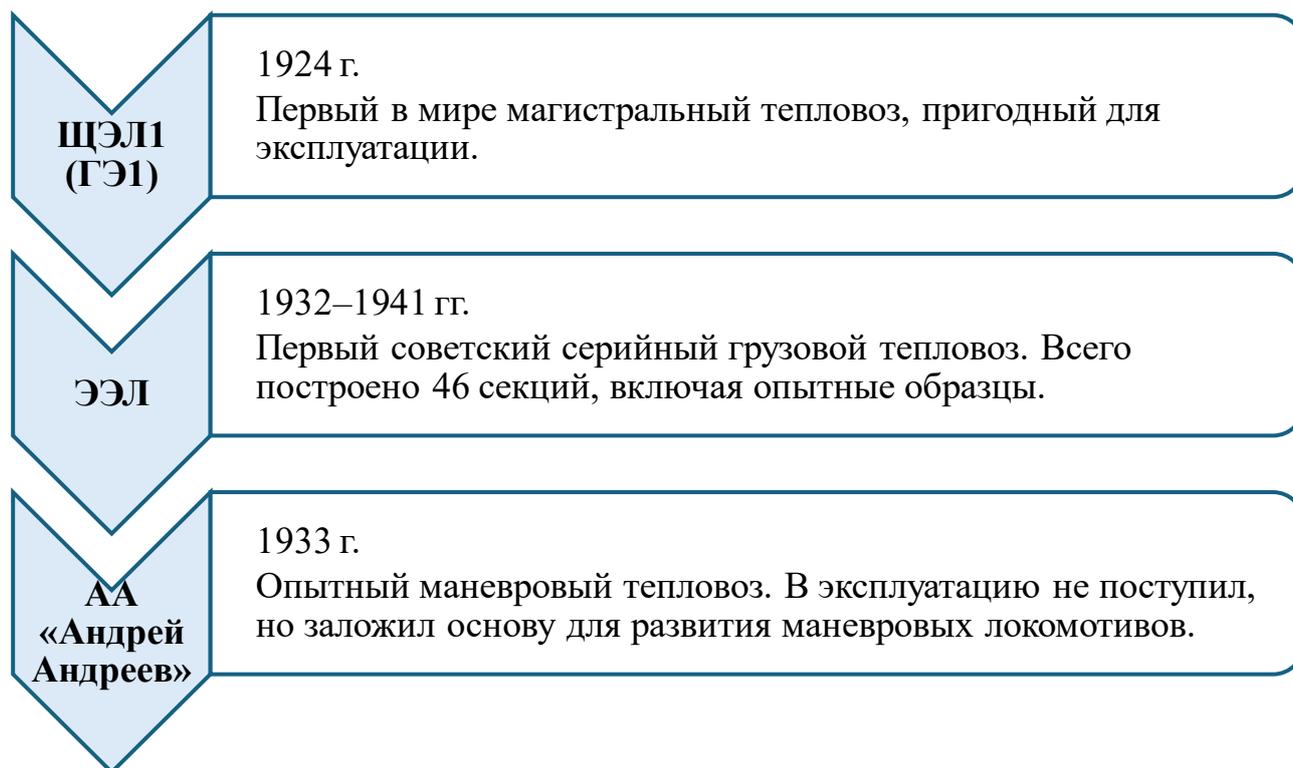
2.4 Заводы, занимавшиеся производством электровозов в СССР
в 20–30 гг. XX века.



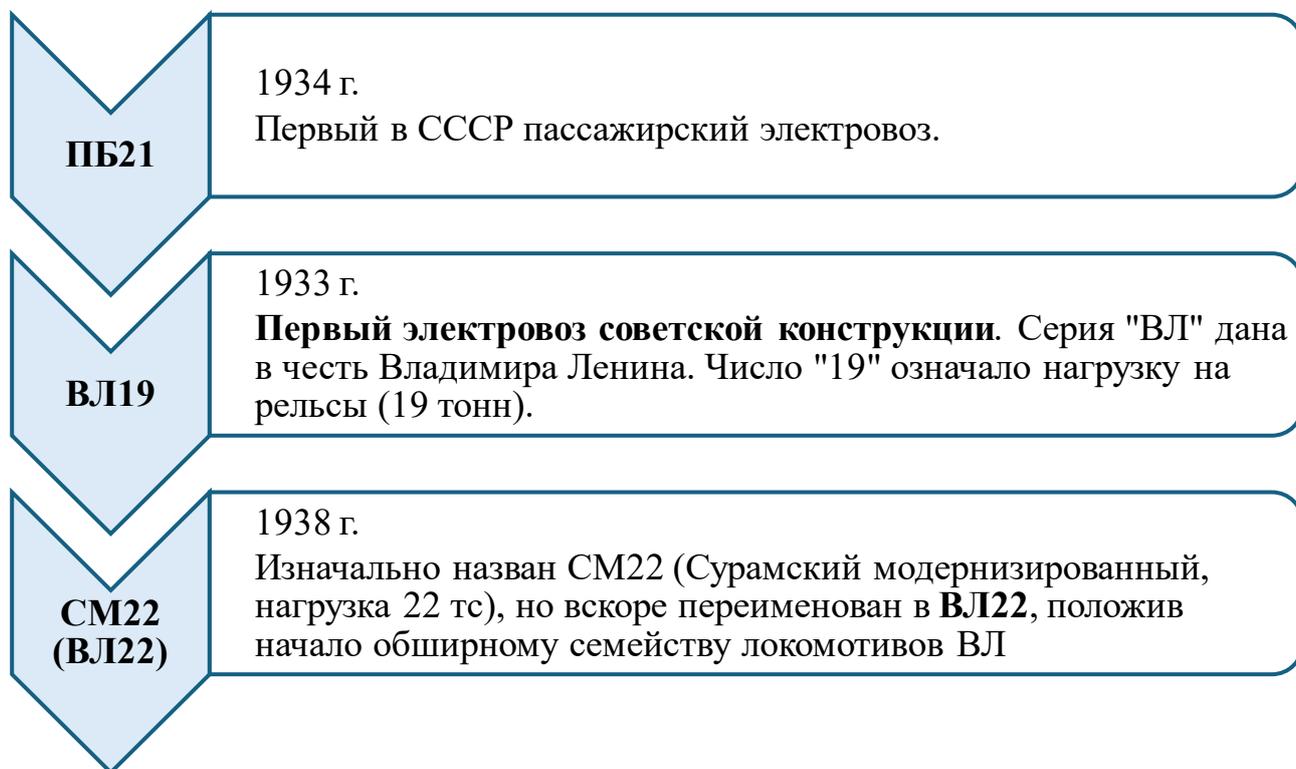
2.5 Модельный ряд паровозов СССР (1920-1930-е годы)



2.6 Модельный ряд паровозов СССР (1920-1930-е годы)



2.7 Модельный ряд электровозов СССР (1920-1930-е годы)



2.8 Основные характеристики и направления развития железных дорог СССР в 1920-е годы

Широкомасштабное строительство новых рельсовых путей сообщения

Гигантское увеличение грузоподъемности

Рекордные темпы роста грузовых перевозок

Упор на индустриализацию народного хозяйства с соответствующими изменениями в составе перевозок

Изменение в структуре пассажирских перевозок, существенный рост темпов и масштабов

Значительные достижения в области эксплуатационной техники

Техническое перевооружение

2.9 Среднегодовая эксплуатационная длина ж.-д. сети (в километрах) [3]

Годы	Всего	Широкой	Узкой	Годы	Всего	Широкой	Узкой
1913 ¹	58 549	55 574	2.975	1926 ²	74 594	73 465	1 129
1920	56 819	...	...	1927 ²	75 753	74 646	1 097
1921 ²	67 531	...	...	1928	76 887	75 883	1 004
1922 ²	69 430	67 758	1 672	1929	77 010	76 005	1 005
1923 ²	69 640	68 106	1 534	1930	77 073	76 070	1 003
1924 ²	73 858	72 546	1 312	1931	80 246	79 242	1 004
1925 ²	74 399	73 141	1 258	1932 ³	81 591	80 587	1 004

¹ В пределах СССР.

² Данные за соответствующие хозяйственные годы.

³ Предварительные данные на 1/VI 1932 г.

2.10 Было передано в эксплуатацию новых линий (км)

Годы	Км.
1926/27	1 419
1927/28	1 096
1928/29	587
1930	1 058

2.11 Коэффициенты густоты ж.-д. сети относительно площади и населения

Годы	1 тыс. км ² площади	10 тыс. жителей
1913	2,8	4,2
1922/23	3,3	5,2
1926/27	3,6	5,2
1931	3,8	5,0

2.12 Густота сети на 1931 г.

Республики и области	1 тыс. км ² площади	10 тыс. жителей
РСФСР	2,9	5,0
в т ч Московская обл.	29,6	4,3
Восточная Сибирь	0,9	8,2
БССР	20,4	4,9
УССР	30,5	4,4
СФСР	11,6	3,4
Узб. ССР	11,0	3,9
Туркм. ССР	3,5	14,9
Тадж. ССР	0,9	1,1

2.13 Данные о реконструкции технических средств железнодорожного транспорта по итогам первой пятилетки (1928–1932 гг.)

Показатели	По состоянию на конец года	
	1928	1932
Протяженность двухпутных и многопутных линий	15 609	19 006
Переведено на электротягу, км	19	146
Средняя грузоподъемность грузового вагона, т	17,6	18,8
Доля вагонов, оборудованных автотормозами, %	2	10,6
Доля вагонов, оборудованных автосцепкой, %	-	0,06
Доля большегрузных четырехосных вагонов в общем парке грузовых вагонов	10,5	15,2

2.14 Основные показатели работы железнодорожного транспорта в первой пятилетке [4]

Показатели	Годы	
	1928	1932
Отправление грузов, млн т	156,2	267,9
Грузооборот, млрд ткм	93,4	169,3
Перевезено пассажиров, млн чел	291,1	967,1
Пассажирооборот, млрд пассажиро-км	24,5	83,7
Скорость движения грузового поезда, км/ч:		
техническая	21,1	23
участковая	14,1	14,3

2.15 Основные показатели объема работы железных дорог [5]

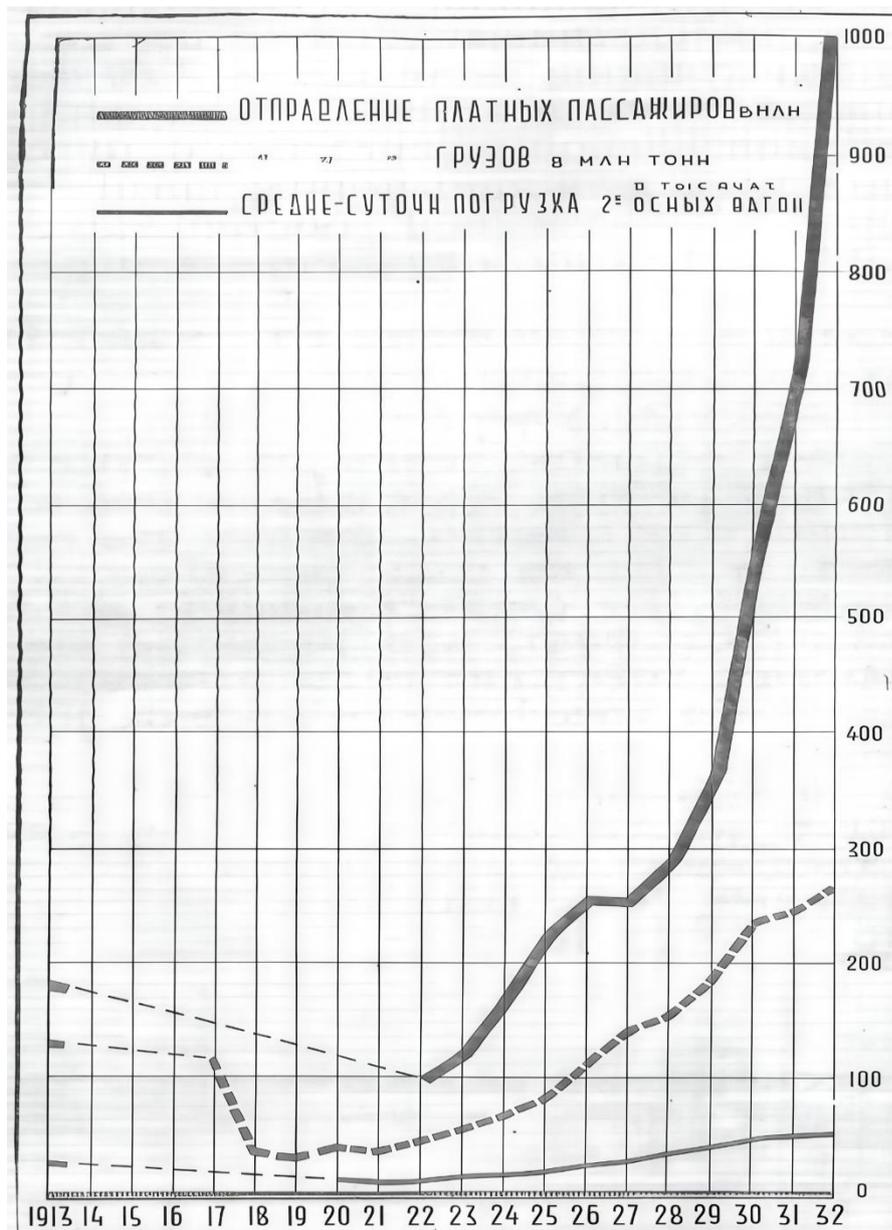
Годы	Приведенная продукция		Общий пробег паровозов в товарном движении. Миллионы паровозо-километров	Общий пробег вагонов товарного парка Миллиарды вагоно-осе - километров	Перевозки грузов в коммерческом движении		Среднесуточная погрузка тысячи 2-осных вагонов
	брутто	нетто			Общий пробег. млрд. тонно-километров	Отправлене млн. тонн	
	Миллиарды тонно-километров						
1913	170,2	92,2	211,9	18,3	65,7	132,4	27,4
1917	...	...	...	...	68,0	115,2	...
1918	...	...	...	...	14,2	37,2	...
1919	...	...	...	...	17,5	30,5	...
1920	...	...	...	...	14,4	40,3	10,5
1921	...	...	63,0 ¹	6,9 ¹	15,7	37,9	9,6
1922	...	34,1	65,1 ¹	6,4 ¹	18,2	44,8	9,3
1923	...	...	78,9 ¹	7,4 ¹	23,5 ¹	58,0 ¹	11,7 ¹
1924	92,6 ¹	50,0 ¹	101,7 ¹	9,2 ¹	33,7 ¹	67,5 ¹	13,5 ¹
1925	128,7 ¹	67,8 ¹	124,2 ¹	11,8 ¹	47,4 ¹	83,5 ¹	17,4 ¹
1926	179,3 ¹	94,0 ¹	170,6 ¹	16,4 ¹	68,9 ¹	116,8 ¹	24,0 ¹
1927	203,8 ¹	105,4 ¹	194,9 ¹	19,0 ¹	82,6	139,6	27,8 ¹
1928	228,9	119,9	218,8	21,6	93,4	156,2	32,3
1929	268,0	147,0	252,0	25,6	113,0	187,6	38,6
1930	321,2	188,3 ²	266,9	28,9	133,9 ² / 142,0 ³	238,7	46,3
1931	361,8	210,5 ² / 199,4 ³	292,3	31,8	145,8 ² / 162,8 ³	247,8	49,4
1932 ⁴	414,6 ⁴	250 ^{2,4} / 231,0 ³	321,8 ⁴	34,8 ⁴	166,0 ²	270,0	52,0 ⁴

¹ Данные за соответствующие хозяйственные годы.
² Тарифные тонно-километры.
³ Эксплуатационные тонно-километры.
⁴ Ожидаемое выполнение.

2.16 Динамика дальности пробега (во всех поездах; в км)

1913 г.	434 км.	1921 г.	343 км.	1927 г.	497 км.
1917 г.	458 км.	1922 г.	338 км.	1928 г.	485 км.
1918 г.	300 км.	1923-24 гг.	419 км.	1929 г.	497 км.
1919 г.	429 км.	1924-25 гг.	465 км.	1930 г.	463 км.
1920 г.	274 км.	1925-26 гг.	491 км.	1931 г.	467 км.

2.17 Динамика основных показателей объема работы железных дорог [5]



2.18 Удельный вес различных видов транспорта в грузообороте 1932 г.

Вид транспорта	Грузооборот	
	млрд ткм	%
Железнодорожный	169,3	79
Речной	26	12,1
Морской	18	8,4
Автомобильный	1	0,5
Итого	214,3	100

2.19 Показатели объёма грузовых перевозок и использования подвижного состава железнодорожного транспорта во второй пятилетке [4]

Показатели	Годы	
	1933	1937
Отправление грузов, млн т	268,1	5173
Грузооборот, млрд ткм	169,5	3548
Скорость движения грузового поезда, км/ч:		
техническая	24,4	31,4
участковая	13,8	19,6
Средний вес брутто грузового поезда, т	959	1200

2.20 Учебные и научные заведения железнодорожного транспорта

1918 год. Апрель

Постановлением Коллегии Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) учрежден Экспериментальный институт путей сообщения (ныне ВНИИЖТ) для «изучения транспортного дела, разрешения вопросов, вызываемых технической эксплуатации путей сообщения».

1918 год

Введены факультативные курсы лекций по тоннелям и частично метрополитенам в МИИПСе.

1918 год

При Петроградском институте учреждена школа путей сообщения (впоследствии – техникум железнодорожного транспорта).

1919 год

Введены факультативные курсы лекций по тоннелям и частично метрополитенам в Ленинградском политехническом институте.

1920 год. Апрель

Созданы высшие технические курсы НКПС, обучавшие студентов на тяговом и электротехническом факультетах.

1923 год

Московский Совет образовал при Управлении Московских городских железных дорог Бюро по проектированию метрополитена, которое провело предварительные изыскания и к 1928 году разработало проект линии первой очереди от Сокольников до центра города.

1924 год

Произошло слияние МИИПСа с Высшими техническими курсами НКПС. Институт получил новое наименование – МИИТ.

1924 год

Введены факультативные курсы лекций по тоннелям и частично метрополитенам в МВТУ.

1925 год

В МИИТе был создан Научно-исследовательский институт (НИИ), во главе которого стоял профессор Ф.Е. Максименко. При НИИ открыта аспирантура.

1926 год. 13 августа

В соответствии с приказом РВС СССР для проведения военного обучения в высших гражданских учебных заведениях были учреждены должности военных руководителей и заведующих кабинетами.

1926 год. 20 августа

МИИТу присвоено имя Ф.Э. Дзержинского.

1929 год

Открыт Ростовский транспортный вуз.

1929 год

Открыт железнодорожный техникум в Свердловске.

1930 год

Создан Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта как отраслевой вуз в системе НКПС СССР.

1930 год

В Томске на базе транспортных специальностей Томского технологического института был организован Сибирский институт инженеров транспорта. Через два года он стал называться Томским электромеханическим институтом инженеров железнодорожного транспорта.

1930 год

На базе Харьковского объединённого техникума путей сообщения был создан Харьковский эксплуатационно-тяговый институт инженеров железнодорожного транспорта (с 1933 года – Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта (ХИИТ)).

1931 год

Основан Среднеазиатский институт инженеров железнодорожного транспорта (с 1937 г. – Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта).

1931 год

В Новосибирске организован путейно-строительного институт инженеров железнодорожного транспорта (НоПИИТ) (с 1993 г. – Сибирская государственная академия путей сообщения)

1935 год

Учрежден Научно-исследовательский институт транспортного строительства (ЦНИИС, ВНИИТС) в составе Народного комиссариата путей сообщения. С 1954 по 1992 гг. являлся головным научно-исследовательским институтом Министерства транспортного строительства СССР.

1936 год

На базе «Трансгражданпроект» основан проектный институт «Трансэлектропроект». Институт осуществлял полный цикл проектно-изыскательских работ для электрификации и электроснабжения железных дорог на всей территории СССР и за его пределами.

1937 год

Создан Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта (ХабИИЖТ) (в 1997 году преобразован в Дальневосточный государственный университет путей сообщения, ДВУГПС).

РАЗДЕЛ 3. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ РЕЧНОГО (ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО) ТРАНСПОРТА СССР 20–30 ГГ. XX ВЕКА

3.1 Хронология развития отрасли

1918 год. 27 февраля

При ВСНХ создан Отдел водных сообщений. В ведение ВСНХ передавались Управление внутренних водных путей Народного Комиссариата путей сообщения, Отдел торгового мореплавания и Отдел торговых портов Народного Комиссариата торговли и промышленности, а также другие учреждения по заведованию водными сообщениями и торговым флотом.

1918 год. 18 мая

Отдел водных сообщений ВСНХ был преобразован в Главное управление водного транспорта (Главвод при ВСНХ).

1920 год. 10 января

Принят декрет о передаче управления водным транспортом Наркомату путей сообщения (НКПС). Образованное в составе НКПС Главное управление водным транспортом (Главвод) принимало на себя все функции Главвода при ВСНХ и признавалось единственным административным органом по руководству водным транспортом в республике.

1920 год. 5 ноября

Введено раздельное управление речным и морским транспортом.

1921 год. 28 июля

В составе НКПС было учреждено Центральное управление речного транспорта (ЦУРек). На местах создавались округа путей сообщения, которые объединяли все виды транспорта.

1923 год

Созданы правления государственных речных пароходств, в т.ч. Амурское. В составе НКПС было организовано Центральное правление речных государственных пароходств (Центрорека).

1931 год. 30 января

Учрежден Народный комиссариат водного транспорта СССР.

1939 год. 9 апреля

Народный комиссариат водного транспорта СССР разделен на: Народный комиссариат речного флота СССР, Народный комиссариат морского флота СССР.

3.2 Ключевые объекты гидротехнического строительства и их характеристики

Объект	Годы строительства	Протяженность / Мощность	Ключевые сооружения	Основное назначение и значение
Беломорско-Балтийский канал	1931–1933	227 км	19 шлюзов, 15 плотин, 49 дамб, 19 водоспусков	Связь Белого и Балтийского морей, освоение северных районов, транспортные перевозки
Канал имени Москвы (Москва-Волга)	1932–1937	128 км	Шлюзы, насосные станции, водохранилища	Снабжение Москвы водой, создание сквозного водного пути от Москвы к пяти морям
Днепровская ГЭС (Днепрогэс)	1927–1939	558 МВт (на 1939 г.)	Плотина длиной 760 м, здание ГЭС, судоходные шлюзы	Энергоснабжение промышленности УССР, ликвидация Днепровских порогов для сквозного судоходства

3.3 Речной транспорт в период советской модернизации

В революционный период отечественный речной флот, как и вся транспортная сфера, переживал хозяйственный упадок. Большая часть его находилась в частной собственности.

Согласно декрету СНК и ВСНХ «**О национализации торгового флота**», изданному 23 января 1918 г., все судоходные предприятия, принадлежавшие акционерным обществам, паевым товариществам и единоличным крупным предпринимателям, объявлялись общенациональной неделимой собственностью Советской Республики.

Все виды транспорта общего пользования, в т.ч. речной, стали составными частями единой транспортной системы и перешли в собственность государства.

Началась работа по восстановлению и ремонту флота и пристанского хозяйства. В 1923 г. были созданы первые советские государственные речные пароходства.

3.4 Речной транспорт в период 20-х годов XX века

Первым пятилетним планом развития народного хозяйства страны (1928–1932 гг.) предусматривалась модернизация и строительство речного флота. В 1928 г. был основан Тюменский судостроительный завод, на котором строились пароходы, лихтеры, баржи.

Завод «Красное Сормово», старейшее судостроительное предприятие в Сормовском районе Нижнего Новгорода (с 1849 г.), по-прежнему являлся основным производителем пароходов. Завод в 1922 г. получил новое название. На нем строили суда для буксировки нефтеналивных барж по Волге (буксир типа «ИндустрIALIZация», «Волгострой»).

Советские инженеры строили нефтеналивные баржи грузоподъемностью 12 тыс. т – крупнейшие в мире. **К концу 1931 г.** было построено 30 бензовозов грузоподъемностью 8,8. тыс. т.

В 1933 г. на заводе «Красное Сормово» был подготовлен к эксплуатации первый отечественный цельноварный пароход-буксир «Сварщик». Впоследствии на его основе в стране началось серийное производство цельноварных пароходов-буксиров. Кроме того, началось строительство буксирных теплоходов для эксплуатации на Оби и Енисее.

Необходимость строительства новых типов судов привела к созданию новых судоремонтно-судостроительных заводов, которые возводились в Астрахани, Котласе и др. городах.

В годы второй пятилетки (1933–1937 гг.):

Костромской судомеханический завод (1934 г.), который выпускал пассажирские, буксирные, пожарные, служебные катера, позже – баржи-площадки, нефтеналивные баржи, газоходы и катера для сплава леса по полугорным рекам.

Московский судостроительно-судоремонтный завод (1936 г.), производивший пассажирские теплоходы и грузовые баржи, которые эксплуатировались на большинстве водных путей СССР.

В 1929–1930 гг. была проведена работа по паспортизации речного флота, что дало возможность установить нормы и внедрить методы планирования его работы.

В 1930 г. на речном транспорте было введено диспетчерское руководство движением флота.

В 1931 г. в Северо-Западном и Северном пароходствах заработала селекторная телефонная связь, позже она была распространена на всю страну.

К 1939 г. более половины водных путей центральных бассейнов были обеспечены телефонной селекторной связью, возросла механизация портов и пристаней.

На базе Западно-Сибирского пароходства 5 февраля 1931 г. было учреждено Енисейское речное пароходство, располагавшее буксирами-толкачами, танкерами, несамоходным флотом. Пароходство осуществляло доставку грузов по рекам Енисей, Нижняя и Подкаменная Тунгуска, Ангара.

В 1932 г. была основана судоходная компания «Печорское речное пароходство», ставшее со временем основным перевозчиком в Республике Коми. Компания также занималась обслуживанием судов, перегрузочной техники и гидротехнических сооружений.

В годы второй пятилетки речной транспорт активно развивался в восточных районах страны. В это время начался переход на штурманскую систему, что способствовало повышению эффективности организации движения флота.

3.5 Структурный состав речного транспорта СССР в предвоенные годы



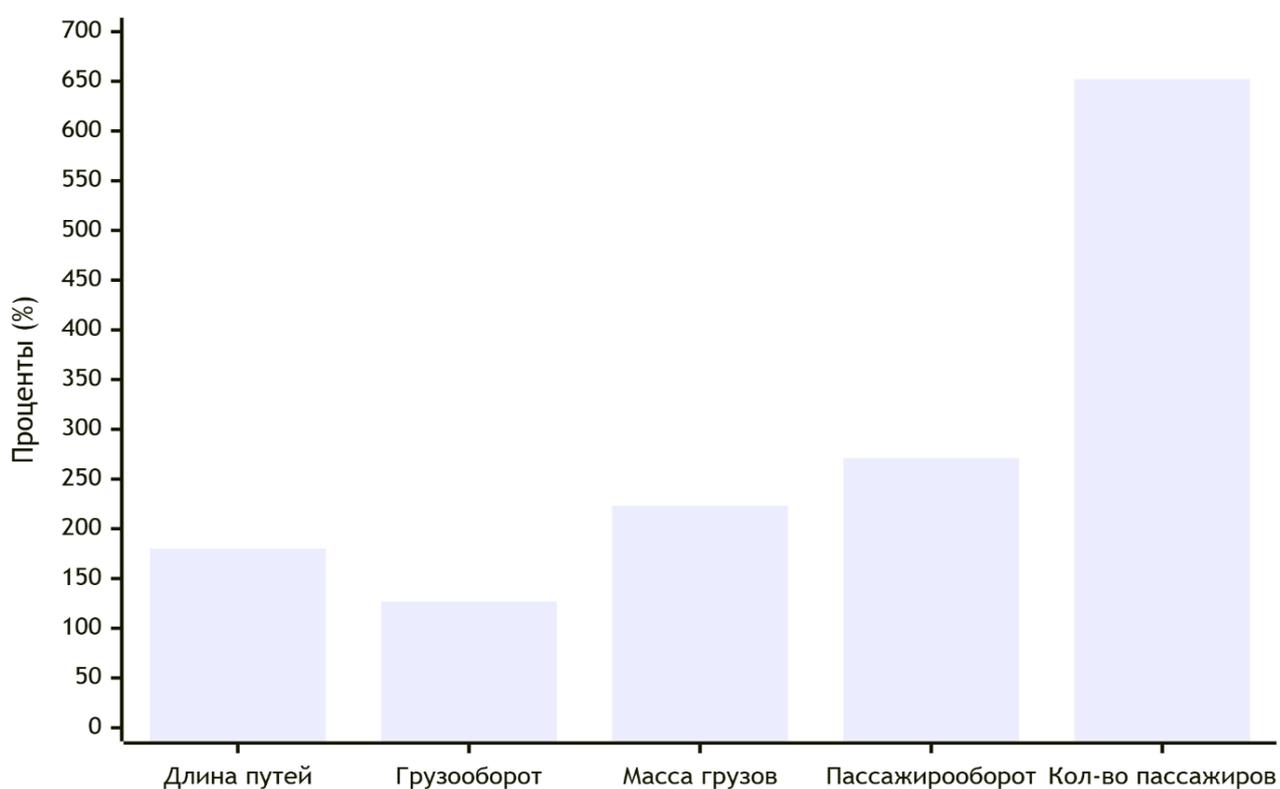
3.6 Основные показатели речного флота СССР (1920-1930-е гг.)

Показатель	1920–1921 гг. (после Гражданской войны)	1928 г. (конец НЭПа)	1932 г. (конец 1-й пятилетки)	1937 г. (конец 2-й пятилетки)
Грузооборот	Катастрофически низкий	15.6 млрд тонно-километров	16.1 млрд тонно-километров	36.1 млрд тонно-километров
Пассажирооборот	Незначительный	2.1 млрд пассажиро-километров	3.9 млрд пассажиро-километров	6.7 млрд пассажиро-километров
Количество перевезенных грузов	-	70.3 млн тонн	73.2 млн тонн	70.9 млн тонн
Количество перевезенных пассажиров	-	65.8 млн человек	107.5 млн человек	117.9 млн человек

3.7 Основные показатели речного транспорта [5]

	1913 г.		1940г.
	в современных границах	в границах до 17 сентября 1939 г.	
Протяжение эксплуатирования всеми организациями речных водных судоходных путей сообщения - км.	64,6	59,4	107,3
в том числе с обстановкой пути	39,9	36,7	101,3
из них с освещением	35,9	33,0	69,6
оборот -млрд-т-км.	28,9	28,5	36,1
Перевезено грузов-мли. т	35,1	32,7	73,1
в том числе:			
нефть и нефтепродукты	5,4	5,4	9,7
лес и дрова	11,0	10,0	40,2
каменный уголь	0,9	0,9	2,2
руда	-	-	0,1
минеральные строительные материалы	1,5	1,2	7,6
металлы и металлолом	0,6	0,6	0,5
хлебные грузы	6,1	6,0	5,2
Средняя дальность перевозки т груза - км.	823	872	494
Пассажиروоборот - млрд. пасжиро-километров	1,4	1,4	3,8
Перевезено пассажиров - мли.человек	11,5	11,2	73,0
Средняя дальность поездки одного пассажира - км.	125	125	55

3.8 Динамика развития речного транспорта СССР (1940 г. В % к 1913 г.)



3.9 Учебные и научные заведения водного транспорта

1920 год

В Петроградском институте путей сообщения открылись факультеты сухопутных и водных сообщений, затем – автодорожного транспорта и воздушных сообщений, в Московском – факультеты сухопутных и водных сообщений и эксплуатационное отделение при сухопутном отделении.

1921 год. 10 марта

На основании декрета Совнаркома РСФСР был создан Плавучий Морской научный институт для изучения Арктического бассейна (первый директор – профессор МГУ И.И. Месяцев).

1929 год. 2 марта

Создан ленинградский Институт судостроения и судоремонта во главе с профессором (впоследствии академиком) В.Л. Поздюниным.

1930 год

Открыты Одесский и Горьковский институты водного транспорта.

1930 год. 11 сентября

Основан Нижегородский институт инженеров водного транспорта (в 1993 г. – преобразован в Волжскую государственную академию водного транспорта.)

1932 год. 1 августа

Образован Московский речной техникум (МРТ).

1935 год. 25 апреля

В Ленинграде был открыт Гидрографический институт Главсевморпути, в котором готовили инженеров-гидрографов (в 1945 году он был преобразован в Высшее арктическое морское училище).

РАЗДЕЛ 4. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА СССР 20–30 ГГ. XX ВЕКА

4.1 Хронология развития отрасли

1921 год. 21 апреля

Совет Труда и Оборона принял постановление «Об управлении морскими торговыми портами республики». В составе Наркомата путей сообщения вместо Центрального морского эксплуатационного управления (ЦЭМОР) образовано единое Центральное управление морского транспорта (ЦУМОР).

1922 год. 13 июня

Постановлением Совета труда и обороны в составе Наркомата путей сообщения учрежден Государственный торговый флот (Госторгфлот).

1924 год. 18 февраля

Утвержден учредительский договор между Народным комиссариатом путей сообщения и Народным комиссариатом внешней торговли об образовании акционерного общества «Советский торговый флот» (Совторгфлот).

1929 год. 8 марта

Создано публичное акционерное общество «Совфрахт». Совфрахт обладал монопольным правом на фрахтование иностранного и отечественного тоннажа, агентирование судов в портах СССР и за границей.

1929 год. 14 июня

ЦИК и Совнарком СССР утвердили первый Кодекс торгового мореплавания Союза ССР.

1931 год. 30 января

Учрежден Народный комиссариат водного транспорта СССР.

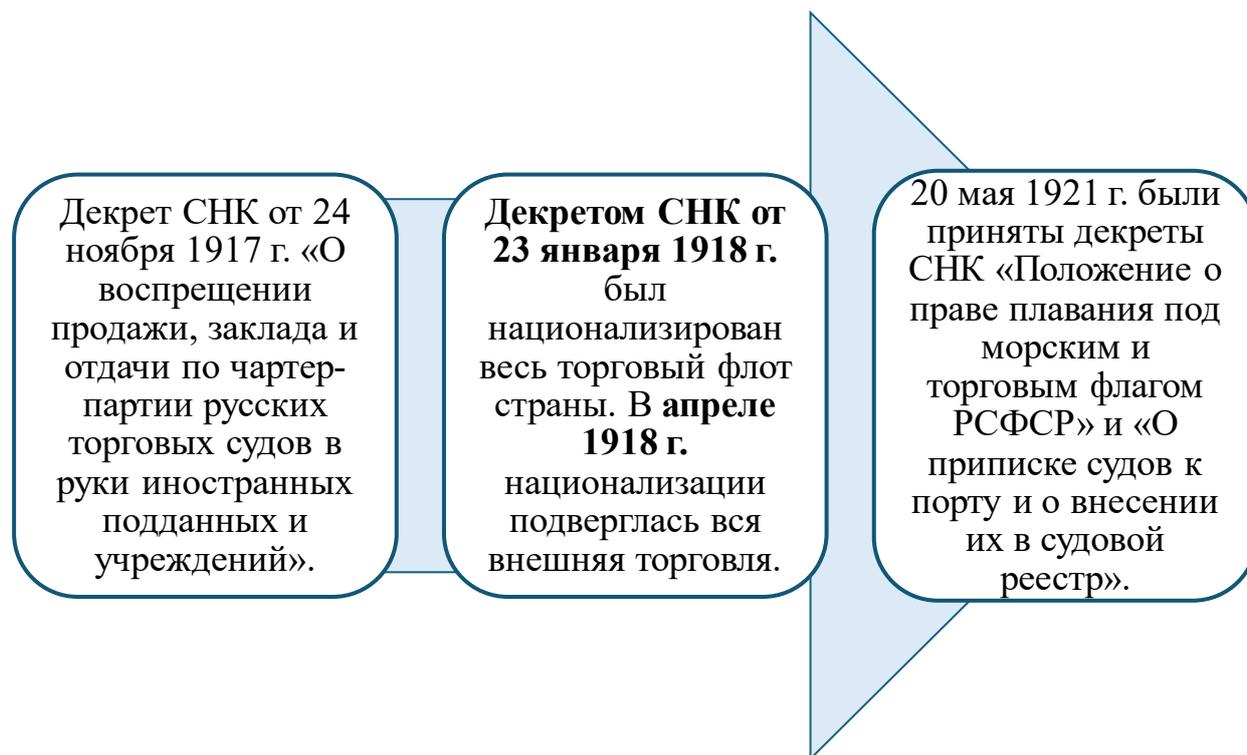
1932 год

Создано государственное учреждение Главное управление Северного морского пути (Главсевморпуть) для освоения Арктики

1934 год. Март

Создано Центральное управление морским флотом (ЦУМОРФЛОТ).

4.2 Первые распоряжения Советской власти.



4.3 Состояние морского флота СССР на начало 20-х годов XX века

Категория судов	Сохранность к 1922 году (от уровня 1913 года)
Пароходы и теплоходы	Около 20%
Парусные суда	Около 12%

4.4 Формирование и централизация морского транспорта СССР в 20-х годах XX века

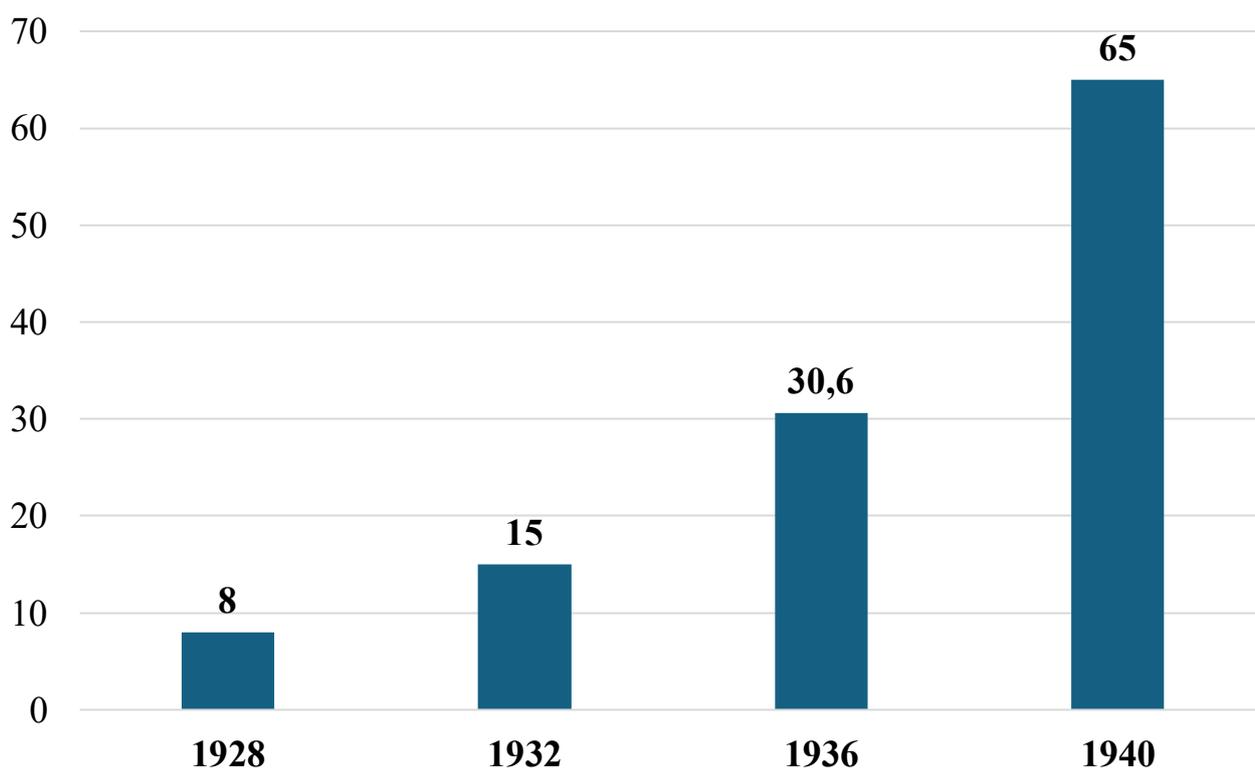
В 1922 г. в стране было образовано центральное конструкторское бюро «Балтсудопроект», деятельность которого была направлена на создание новых типов судов. За годы своей работы бюро разработало различные типы гражданских судов: танкеры, универсальные сухогрузы, лесовозы, лесовозы-пакетовозы, контейнеровозы, пассажирские, грузопассажирские, рыбопромысловые суда и т.д.

В 1923 г. были учреждены Среднеазиатское и Каспийское пароходства. Активно развивалось Черноморско-Азовское пароходство. Рост нефтепромыслов привел к увеличению перевозок нефти по морю и выдвинул на первое место по морскому грузообороту Каспийский бассейн. Морские

перевозки по Каспийскому морю к середине 1920-х гг. составляли 45% всего морского грузооборота СССР. Первое место занимал порт Баку.

18 июля 1924 г. НКПС и Народным комиссариатом внешней торговли СССР было учреждено акционерное общество «Советский торговый флот», объединившее эксплуатационную и коммерческую деятельность «Госторгфлота», «Доброфлота» и других судоходных предприятий.

4.5 Рост объемов перевозок морским транспортом, млн. т



4.6 Развитие морского флота СССР за 20-30-е годы XX века

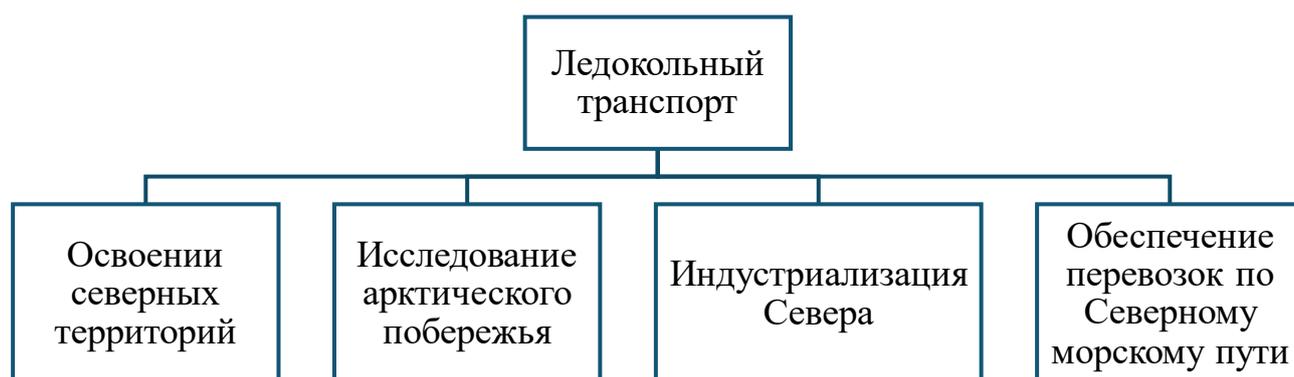
1924

Северное, Балтийское, Черноморско-Азовское, Каспийское, Среднеазиатское пароходства. 141 судно в эксплуатации.

1940

16 пароходств, 51 порт, 27 судоремонтных предприятий, 2 высших учебных заведения. 870 судов в эксплуатации.

4.7 Использование ледоколов в 20-30-е годы XX века



4.8 Ключевые ледоколы, эксплуатировавшиеся в 20-30-е годы XX века, и их краткие характеристики

Модель (Название)	Годы эксплуатации (в периоде)	Тип двигателя	Известные экспедиции и роль
Ермак	1920-1930-е гг.	Паровой	Обеспечивал перевозки грузов на Балтике, в Арктике и Белом море. В 1938 году участвовал в снятии папанинцев со льдины.
Красин	1920-1930-е гг.	Паровой	Знаменит экспедицией по спасению экипажа дирижабля «Италия» и мировым рекордом по свободному плаванию в Арктике в 1928 году.
Георгий Седов	1920-1930-е гг.	Паровой	Участвовал в исследовательских экспедициях 1929 и 1930 годов. В 1937 году был зажат льдами и совершил знаменитый 812-дневный дрейф.
А. Сибиряков	1920-1930-е гг.	Паровой	В 1932 году первым в истории прошел Северный морской путь за одну навигацию.
Челюскин	1930-е гг.	Паровой	В 1933 году был раздавлен льдами в Чукотском море, что привело к знаменитой операции по спасению экипажа с помощью авиации.

Модель (Название)	Годы эксплуатации (в периоде)	Тип двигателя	Известные экспедиции и роль
Ф. Литке	1920-1930-е гг.	Паровой	В 1934 году первым без аварий прошел Северным морским путем из Владивостока в Мурманск.
Садко	1920-1930-е гг.	Паровой	Участвовал в высокоширотных экспедициях. В 1937 году был зажат льдами вместе с «Г. Седовым» и «Малыгиным».
Малыгин	1920-1930-е гг.	Паровой	Участвовал в арктических экспедициях, в 1937 году был зажат льдами.
Иосиф Сталин	С 1937 года	Паровой	Спущен на воду в 1937 году.

4.9 Основные показатели морского транспорта Министерства морского флота (без Среднеазиатского пароходства)

	1913 г.		1940г.
	в современных границах	в границах до 17 сентября 1939 г.	
Товарооборот, млрд.тонно-миль	11,0	10,7	12,8
Перевезено грузов, млн. т	15,1	13,9	31,2
Средняя дальность перевозки 1 т груза, миль	726	772	411
Пассажиروоборот, млн. пасажиро-миль	550	550	473
Перевезено пассажиров, млн. человек	3,7	3,4	3,1
Средняя дальность поездки одного пассажира, миль	149	162	153

РАЗДЕЛ 5. РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА СССР 20–30 ГГ. XX ВЕКА

5.1 Хронология развития отрасли

1918 год. Апрель

При Всероссийской коллегии по управлению Воздушным флотом Республики создан отдел по применению авиации в народном хозяйстве.

1918 год. 24 мая

Всероссийская коллегия по управлению воздушным флотом Республики («Увофлот») преобразована в Главное управление рабоче-крестьянского Красного воздушного флота (Главвоздухфлот).

1918 год. 31 декабря

При ВСНХ для руководства авиационной промышленностью создано Главное управление объединенных авиационных заводов (Главкоавиа).

1919 год

Создана Комиссия по тяжелой авиации (КОМТА). В нее вошли видные ученые и инженеры Н. Е. Жуковский, В. П. Ветчинкин, Б. Н. Юрьев, В. А. Архангельский, В. Л. Моисеенко, В. Л. Александров, А. А. Байков, М. В. Носов, А. М. Черемухин, К. К. Баулин, А. Н. Туполев.

1921 год. Ноябрь

Образовано смешанное «Русско-германское общество воздушных сообщений» («Дерюлюфт»). Спустя полгода, 1 мая 1922 г. была открыта первая международная почтово-пассажирская авиалиния в СССР по маршруту Москва – Кенигсберг.

1922 год. Декабрь

Реввоенсовет республики принял решение о создании при Главном управлении воздушного флота Инспекции гражданского воздушного флота (ГВФ). В функции инспекции входили: разработка мероприятий по применению гражданской авиации, определение темпов развития, технический контроль над открываемыми воздушными линиями.

1923 год. 9 февраля

Принято постановление Совета Труда и Оборона СССР «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации». Постановление законодательно закрепило создание новой отрасли народного хозяйства – гражданской авиации. День 9 февраля принято считать официальной датой рождения гражданской авиации страны.

1923 год. Март

Создана общественная организация «Российское общество друзей воздушного флота» (ОДВФ). Члены общества вели предварительную авиационную подготовку молодежи из числа добровольцев.

1923 год. 17 марта

Создано Российское акционерное общество Добровольного воздушного флота – «Добролет». «Добролет» сыграл большую роль в подготовке первых пилотов и техников гражданской авиации.

1923 год. 2 августа

Повсеместно впервые был проведен праздник Воздушного Флота СССР.

1925 год. Март

Создано общество друзей авиационной обороны и промышленности СССР (Авиахим).

1927 год. 23 января

В результате объединения Авиахима и Общества содействия обороне СССР (ОСО) создана массовая организация – Осоавиахим, сыгравшая важную роль в развитии советской авиации.

1928 год. 4 ноября

Открылась Харьковская школа пилотов Осоавиахима. К этому времени в стране функционировали Московская, Ленинградская, Качинская, Борисоглебская, Оренбургская и Вольская авиационные школы.

1929 год

Создана полярная авиация для освоения и исследования бассейна Тихого океана, сопровождения морского транспорта.

1930 год. 1 ноября

Была организована Главная инспекция ГВФ СССР, которая с 23 февраля 1930 года стала высшим государственным органом планирования развития ГВФ.

1932 год. 26 марта

Создано Главное управление гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ), присвоено сокращенное наименование «Аэрофлот»

1932 год. 27 апреля

Утвержден Воздушный кодекс. Кодекс стал важным документом Советского воздушного законодательства. Он защитил суверенитет воздушного пространства СССР и утвердил условия для широкого применения авиации в народном хозяйстве.

1933 год. 28 апреля

Установлен праздник «День Воздушного Флота СССР». Он стал ежегодно отмечаться, начиная с 18 августа 1933 г.

1934 год. 19 мая

Принято постановление о реорганизации органов управления ГВФ. Ликвидируются тресты и создаются 12 территориальных управлений. Такая структура сохранилась до 1990-х годов.

1934 год. 14 октября

Создан профсоюз авиационных работников (ранее – ЦК профсоюза шоферов и авиаработников).

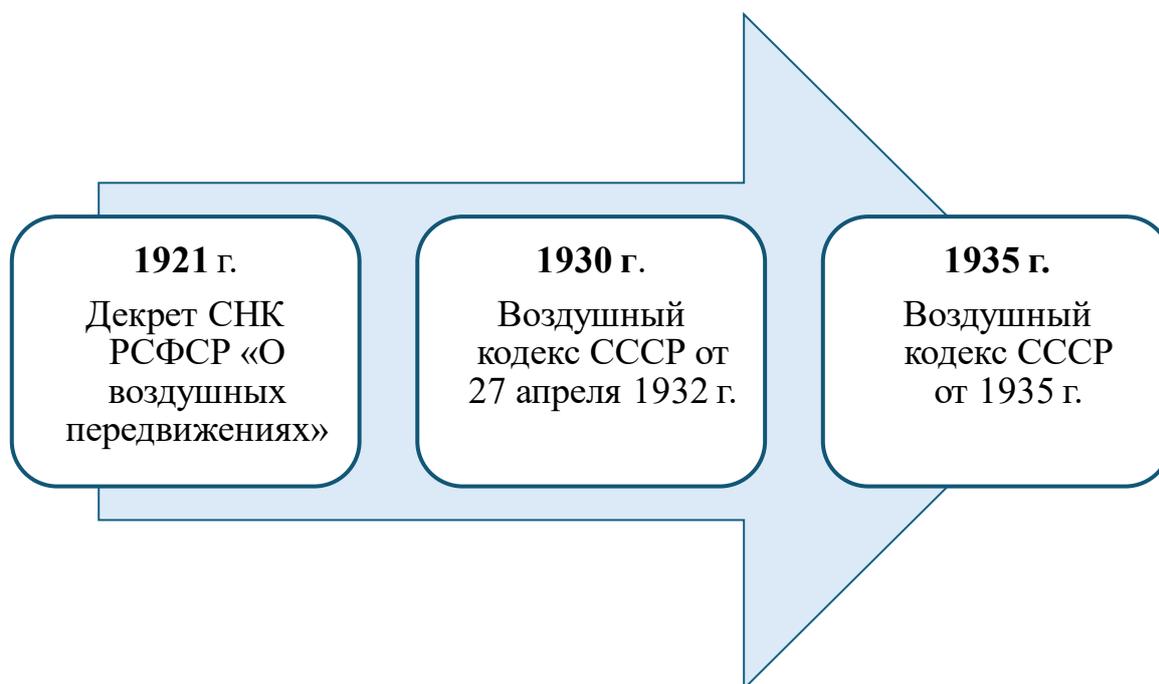
1935 год

Учрежден нагрудный знак «Отличник Аэрофлота».

1936 год. 1 февраля

СССР вступил в члены Международной авиационной организации (ФАИ), которая за пять предвоенных лет зарегистрировала 124 мировых рекорда, установленных СССР.

5.2 Документы, регламентирующие деятельность воздушного транспорта



В мае 1922 г. на Ходынском летном поле был открыт Центральный аэродром им. М. В. Фрунзе.

5.3 Основные модели самолетов СССР 20–30 гг.

Год/Период	Событие / Модель самолета	Значение и характеристики
1920-е годы	Использование переоборудованных боевых самолетов	Первые годы гражданская авиация работала без специализированных пассажирских самолетов.
1925	ПМ-1	Один из первых пассажирских самолетов советской конструкции (5 мест).
1929	К-5 (Калинин)	Первый пассажирский самолет, допущенный в СССР к серийному производству. Деревянно-полотняная конструкция, 6-8 пассажиров, скорость до 160 км/ч, потолок 4270 м. Выпущено ~260 шт..
1929	АНТ-9 (Туполев)	Цельнометаллический 9-местный самолет. Комфортабельный салон, скорость до 209 км/ч, дальность до 1000 км. Выпущено ~60 шт..
Начало 1930-х	Серийное производство самолетов	Парк дополнили ПС-9, АИР-6, ХАИ-1, «Сталь-2», «Сталь-3», ПС-35.
1931	Ш-2	Первый советский серийный самолет-амфибия (первый полет – 11 ноября 1930 г.).
1932	АНТ-20 «Максим Горький»	Гигантский агитационный пассажирский самолет.
1935–1941	Полный переход на отечественные самолеты	Импортные пассажирские самолеты полностью выведены из эксплуатации.
Конец 1930-х	ПС-84 (Ли-2)	Один из основных самолетов предвоенного времени. Лицензионная копия американского DC-3.

5.4 Объем проведенной работы на авиалиниях СССР за 1923 г. [6]

	Добролет	Юнкерс	Дерулюфт	Всего
Налетано (км)	47123	140500	192650	380273
Перевезено пассажиров	299	1025	352	1676
Перевезено грузов (кг)	1998	2140	24215	28343*

*Для сравнения, в Западной Европе за 1923 г. было перевезено около 53 тыс. пассажиров и свыше 1000 т грузов.

5.5 Перечень самолетов ГВФ с распределением по Обществам воздушных сообщений на 1 марта 1925 года

Общества	Юнкерс	Фоккер-III	Дорнье-Комета	АК-1	Всего
Добролет	16	-	-	1	17
Юнкерс	8	-	-	-	8
Закавиа	3	-	-	-	3
Укрвоздухпуть	-	-	6	-	6
Дерулюфт	-	9	-	-	9
ОДВФ	1	-	-	-	1
Итого	28	9	6	1	44

5.6 Сравнительная таблица по ведущим Европейским странам за 1926 год

Страны	Протяженность линий, км	Пройдено км за год	Перевезено	
			Пассажиров	Грузов
Германия	20 400	6 400 900	56 000	942 000
Англия	3 370	1 331 000	14 675	456 000
Франция	15 600	5 207 000	18 861	1 660 000

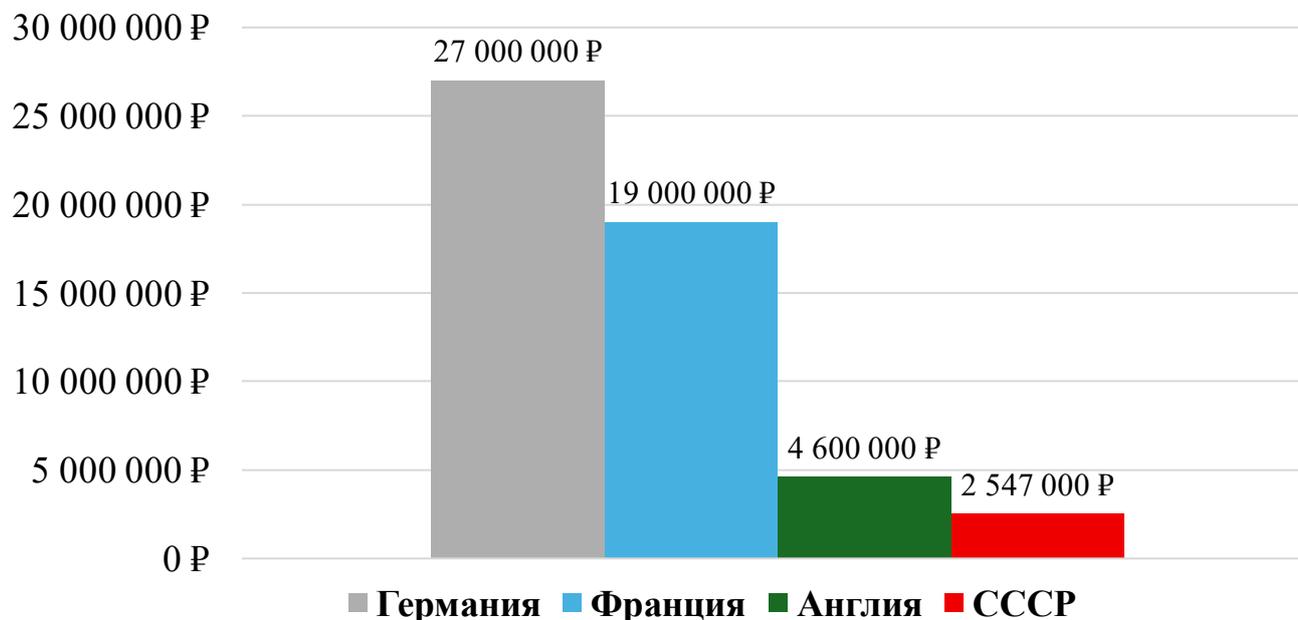
5.7 Сеть воздушных линий и их количественные показатели в крупнейших странах мира в 1927 г.

Страны	Протяженность, км	Пройдено, км	Перевезено пассажиров	Перевезено грузов (кг)
Германия	20 000	9 208 000	102 681	1 943 000
САСШ	15 600	10 000 000	-	1 700 000
Франция	12 000	5 207 000	18 861	1 600 000
Англия (без колоний)	4 000	1 500 000	20 000	800 000
СССР	7 022	1 817 952	7 079	170 381

5.8 Дотации ГВФ за период 1923–1927 гг.

Общества	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.
Добролет	-	459 703	-	340 297	397 000
Укрфоздухпуть	48 038	75 000	100 000	302 174	422 000

5.9 Бюджеты гражданской авиации в крупнейших странах Европы на 1927–28 гг. [7]



5.10 Развитие воздушных сообщений в СССР с начала возникновения гражданской авиации до 1927 г.

	1922 г.	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.
Пройдено, км	156 800	377 710	541 764	894 539	1 313 130	1 790 516
Перевезено пассажиров	486	1433	2618	3398	4085	3962
Перевезено грузов и почты, кг	18 250	27 885	48 309	76 789	84 561	158 789

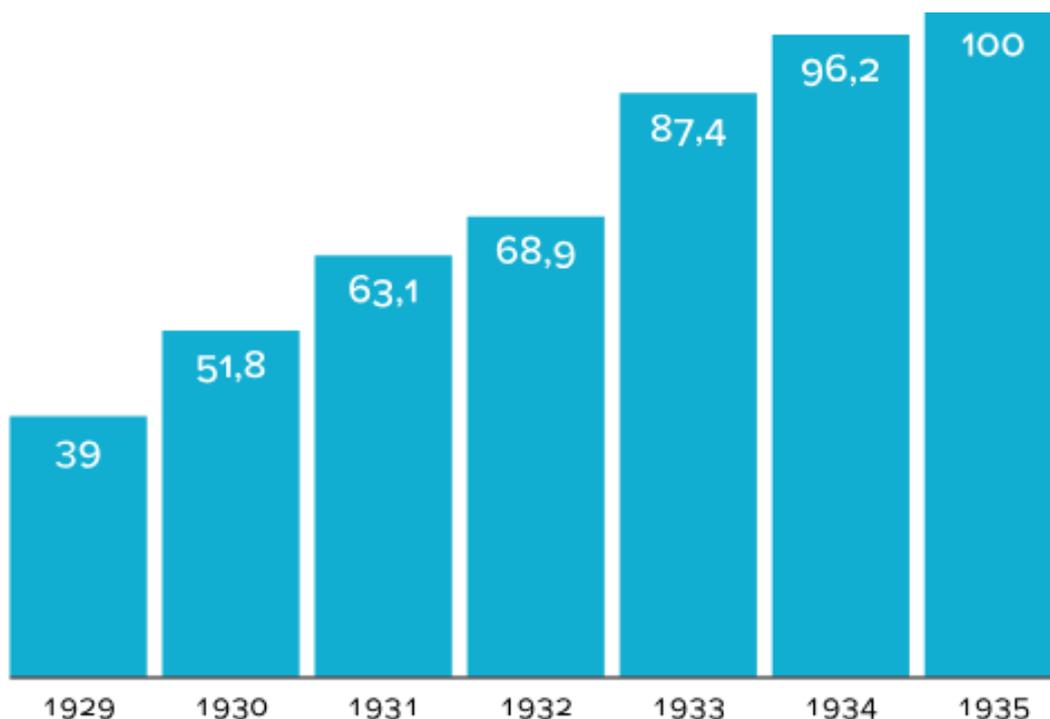
5.11 Обобщенные показатели работы воздушных линий ГВФ СССР за 1923–1928 гг. (без учета общества «Дерулюфт»)

Годы	Протяженность действующих линий, км	Налет, тыс. км	Перевезено			
			Пассажиров, тыс. чел.	Почты, т	Грузов, т	Всего, т
1923	420	48,2	0,2	1,9	0,1	18,0
1924	4002	116,3	1,4	2,2	7,0	106,6
1925	3354	497,9	3,1	7,9	18,1	243,0
1926	4764	937,6	3,6	26,5	36,5	300,8
1927	5922	1451,1	6,1	47,7	64,4	537,2
1928	9326	1726,4	7,0	64,8	85,3	641,7

5.12 Функции образованного 19 октября 1930 г. Всесоюзного объединения гражданского воздушного флота [8]



5.13 Доля советских самолетов на эксплуатации в Аэрофлоте, % [9]



5.14 Мировые рекорды и ключевые достижения советской авиации
(1920-1930-е гг.)

Год	Достижение	Экипаж / Испытатель	Самолет	Значение и дополнительные факты
1935	Новый мировой рекорд высоты	Владимир Коккинаки	И-15 (доработанный)	14 575 м. Рекорд превысил предыдущее достижение на 142 метра.
1936	Беспосадочный перелет Москва — Дальний Восток	Чкалов, Байдуков, Беляков	АНТ-25	Преодолено 9374 км за 56 часов. «Генеральная репетиция» перелета через Северный полюс.
1937	Первый в мире перелет через Северный полюс в США	Чкалов, Байдуков, Беляков	АНТ-25	Преодоление более 9000 км по сложнейшему арктическому маршруту.
1937	Перелет Москва — Сан-Джасинто (США) через Северный полюс	Громов, Юмашев, Данилин	АНТ-25	Установлен мировой рекорд дальности полета по прямой — 10 148 км.
1938	Мировой рекорд высоты для женщин	Гризодубова, Осипенко, Раскова	АНТ-37 «Родина»	Беспосадочный перелет Москва — Дальний Восток.

5.15 Первый в истории беспосадочный перелёт из СССР в США через Северный полюс на самолёте АНТ-25.



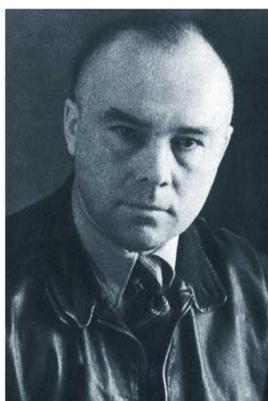
5.17 Ведущие авиаконструкторы



Андрей Туполев

1888–1972

Под его руководством спроектировано более 100 типов самолётов. На самолётах Туполева установлено 78 мировых рекордов и совершено 30 выдающихся перелётов.



Николай Поликарпов

1892–1944

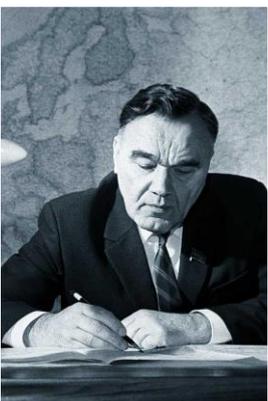
Основатель отечественной истребительной авиации. Разработал более 80 самолётов разных типов.



Сергей Ильюшин

1894–1977

Под его руководством созданы многие типы штурмовиков, бомбардировщиков и пассажирских самолётов.



Александр Яковлев

1906–1989

Под его руководством создано более 100 серийных типов и модификаций самолётов.

5.18 Восприятие самолетов и авиации населением

Начало 1920-х

- Многие впервые в своей жизни видели самолет. Неверие, испуг, непонимание. Авиация - нечто таинственное, доступное только избранным.

1920-е годы

- Начало просветительской работы с населением, касающейся «авиационного ликбеза». Попытки объяснить полезность самолетов в пожаротушении, в распылении ядовитого порошка над полями для борьбы с насекомыми, в делах, связанных с межеванием земли, а также для наблюдения за угодьями. Начало популяризации авиации.

1930-е годы

- Активная пропаганда летных достижений советской страны. Летчиками в то время мечтали стать практически все: их имена знали наизусть, их портреты из газет и журналов вырезали и хранили представители подрастающего поколения.

5.19 Основные направления использования гражданской авиации СССР



Освоение территорий

Связь с отдаленными и труднодоступными регионами (Сибирь, Дальний Восток, Средняя Азия).

Обеспечение экспедиций (в том числе арктических).

Пропаганда и престиж

Установление мировых авиационных рекордов (дальность, высота).

Проведение грандиозных воздушных парадов (например, в Тушино).

Пропаганда авиации среди населения через общество Осоавиахим.

5.20 Учебные и научные заведения воздушного транспорта

1918 год

Совнарком поддержал предложение Н.Е. Жуковского об организации Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ). Руководителем назначен профессор Н.Е. Жуковский

1919 год

По инициативе Н.Е. Жуковского открыт Московский авиационный техникум, преобразованный в 1920 году приказом Реввоенсовета республики в Институт инженеров Красного воздушного флота, а в 1922 году – в Академию воздушного флота имени Н.Е. Жуковского.

1925 год

На механическом факультете Московского высшего технического училища (МВТУ) организовано аэромеханическое отделение, преобразованное в 1929 году в аэромеханический факультет.

1930 год

Создание первого вуза гражданской авиации – Ленинградского института инженеров гражданского воздушного флота (ЛИИГВФ).

1930 год. 20 марта

Разделение Московского высшего технического училища (МВТУ) на пять специализированных инженерных вузов, в числе которых было и Высшее аэромеханическое училище (ВАМУ).

1930 год

При Совете труда и обороны образовано Всесоюзное объединение Гражданского воздушного флота (ВО ГВФ).

1930 год. 20 августа

Высшее аэромеханическое училище (ВАМУ) было переименовано в Московский авиационный институт (МАИ).

1930 год. 4 октября

Приказом № 94 Главной инспекции гражданского воздушного флота создан Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации (НИИ ГВФ).

1939 год

Создан Московский институт инженеров ГВФ им. К.Э. Циолковского.

Список использованных источников и литературы

1. Народное хозяйство СССР в 1990 г.: Стат. ежегодник / Госкомстат СССР. - М.: Финансы и статистика, 1991.
2. Народное хозяйство РСФСР в 1990 г.: Статистический ежегодник / Госкомстат РСФСР. - М.: Финансы и статистика, 1991.
3. Врврврв
4. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Том 2. 1917—1945 (книга, часть 2) // Энциклопедия нашего транспорта. 2024. [Электронный ресурс] URL: [https://wiki.nashtransport.ru/wiki/История_железнодорожного_транспорта_России_и_Советского_Союза.Том_2._1917—1945_\(книга,_часть_2\)](https://wiki.nashtransport.ru/wiki/История_железнодорожного_транспорта_России_и_Советского_Союза.Том_2._1917—1945_(книга,_часть_2)) (дата обращения: 24.08.2025).
5. Исторические материалы: электрон. науч.-образовательный портал / ред. П. В. Рябов. – Москва, 2010–2024. – [Электронный ресурс] URL: <https://istmat.org/> (дата обращения: 09.09.2025).
6. История Отечественной гражданской авиации / Москва: Воздушный транспорт, 1996.
7. Зарзар, В.А. Советская гражданская авиация и ее перспективы // Плановое хозяйство. 1928. - № 8.
8. Елисеев Б. П. СТАНОВЛЕНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ // Научный вестник МГТУ ГА. 2023. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/stanovlenie-otechestvennoy-grazhdanskoy-aviatsii-yuridicheskie-aspekty> (дата обращения: 08.10.2025).
9. История полетов [Электронный ресурс] // Спецпроекты ТАСС. – URL: <https://spec.tass.ru/istoriya-poletov/> (дата обращения: 09.09.2025).
10. История отечественной гражданской авиации в 3 т. / А.Р. Балычев, В.В. Филиппов, В.Н. Иванченко. – М: ИД Академии Жуковского, 2024. – Т. 1. – 512 с.
11. История транспорта России: учебник / А.Ш. Айзатуллова, М.Ю. Алексеева, Н.В. Васильева, Л.Н. Галимова, Л.В. Демидов, В. В. Денисов, С. В. Жанказиев, М. О. Иванова, В. Н. Иванченко, А. А. Конов, Н. А. Кудрявцев, А. А. Курасова, Н. Н. Овчинников, Т. Л. Пашкова, В. В. Сильянов, Г. Я. Сеницын, М. Г. Сеницын, А. Ф. Смык, А. Н. Соловьев, Н.А. Суворов, Ю. Н. Уртминцев, Г. Н. Чуплыгин. — Москва: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2019. — 380 с. — 978-5-907055-03-2.
12. Транспорт России. Исторические очерки. Этапы экономических преобразований в транспортной системе (1918–1955). – М.: ООО «Издательство «Пан пресс»», 2009. – 446 с.: ил.
13. Никитина Ольга Андреевна «Крылатое чудо»: восприятие самолета как технологического достижения в советском обществе 1920-1930-х гг. // Манускрипт. 2025. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/krylatoe-chudo-vospriyatie-samoleta-kak-tehnologicheskogo-dostizheniya-v-sovetskom-obshchestve-1920-1930-h-gg> (дата обращения: 03.10.2025).

14. Крылов Семён Владимирович ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ОПЫТ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ ВОЕННОЙ И ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР НА РУБЕЖЕ 1930–1940-Х ГОДОВ // ВИЖ. 2022. №7. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otechestvennyy-opyt-upravleniya-vozdushnym-dvizheniem-voennoy-i-grazhdanskoy-aviatsii-sssr-na-rubezhe-1930-1940-h-godov> (дата обращения: 03.10.2025).
15. Разенков А. С. Освобождение от иностранной зависимости как одна из приоритетных задач авиастроения советской России в 1920-е гг. (по материалам трудов А. Р. Нарского) // Наука и современность. 2014. №29. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osvobozhdenie-ot-inostrannoy-zavisimosti-kak-odna-iz-prioritetnyh-zadach-aviastroeniya-sovetskoj-rossii-v-1920-e-gg-po-materialam-trudov-a-r> (дата обращения: 13.10.2025).
16. Лазуревская Юлия Андреевна ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: ОТ СПЕЦИАЛЬНЫХ К КОМПЛЕКСНЫМ ИССЛЕДОВАНИЯМ // Вестн. Том. гос. ун-та. История. 2022. №77. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/istoriya-razvitiya-otechestvennoj-grazhdanskoy-aviatsii-ot-spetsialnyh-k-kompleksnym-issledovaniyam> (дата обращения: 03.10.2025).
17. Хороших Владимир Алексеевич Особенности создания учебных заведений гражданского воздушного флота СССР в 30 годы XX века // Евразийский Союз Ученых. 2015. №2-5 (11). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-sozdaniya-uchebnyh-zavedeniy-grazhdanskogo-vozdushnogo-flota-sssr-v-30-gody-hh-veka> (дата обращения: 03.10.2025).

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ 1. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ И ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА СССР 20–30 ГГ. XX ВЕКА.....	3
РАЗДЕЛ 2. ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА СССР 20–30 ГГ. XX ВЕКА.....	11
РАЗДЕЛ 3. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ РЕЧНОГО (ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО) ТРАНСПОРТА СССР 20–30 ГГ. XX ВЕКА.....	23
РАЗДЕЛ 4. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА СССР 20–30 ГГ. XX ВЕКА.....	30
РАЗДЕЛ 5. РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА СССР 20–30 ГГ. XX ВЕКА	35
Список использованных источников и литературы	50