

Л.Н. Бабкина, О.В. Скотаренко

ПЛАНИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР В ПЕРИОД ПОСЛЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941–1945 ГОДОВ

Людмила Николаевна Бабкина – профессор кафедры истории и управления персоналом Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова, доктор экономических наук, профессор, г. Санкт-Петербург; **e-mail: lnbabkina_6@mail.ru.**

Оксана Вячеславовна Скотаренко – профессор кафедры экономики и управления, Мурманский арктический университет, г. Мурманск; преподаватель кафедры военно-политической работы в войсках (силах), Военная академия материально-технического обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулёва, г. Санкт-Петербург; доктор экономических наук, доцент; **e-mail: ksen-13@mail.ru.**

***Аннотация.** В статье приводятся планы, разработанные в Наркоматах СССР и Главном Управлении Гражданского Воздушного флота по послевоенному его развитию, обеспечению необходимыми специалистами, парком воздушных судов различных типов для транспортной авиации и авиации специального назначения, новыми аэропортами с целью широкого применения самолетов гражданской авиации для решения задач народного хозяйства, развития международного авиасообщения.*

***Ключевые слова:** Главное управление; гражданский воздушный флот; транспортная авиация; специальная авиация; воздушные линии; план.*

L.N. Babkina, O.V. Skotarenko

PLANNING ACTIVITY OF CIVIL AVIATION IN THE USSR AFTER THE GREAT PATRIOTIC WAR OF 1941–1945

Lyudmila Babkina – professor, the Department of History and Personnel Management, A. Novikov St. Petersburg State University of Civil Aviation, Doctor of Economics, professor, St. Petersburg; **e-mail: lnbabkina_6@mail.ru.**

Oksana Skotarenko – professor, the Department of Economics and Management, Murmansk Arctic University, Murmansk, lecturer, the Department of Military and Political Work, A. Khrulev Military Academy of Logistics, St. Petersburg; Doctor of Economics, associate professor; **e-mail: ksen-13@mail.ru.**

***Annotation.** We present the plans developed at the USSR by the Commissariats and the Headquarters of the Civil Aviation concerning its further development after the war, the recruitment of specialists, the creation of a fleet of aircraft of various types for transport and special aviation, the construction of new multi-purpose airports to meet the economy needs, the development of international flights.*

***Keywords:** Headquarters; civil aviation; transport aviation; special aviation; airlines; plan.*

Актуальность исследования обусловлена определенной схожестью проблем, с которыми столкнулась гражданская авиация нашей страны в условиях санкций, с теми, которые были в послевоенный период сразу после 1945 года. В

этой связи представляет интерес исследование подходов и механизмов решения проблем развития гражданского воздушного флота, использованных в СССР в послевоенный период, многие из которых вновь приобрели актуальность в настоя-

щее время. Такие управленческие решения, на наш взгляд, могут служить примером для деятельности системы управления народным хозяйством Российской Федерации по планированию деятельности гражданского воздушного флота, процессов обеспечения этих территорий всеми требуемыми видами ресурсов, восстановлению нарушенных воздушных сообщений между регионами как внутри страны, так и между различными странами.

Ещё во время Великой Отечественной войны и проведения боевых действий, когда до окончания войны оставалось больше года, принимались решения о послевоенном восстановлении экономики страны, мирной жизни и международных связей. Так, 25 февраля 1944 г. В.М. Молотову было направлен проект Постановления «О послевоенном развитии международных воздушных линий СССР» от группы наркомов, в числе которых был и начальник Главного Управления Гражданского Воздушного Флота (ГУ ГВФ) Ф.А. Астахов [1; 5].

А 26 февраля 1944 г. было принято Постановление Государственного комитета Обороны № 5254с «О послевоенном развитии международных воздушных линий СССР», подписанное Председателем Государственного комитета Обороны И.В. Сталиным, в котором была утверждена Комиссия по делам международных воздушных линий СССР [5]. В ее состав вошел начальник ГУ ГВФ Ф.А. Астахов.

К правовым установкам, регулирующим эту сферу деятельности, которыми должна руководствоваться Комиссия, были отнесены следующие: над территорией СССР, как правило, должны летать только советские самолеты. Полеты самолетов других стран могут быть разрешены исключительно на правах взаимности, то есть при условии, что эти страны тоже предоставят право полетов, посадки и дозаправки горючим советских самолетов на их территории. Все транзитные перевозки через территорию СССР осуществляются только советскими самолетами [4]. Причем вопросы, касающиеся права на транзит грузов, решаются в соответствии с договорами между СССР и заинтересован-

ными странами. Полеты на правах взаимности должны регламентироваться договорами, заключенными Правительством СССР и Правительством другой страны, или Правительством СССР, Гражданским Воздушным Флотом с государственными или поддерживаемыми Правительством частными воздушно-транспортными организациями другой страны без предоставления этим организациям монопольных прав [5].

4 августа 1944 г. был начат и окончен 3 ноября 1944 г. такой документ, как «Перспективный план развития Гражданской авиации на послевоенный период», разработанный Планово-финансовым управлением Главного Управления ГВФ СССР (РГАЭ 9527-1-2165), который Ф.А. Астахов распорядился хранить в папке послевоенного развития ГВФ. В этом проекте приводились расчеты потребности в самолетах и личном составе для Гражданского Воздушного флота на первые пять лет послевоенного периода. Так, например, к концу первого послевоенного года ГВФ должен будет располагать парком в 7000 самолетов, из них 1000 двухмоторных самолетов (в основном Ли-2 и С-47) и 6000 самолетов легкого типа, состоящих в 300 отрядах, из них: 100 отрядов по 10 многомоторных кораблей и 200 отрядов по 30 легких самолетов.

По планам, сеть воздушных линий будет содержать 350 аэропортов, из них: 250 аэропортов союзного значения и 300 аэропортов местного значения.

Интенсивность движения самолетов будет составлять в сутки в аэропортах союзного значения 25–30 двухмоторных самолетов и 40–45 самолетов легкого типа, а в аэропортах местного значения 10–15 самолетов легкого типа. Кроме того, в 20–25 крупных аэропортах интенсивность движения будет составлять 70–75 многомоторных самолетов в сутки.

В планах в первый год после войны намечалось увеличение самолетного парка с 1000 воздушных многомоторных кораблей с темпами ежегодного прироста в 500 кораблей и самолетов легкого типа с 5000 единиц с темпами приращения в 3000 единиц. Тогда в пятый год послево-

енной пятилетки парк многомоторных воздушных кораблей составит 3000 единиц, а самолетов легкого типа будет 18000 единиц. Общий размер парка должен включать 21000 самолетов.

С 1948 г. ожидалось по предварительным прогнозам поступление на эксплуатацию значительного количества четырёхмоторных самолетов.

Ежегодно сеть аэропортов планировалось увеличить на линии союзного значения на 10–15 единиц, главным образом, за счет преобразования аэропортов местного значения. На линиях местного значения ежегодное увеличение количества аэропортов составит 25–30 единиц и будет происходить за счет организации новых аэропортов. В первый послевоенный 1946 г., исходя из планов развития самолетного парка и сети аэропортов, потребуется 35548 работников различных специальностей. На 1 августа 1944 г. таких специалистов было всего 11563 человека, поэтому в первый год послевоенной пятилетки по расчетам не будет хватать 23985 человек, т.е. стало необходимо на 67,47% специалистов больше, чем в 1944 г. Поэтому планировалось организовать пополнение количества специалистов: а) кадрами специалистов, назначенными из Авиации дальнего действия и Военно-воздушных сил Красной Армии, подготовка которых для транспортной работы будет произведена непосредственно в производственных подразделениях Гражданского воздушного флота; б) на основе подготовки и переподготовки специалистов в системе учебных заведений Гражданского воздушного флота. Потребность в авиационных специалистах на первые пять лет после войны должна по планам составить 35547 человек. По расчетам требовалось ежегодное пополнение на 17735 человек, так, чтобы во второй год специалистов стало 53282 человека, в третий год – 71017 человек, в четвертый год – 88752 человека и в пятый год – 105487 человек.

В мае 1946 г. Начальником ГУ ГВФ маршалом авиации Ф.А. Астаховым было доложено Министру Госконтроля СССР Л.З. Мехлису, что в настоящее время подготавливается и будет представлен на

утверждение в Совет Министров Союза ССР план оснащения воздушных линий ГВФ за счет импортного радио-электрооборудования, полученного по ленд-лизу из США по протоколу «Дина» для усиления оборудования основных воздушных линий ГВФ. Этот план предусматривал обеспечение средствами связи и радионавигации основных воздушных трасс СССР в соответствии с Законом о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 годы (Постановление № 1455-330с), а также Генеральной схемой электросвязи Союза ССР, рассмотренной СНК СССР 21 июня 1945 г. [3], в которую радиосредства ГВФ входят составной частью.

Основные показатели работы ГВФ в первом послевоенном году по транспортной авиации и авиации спецприменения включали, прежде всего, необходимое количество самолетов. Так, для транспортной авиации потребное количество самолетов составляло: а) для движения по расписанию 2276 самолетов; б) резерв для дополнительного движения 124 самолета. Общий налет часов должен составить 1815229, средний налет часов на 1 списочный самолёт равен 786, потребность в горючем 239,4 тыс. тонн.

Транспортная авиация предназначалась для следующих видов авиалиний: международных, экспрессных, союзных и республиканских, местного значения (внутриобластных и районных). Для авиации специального применения, предназначенной для борьбы с вредителями сельского хозяйства и леса, малярией и для подкормки посевов планировалось включить 4600 самолётов с общим налётом в 1355000 часов и средним налётом на 1 списочный самолёт 295 часов, потребность в горючем составляла 34,3 тыс. тонн. Общий налет санитарной авиации по плану 165 тыс. часов.

Всего для этих двух видов авиации потребность в самолётах равнялась 7000 единиц при планируемом общем налёте 3170229 часов и среднем налёте на 1 списочный самолёт 453 часа, потребность в горючем составляла 273,7 тыс. тонн. Из этих 7000 самолётов по плану использо-

вания самолётного парка ГВФ в первом послевоенном году 3765 самолётов или 53,79% от всего парка самолётов составляли АП, СП, У-2, 2000 самолётов – это У-2Л или 28,57%; 540 самолётов – это С-47 и Ли-2 или 7,7%; и 420 самолётов Щ-2 или 6%. Остальные 275 самолётов различных типов от 20 до 80 единиц, к которым относятся Б-25, Ю-52, гидро, У-2 гидро, типа П-5 и типа морской разведчик. Средний процент исправного парка по плану 89,6%, среднее количество исправных самолётов 6270 единиц, общий налёт 3170229 часов, средний налёт на 1 самолёт списочный 453 часа, исправный – 506 часов.

План движения на шести существующих и десяти проектируемых международных авиалиниях ГВФ в первом послевоенном году включал показатели налёта 24632 тыс. км или 98650 часов при потребном количестве в 110 единиц, из них 88 самолётов для движения и 22 резервных самолёта. Средний налёт на один списочный самолёт в год составляет 897 часов, налёт на один резервный самолёт – 500 часов.

План движения на экспрессных авиалиниях ГВФ на скоростных самолётах типа Б-25 для перевозки пассажиров, почты и особо срочных грузов в первом послевоенном году из Москвы по семи направлениям включал по 730 рейсов в год (туда и обратно), налёт 26113 тыс. км и 10000 часов, потребность в самолётах составили 80 единиц, из них 60 для движения и 20 для резерва. Средний налёт на 1 списочный самолёт 882 часа в год.

План движения на авиалиниях союзного значения ГВФ включал 82 существующих авиалиний и 74 проектируемые авиалинии.

В краткой объяснительной записке к проекту Плана развития гражданской авиации на послевоенный период изложены основные задачи (положения):

1. Воздушный транспорт должен стать в течение ближайших лет основным видом транспорта для скоростных перевозок пассажиров, почты и срочных грузов на дальний расстояния и средством массовых перевозок в бездорожных районах

Союза ССР.

2. Авиация специального применения должна быть широко использована в борьбе с вредителями сельского и лесного хозяйства, а также в проведении других агротехнических мероприятий по повышению урожайности (подкормка посевов) [2; 6].

3. Санитарная авиация должна получить повсеместное развитие как средство скорой медицинской помощи населению и средство борьбы с эпидемиями.

Осуществление этих задач требовало широкого развития сети воздушных линий, увеличения личного состава и самолётного парка, других материальных ресурсов ГВФ. По проекту плана протяженность сети воздушных линий союзного и республиканского значения составляла 110 тыс. км против 57 тыс. км в довоенный период. Сеть внутриобластных и районных авиалиний увеличится до 175 тыс. км против 91 тыс. км до войны. Общая протяженность сети воздушных линий ГВФ запроектирована в 285 тыс. км против 148 тыс. км до войны. Сеть воздушных линий ГВФ в первом послевоенном году составляла 550 аэропортов, из них 250 были расположены на линиях союзного значения и до 300 аэропортов на местных воздушных линиях, не считая промежуточных аэродромов – посадочных площадок). Перевозки пассажиров составляли 3000000 человек, грузов и почты – 280000 тонн, общий тоннокилометраж – 338000000 тн/км.

Виды применения авиации специального применения в народном хозяйстве включали: а) борьбу с вредителями сельского хозяйства на площади в 3500000 га (саранчой, вредителями хлопка, свёклы, садов); б) борьбу с вредителями леса на площади в 200000 га; в) борьбу с малярийным комаром на площади в 6000000 га; г) подкормку посевов на площади 3000000 га. По данному проекту налёт авиации специального применения в первый послевоенный год составлял 1190000 часов.

Для работы по санитарному обслуживанию населения и борьбы с эпидемиями был использован самолётный парк в ко-

личестве 400 единиц. Общий налет этой авиации составлял в первый послевоенный год 165000 часов.

Таким образом, в СССР еще за год до окончания Великой Отечественной войны в 1944 г. на самом высоком уровне управления строились перспективные планы и ставились задачи по дальнейшему развитию Гражданского воздушного флота, направлениям его применения в народном хозяйстве, увеличению степени оснащенности парка самолетов и необходимому наличию типов самолетов, восстановлению имеющихся и строительству новых аэропортов, по развитию международных сообщений.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Аверина А.Н.* Советское авиатранспортное присутствие в Китае (1950-е годы) // Вестник челябинского государственного университета. 2012. № 34(288). С. 95–99. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=18801645> (дата обращения: 10.02.2024).
2. *Галушина П.С., Кравчук А.А.* Применение авиации в сельском хозяйстве Российской Федерации // Аграрное образование и наука. Екатеринбург: Изд-во Уральского государственного аграрного университета, 2023. № 2. С. 8.
3. *Капченко Н.И.* Политическая биография Сталина (1939–1953). Т. III. Изд. ИТРК. 2004. 947 с. URL: <https://stalinism.ru/images/pdf/kapchenko-t3.pdf> (дата обращения: 15.02.2024).
4. *Капченко Н.И.* Политическая биография Сталина. Т. 1 (1879–1924 гг.). URL: <https://www.labirint.ru/books/300813/> (дата обращения: 17.02.2024).
5. *Макаров П.В.* В целях лучшей организации. Постановления государственного комитета обороны СССР. 1941–1944 гг. // Исторический архив. 2005. № 2. С. 41–59. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=11839377> (дата обращения: 07.02.2024).
6. *Шаульский Б.А., Осьмин А.Т.* Выдающийся ученый, инженер и педагог В.Н. Образцов. М.: Учеб.-методический центр по образованию на ж.-д. трансп., 2010. 378 с.