

*К ВОПРОСУ ОБ ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ
ПЕРЕВОЗОК НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ*

А.С. БОЧКАРЕВА, Ю.В. ХОТИНА

*Кубанский государственный технологический университет,
350072, Российская Федерация, г., Краснодар, ул. Московская, 2,
электронная почта: bochka78@mail.ru, sweet-persany@yandex.ru*

В статье рассмотрены вопросы, связанные с историей развития пассажирских перевозок на воздушном транспорте - одной из важнейших отраслей в развитии экономики любого государства. Указывается, что пассажирские перевозки прошли длительный путь развития. Показывается, что основной этап развития авиации в России, связанный с началом ее применения в гражданских целях, начался уже после свержения самодержавия. Подчеркивается, что Великая Отечественная война нанесла большой урон гражданской авиации. Однако уже период восстановления народного хозяйства после ВОВ наглядно показал, что роль гражданской авиации в развитии экономики нашей страны снова стала значительной. После распада СССР гражданская авиация пережила ряд кризисных моментов, но, на сегодняшний день перспективы российских авиакомпаний зависят, в первую очередь, от того, насколько они смогли адаптироваться к новым экономическим условиям и реалиям.

Ключевые слова: авиация, пассажирские перевозки, самолет, воздушные линии, авиационная промышленность.

Человек мечтал о покорении воздуха еще со времен глубокой древности. Античная мифология донесла до нас легенду о Дедале и Икаре, которые, стремясь летать, сделали себе крылья из воска и перьев. Средневековье продолжило начинания греков и римлян. Так, в европейских хрониках есть сведения, что в XI в. английский монах Оливер сделал крылья и прыгнул с башни, а уже в XVI в. Леонардо да Винчи попытался с помощью математических расчетов построить модель летательного аппарата с птичьими крыльями. В исторических хрониках периода правления Ивана IV Грозного содержится информация о том, как холоп одного из московских бояр попытался с крыльями прыгнуть с колокольни, за что был наказан, ибо «человек не птица и крыльев не имеет»[1].

В XIX в. была изобретена первая паровая машина, и инженеры ряда стран предприняли попытку построить летательный аппарат на паровом двигателе. Например, в Российской империи, в 1885 году морской офицер А.Ф.Можайский построил подобный самолёт, который, к сожалению, при

взлёте потерпел аварию. Неудачами закончились подобные попытки и в Великобритании и Франции, поскольку паровые машины были слишком тяжелы.

Только изобретение двигателей внутреннего сгорания открыло эру самолётостроения. Братья Райт создали первый в мире самолёт 17 декабря 1903 года. Именно они смогли совершить первый полёт, который длился 59 секунд[1].

В России первые авиационные заводы появились на базе ремонтных мастерских для самолётов иностранных государств. В мастерские стали приходить заказы о постройке собственных самолётов. 1909 г. считается годом рождения русской авиационной промышленности. Первый биплан «Россия-А» был выпущен в 1910 г. заводом «Первого всероссийского товарищества воздухоплавания» на основе конструкции А.Фармана [2]. К Первой мировой войне Россия выпускала самолёт конструктора И.И.Сикорского «Илья Муромец». Первые самолёты использовались, в основном, в военных целях.

Новый этап развития авиации в России, связанный с началом применения авиации в гражданских целях, начался уже после свержения самодержавия. В 1918 году в Управлении воздушного флота был создан «Отдел по применению авиации в народном хозяйстве». Его сотрудники работали над открытием воздушной линии «Петроград-Москва». Именно по этому маршруту был совершён первый полёт с пассажиром на борту[3,с.67]. После окончания Гражданской войны в России самолёты все стали чаще применять для перевозки пассажиров и почты.

Долгое время предметом спора в авиации был вопрос о количестве двигателей в самолетах гражданской авиации. В целом, в ходе длительных дискуссий, в мировом самолётостроении победила точка зрения, что пассажирский самолёт должен быть с двумя или более двигателями, причём авария одного из них не должна служить препятствием для продолжения горизонтального полёта или набора высоты[4,с.54].

Первый Всероссийский съезд работников Красного воздушного флота состоялся в 1921 году. В резолюции съезда было написано, что «первоочередной задачей следует считать привлечение широких народных масс к строительству авиации»[5,с.54].

В июне 1923 года в СССР открыли первую регулярную воздушную линию «Москва-Нижний Новгород». Полёт на расстояние 430 км. занял 2,5 часа. Самолёт летел на высоте 250 м. На борту было 5 пассажиров. Важно отметить, что за первые три с половиной месяца по этому маршруту перевезли 2 т груза, включая почту и 270 человек[4,с.105].

Начало организованному строительству авиалиний в нашей стране положил «План открытия воздушных линий в СССР на 1924-1926 гг.», в котором предусматривалось открытие воздушных маршрутов протяжённостью порядка 6 000 км. В первую очередь авиаперевозки должны были соединить индустриальные районы, Сибирь, Дальний Восток, Закавказье и другие районы, в которых наземный транспорт был слабо развит и неэффективен в силу климатических, географических, природных или иных условий[6,с.121].

В 1924 году в стране стали действовать авиалинии: Москва – Нижний Новгород – Казань; Харьков – Одесса; Москва – Харьков; Харьков – Ростов-на-Дону; Тифлис – Баку; Евпатория – Севастополь; Хива – Бухара;

Тифлис – Манглы; Бухара – Душанбе[6,с.122]. Общая протяжённость указанных линий составила более 5 000 км[6,с.63].

В 1928 году к эксплуатации была готова крупнейшая в СССР Транссибирская воздушная магистраль «Москва – Иркутск», общей протяжённостью 4500 км.[5,с.63].

С 1922 года в СССР открылись воздушные перевозки в другие государства. Прежде всего, необходимо отметить первую регулярную международную почтово-пассажирскую линию между Советской Россией и Германией: Москва-Кёнигсберг, общей протяжённостью 1300 км. На тот период это была самая длинная авиатрасса в Европе[5,с.64].

В 1932 году стало очевидно, что гражданская авиация играет значительную роль в экономике страны советов. Для руководства ею было создано Главное управление ГВФ. В приказе о его создании было сказано, что новое официальное сокращенное название организации – «Аэрофлот»[5,с.65]. Основным нормативно-правовым актом, регулирующим деятельность гражданской авиации, стал Воздушный кодекс СССР.

В 1936 году создание авиационной техники было изъято из ведения Аэрофлота и передано Главному управлению авиационной промышленности Наркомата тяжёлой промышленности[3,с.134].

Протяжённость воздушных линий в СССР выросла почти в 2,5 раза. В 1937 году Аэрофлотом было перевезено более 9 000 т почты, свыше 36 000 т грузов, 211 000 пассажиров[4,с.153].

Великая Отечественная война нанесла большой урон экономике СССР. Значительно пострадала и гражданская авиация. Были разрушены многие аэропорты, уничтожены самолёты, склады, бензохранилища, ремонтные предприятия.

Период восстановления народного хозяйства после ВОВ наглядно показал роль гражданской авиации в развитии экономики страны. Так, к концу 1945г. протяжённость работающих авиалиний составила 80% довоенных показателей и это в западных регионах нашей страны, наиболее пострадавших от фашистского нашествия. В 1945 году Аэрофлот перевёз более 800 000 чел., и более 84 000 т грузов, что почти вдвое больше, чем в 1940 г.[4,с.157]

Уже в 1950г., через пять лет после окончания Великой Отечественной войны, общая протяжённость воздушных линий СССР составила 300 000 км, что значительно превысило запланированные показатели пятилетнего плана (175000 км).[6,с.157]

К 1955 г. столица СССР, столицы всех союзных республик, столицы автономных республик, административные центры краёв и областей были связаны воздушными трассами. Общий объём авиаперевозок составил 2,5 млн. пассажиров, что в 1,7 раза больше, чем в 1950 г.[6,с.211]

В 1955-1960 гг. были введены в эксплуатацию аэровокзалы и посадочные полосы в 30 городах СССР, в т.ч. на территории Краснодарского края, в г.Адлер. В 1964 г. начал работу новый аэропорт Внуково-1 (Москва), который был рассчитан на обслуживание 1500 человек в час. Параллельно был открыт международный аэропорт Шереметьево. В 1965 году был открыт самый крупный аэровокзал в СССР в аэропорту Домодедово, который был рассчитан на обслуживание 3 000 человек в час[3,с.211]. Во многих городах начинают строить гостиницы Аэрофлота (например, в Сочи).

В целом, программа по аэрофикации страны была выполнена в первой половине 1980-х гг.: было открыто 143 местные авиалинии, 75 новых воздушных путей сообщения союзного значения[4,с.143].

Не смотря на отсутствие конкуренции, Аэрофлот активно рекламировался государством. На плакатах, календарях, спичечных коробках 1960-1980-х гг. можно увидеть лозунг «Летайте самолётами Аэрофлота».

Для улучшения качества обслуживания пассажиров в 1972 г. была создана автоматизированная система управления продажей билетов и бронирования мест, которая получила название «Сирена». Аналогичная система под названием «Аврора» обслуживала международные авиарейсы.

В 1991 году перестал существовать Союз Советских Социалистических республик. Ушла в небытие социалистическая экономическая модель. Единого перевозчика – Аэрофлота также не стало, поскольку он распался на множество новых коммерческих авиационных структур – концернов, авиакомпаний, корпораций, объединений. Это резко ослабило систему воздушных перевозок на постсоветском пространстве. Так, в 1992 году наблюдался резкое уменьшение объёмов авиаперевозок, закрывались местные воздушные линии, снизилась культура обслуживания пассажиров, начались перебои в работе магистральных аэропортов, обострилась криминальная обстановка, возросла аварийность. Показатели грузо- и пассажироперевозок также резко упали. В 1990 г. Аэрофлот перевёз 138 млн. пассажиров (86 млн. человек по СССР), в

1993 году – менее 700 тыс. человек[6,с.198]. Некогда прибыльная отрасль экономики превратилась в убыточную.

В 1997 г. на российском рынке воздушных перевозок работало 330 компаний. В 2000 г. их количество сократилось до 294 компаний. Но даже при снижении авиаперевозчиков, их количество превышало потребности[7,с.70]. Неуклонно снижалось и количество аэропортов: в 1997 г. их было 756, а 2000 г. – уже 533. Всего с 1991 по 2000 г. из эксплуатации вывели 670 аэропортов, т.е. за десять лет был закрыт каждый второй аэропорт[7,с.70].

Вместе с тем, отрасль воздушных гражданских перевозок сохранила управляемость и при росте платежеспособности населения смогла начать наращивать объёмы. Уже в 2000 г. был приостановлен спад общего объёма перевозок, а с 2001 г. начинается этап устойчивого роста. Это стало возможным вследствие роста доходов населения и общего подъёма экономики Российской Федерации. Например, в 2001-2005 гг. пассажирские перевозки показали средний годовой прирост – 10%, грузовые перевозки – 2,5%. За указанные пять лет объём перевозок вырос на 60%[7,с.70].

Таким образом, с момента создания и до настоящего времени российская система авиаперевозок прошла долгий и извилистый путь развития. В целом, на сегодняшний день перспективы российских авиакомпаний зависят, в первую очередь, от того, насколько они смогли адаптироваться к новым экономическим условиям и реалиям. Учитывая же тот факт, что транспорт является одним из основных компонентов третичного сектора экономики (сферы обслуживания) и он, в отличие от других секторов экономики ориентирован в первую очередь на потребление, проблемы авиаперевозок звучат как все более актуальные.

ЛИТЕРАТУРА

1. Павлов Б. Из истории русской авиации до большевиков. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.xx13.ru/kadeti/rus_avia.htm
2. Арлазоров М. Рождение русской авиации. // Страницы истории. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://storyo.ru/364-rozhdenie-russkojj-aviacii.html>

3. Бугаев Б.П. История гражданской авиации СССР. – М.: Воздушный транспорт, 1983. – С.67

4. Афанасьев В.Г. Организация перевозок на международных воздушных линиях. – М.: Воздушный транспорт, 1979. – С.54

5. Котов Н.А. История гражданской авиации России: с возникновения воздухоплавания до 1945 г. – СПб: Питер, 2007. – С.54

6. Балашов Б.С., Тихонов В.М. Система мирового воздушного транспорта и российская гражданская авиация. – М.: Правовая культура, 1992. – С.121

7. Юрчик А. Перспективы развития внутрироссийских пассажирских авиаперевозок // Транспорт Российской Федерации. – 2006. – №5. – С.70

REFERENCES

1. Pavlov B. Iz istorii russkoy aviatsii do bolshevikov. – [Elektronnyy resurs] – Rezhim dostupa: http://www.xxl3.ru/kadeti/rus_avia.htm

2. Arlazorov M. Rozhdenie russkoy aviatsii. // Stranitsy istorii. – [Elektronnyy resurs] – Rezhim dostupa: <http://storyo.ru/364-rozhdenie-russkojj-aviacii.html>

3. Bugaev B.P. Istoriya grazhdanskoy aviatsii SSSR. – М.: Vozdushnyy transport, 1983. – S.67

4. Afanasev V.G. Organizatsiya perevozok na mezhdunarodnykh vozdushnykh liniyakh. – М.: Vozdushnyy transport, 1979. – S.54

5. Kotov N.A. Istoriya grazhdanskoy aviatsii Rossii: s vozniknoveniya vozdukhoplavaniya do 1945 g. – SPb: Piter, 2007. – S.54

6. Balashov B.S., Tikhonov V.M. Sistema mirovogo vozdushnogo transporta i rossiyskaya grazhdanskaya aviatsiya. – М.: Pravovaya kultura, 1992. – S.121

7. Yurchik A. Perspektivy razvitiya vnutrirossiyskikh passazhirskikh aviaperevozok // Transport Rossiyskoy Federatsii. – 2006. – №5. – S.70

*TO THE QUESTION ABOUT THE HISTORY OF THE DEVELOPMENT OF
PASSENGER TRANSPORTATION BY AIR TRANSPORT*

A.S. BOCHKAREVA, YU.V. KHOTINA

*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072;
e-mail: bochka78@mail.ru, sweet-persany@yandex.ru*

In the article the questions connected with the history of development of passenger transportations on air transport - a key sector in the economic development of any state. Indicates that passenger services have passed a long way of development. It is shown that the main phase of the development of aviation in Russia, associated with the beginning of its use for civilian purposes began after the overthrow of the autocracy. It is emphasized that the Great Patriotic war caused great damage to civil aviation. However, the period of recovery of the economy after the second world war clearly showed that the role of civil aviation in the economic development of our country again became significant. After the collapse of the USSR civil aviation has experienced a series of crisis moments, but, to date, the prospects of Russian airlines depend, primarily, on how they were able to adapt to the new economic environment and realities.

Key words: aviation, passenger transport, aircraft, airline, aviation industry.