

ГРУЗОВОБОРОТ ВСЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

(в млрд. тонна-километров)

	1913	1923	1940	1945	1955	1957
Все виды тран- спорта	114,5	119,0	457,6	374,8	1204,3	1470,5
в том числе:						
Железнодорожный	65,7	63,4	415,0	314,0	1079,1	1212,6
Морской	19,9	9,3	23,8	24,2	32,4	62,7
Речной*	28,5	15,9	36,1	18,8	79,5	76,4
Весь автомо- бильный транспорт**	0,1	0,2	3,9	5,0	45,5	61,7
Нефтепровод- ный	0,3	0,7	3,8	2,7	20,5	25,5

* В этой и последующих таблицах данные по речному транспорту общего пользования несколько изменены по сравнению с опубликованными ранее в связи с передачей Министерству речного флота РСФСР в 1957 г. транспортных организа-
ций, не входивших в систему речного транспорта общего пользования.

** Включая автомобильный транспорт общего пользования в колхозах.

ПРИМЕНЕНИЕ ТИПОВЫХ ПРОЕКТОВ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

	Выполнено работ по типовым проектам в процентах к общему объему строительства							1957 г. по объектам, введенным в строй-монтажом в 1957 г.
	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	
Производство зданий и сооружений:								42
Транспорта								
и связи	13	20	30	41	54	59	61	68
Сельского хо-зяйства		30	34	32	37	71	31	31
Жилищного стро-иства (без строительства по ти-повым про-ектам)	45	53	53	55	60	62	70	83

Внутренний рост объема в строительстве предприятий по производству сборных железобетонных изделий, обеспечивающий широкое применение сборных конструкций в деталях в строительстве, в также повышение темпов строительств работ ускорили развитие типового проектирования.

Только за последние 5 лет применение типовых проектов в строительстве возросло почти в 3 раза. В 1957 г. 60% зданий строительством объектов осуществлялось по типовым проектам, в том числе по объектам жилищного строительства - 83%.

ГРУЗОБОРОТ ВСЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

(в млрд. тонна-километров)

	1913	1928	1940	1945	1956	1957
Все виды тран-спорта	114,5	119,5	487,6	374,8	1301,3	1470,5
в том числе:						
Железнодорож-ный	65,7	93,4	415,0	314,0	1079,1	1212,8
Морской	19,9	9,3	23,8	34,2	32,4	92,7
Речной *	28,5	15,9	36,1	18,8	70,5	76,4
Весь автомо-бильный транспорт**	0,1	0,2	8,9	5,0	48,5	61,7
Нефтепровод-ный	0,3	0,7	3,8	2,7	20,5	26,6

* В этой и последующих таблицах данные по речному транспорту общего пользования несколько изменены по сравнению с опубликованными ранее в связи с передачей Министерству речного флота РСФСР в 1957 г. транспортных организа-ций, не входивших в систему речного транспорта общего пользования.

** Включая автомобильный транспорт необщего пользования и колхозов.

**ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

	1913	1928	1940	1945	1955	1957
Эксплуатационная длина железных дорог на конец года—тыс. км . . .	58,5	76,9	106,1	112,9	120,7	121,2
Грузооборот—млрд. т-км . . .	65,7	93,4	415,0	314,0	1079,1	1212,8
Перевезено грузов—всего—млн. т . . .	132,4	156,2	592,6	395,2	1371,0	1487,7
в том числе:						
Каменный уголь и кокс . . .	26,3	30,4	152,5	142,1	422,4	454,1
Нефтяные грузы . . .	5,8	8,7	29,5	21,2	86,5	99,0
Черные металлы (включая лом черных металлов) . . .	4,1	5,7	27,1	21,4	77,2	81,8
Руда всякая . . .	8,9	7,0	35,2	17,9	89,8	100,1
Лесные грузы . . .	12,2	17,4	42,8	26,6	96,0	110,6
Хлебные грузы . . .	18,3	15,5	44,6	20,3	67,8	71,9

Продолжение

	1913	1928	1940	1945	1956	1957
Пассажирооборот—млрд. пассажиро-километров . . .	25,2	24,5	98,0	65,9	142,4	153,4
Перевезено пассажиров—млн. человек . . .	184,8	291,1	1343,5	843,8	1658,3	1754,1
Доля железнодорожного транспорта (в % %)						
В грузообороте всех видов транспорта . . .	57,4	78,2	85,1	83,8	83,0	82,5
В пассажирообороте всех видов транспорта . . .	91,1	91,1	92,2	94,4	80,6	78,0

К железнодорожному транспорту общего пользования отнесены железные дороги Министерства путей сообщения. Кроме указанной эксплуатационной длины железных дорог общего пользования, имеются железнодорожные подъездные пути необщего пользования, принадлежащие промышленным предприятиям и организациям; протяжение этих путей необщего пользования составило на начало 1958 г. 88,5 тыс. км.

РОСТ ГРУЗООБОРОТА И ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

	1913	1928	1940	1945	1956	1957
	В процентах к 1913 г.					
Грузооборот	100	142	632	478	1 643	1 846
Перевозки грузов	100	118	448	299	1 035	1 124
Пассажирооборот	100	97	389	261	565	608
Перевозки пассажиров	100	158	727	457	897	949

Железные дороги играют главную роль в обеспечении как грузовых, так и пассажирских перевозок в СССР. На долю железных дорог в 1957 г. приходилось 82,5 % от общего грузооборота и 78 % от общего пассажирооборота в стране.

Эксплуатационная длина железных дорог СССР общего пользования на начало 1958 г. более чем в 2 раза превышает эксплуатационную длину железных дорог в 1913 г. Особенно значительно по сравнению с 1913 г. возросла сеть железных дорог в таких союзных республиках, как Казахская—в 4,8 раза, Таджикская и Узбекская—более чем в 2 раза; построены железнодорожные линии в Киргизской ССР, где до революции совершенно не было железных дорог.

За годы Советской власти введены в эксплуатацию крупные железнодорожные магистрали: Магнитогорск — Акмолинск — Барнаул — Новокузнецк (Южносибирская) протяжением свыше 2000 км; Джамбул — Алма-Ата — Семипалатинск (Туркестано-Сибирская) и Коноша — Котлас — Воркута (Печорская) протяжением свыше 1500 км каждая; Казань — Ульяновск — Саратов — Иловай (Волжская) протяжением около 1000 км; Петропав-

ловск — Караганда — Чу протяжением около 1500 км; Москва — Донбасс; Волочаевка — Комсомольск — Советская Гавань; Черноморская линия и др.

Районы освоения целинных и залежных земель обслуживаются новыми железнодорожными линиями.

Протяжение железнодорожных линий, обслуживаемых электровозной и тепловозной тягой, составило на начало 1958 г. свыше 16 тыс. км.

Грузооборот железнодорожного транспорта СССР превысил в 1957 г. грузооборот железных дорог России в 1913 г. более чем в 18 раз, причем только прирост грузооборота за 1957 г. превысил грузооборот железных дорог в 1913 г. в 2 раза. В настоящее время грузооборот только одной Омской железной дороги превысил грузооборот всех железных дорог царской России в 1913 г.

По размерам грузооборота железнодорожный транспорт СССР занимает первое место в мире. Доля СССР в грузообороте мирового железнодорожного транспорта в 1956 г. составила 39,8 % по сравнению с 9,8 % в 1929 г. Ежегодный прирост грузооборота железнодорожного транспорта СССР за последние пять лет был почти равен всему грузообороту железных дорог Англии и Франции, вместе взятых.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом в 1957 г. возросли против 1913 г. более чем в 11 раз. По железным дорогам в 1957 г. ежемесячно перевозилось грузов почти столько же, сколько было перевезено железнодорожным транспортом за весь 1913 г., а одна Донецкая железная дорога перевезла только каменноугольных грузов больше, чем было перевезено всех грузов всеми железными дорогами царской России в 1913 г.

Перевозки пассажиров в 1957 г. увеличились по сравнению с 1913 г. более чем в 9 раз. Только одна Октябрьская железная дорога перевезла в 1957 г. пассажиров на 19 % больше, чем перевезли пассажиров в 1913 г. все железные дороги царской России.

ТЕХНИЧЕСКАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

	1913	1928	1940	1945	1956	1957
Удельный вес отдельных видов тяги в грузообороте железных дорог (в %):						
Паровозной тяги . . .	100	100	97,9	97,3	82,8	79,4
Электровозной тяги . . .	—	—	1,9	2,2	10,2	12,2
Тепловозной тяги . . .	—	—	0,2	0,5	7,0	8,4
Средний вес брутто грузового поезда—т	573	817	1 301	1 249	1 831	1 887
Средняя техническая скорость движения грузового поезда — км в час . . .	22,0	21,1	33,1	29,2	37,6	37,8

Важнейшим звеном в технической реконструкции железнодорожного транспорта является перевод железных дорог на электровозную и тепловозную тягу. В 1957 г. электровозами и тепловозами был выполнен 21% всего грузооборота против 2% в 1940 г. Только одними электровозами в 1957 г. был выполнен объем грузооборота, превышающий в 2,3 раза грузооборот железных дорог царской России в 1913 г.

Вагонный парк пополнился большим количеством новых большегрузных вагонов.

Значительно увеличился против 1913 г. средний вес грузового поезда. В 1957 г. средний вес грузового поезда увеличился против 1913 г. более чем в 3 раза при одновременном росте скорости движения грузовых поездов в 1,7—1,9 раза.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

	1913	1928	1940	1945	1956	1957
Среднесуточный пробег в грузовом движении (включая передаточные и вывозные поезда) — км:						
Паровоза . . .	119,1	137,5	255,1	212,8	281,6	298,9
Электровоза . . .	—	—	367,0	306,7	427,7	456,7
Тепловоза . . .	—	—	356,7	375,8	387,5	426,5
Среднесуточный пробег грузового вагона—км . . .	72,0	84,6	139,9	123,5	191,2	206,4
Среднее время оборота грузового вагона—суток	12,27	10,56	7,37	10,84	6,31	6,12
Средняя коммерческая (участковая) скорость движения грузового поезда—км в час	13,6	14,1	20,3	17,1	24,8	25,6

Сокращение времени оборота грузового вагона в 1957 г. по сравнению с 1940 г. на 1,25 суток, или на 30 часов, дало возможность без увеличения парка грузовых вагонов дополнительно перевести за год для народного хозяйства около 250 млн. т грузов. По сравнению с 1913 г. время оборота вагона сокращено на 148 часов, или в 2 раза. Среднесуточный пробег вагона увеличился почти в 3 раза.

ГУСТОТА ГРУЗОВЫХ И ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

	1913	1928	1940	1945	1956	1957
Густота перевозок в среднем на 1 км эксплуатационной длины:						
Грузов—млн. т	1,1	1,2	4,3	2,8	9,0	10,0
Пассажиров — тыс. человек	431	318	1 005	594	1 185	1 269
Густота железных дорог на 1000 км ² территории на конец года—км	2,7	3,5	4,8	5,0	5,4	5,4

На железных дорогах СССР самая высокая в мире средняя густота перевозок грузов в тоннах на один километр эксплуатационной длины. В 1957 г. средняя густота перевозок грузов по железным дорогам СССР почти в 9 раз превысила густоту перевозок в 1913 г. и более чем в 3 раза превысила густоту перевозок грузов по железным дорогам США.

Густота железных дорог на 1000 км² территории возросла в 1957 г. по сравнению с 1913 г. в 2 раза. Основные магистральные участки железных дорог оборудованы автоматической блокировкой, диспетчерской централизацией, электрической централизацией стрелок и сигналов, автоматической локомотивной сигнализацией. Развивается поездная радиосвязь, которая обеспечивает переговоры по радио участкового диспетчера непосредственно с машинистами движущихся на участке поездов.

ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ И ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

	1913	1928	1940	1945	1956	1957
Численность работников, занятых на перевозках,—тыс. человек	691	863	1 394	1 517	1 980	1 995
Выработка на одного работника, занятого на перевозках,—тыс. приведенных т-км	131,6	136,6	368,0	250,5	616,8	684,7

Производительность труда на железнодорожном транспорте возросла в 1957 г. по сравнению с 1913 г. примерно в 5,2 раза при сокращении продолжительности рабочего дня.

МЕХАНИЗАЦИЯ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

	1940	1945	1955	1956	1957
Удельный вес погрузочно-разгрузочных работ, выполненных с применением механизмов (в %):					
На подъездных путях промышленных предприятий и организаций	45	49	80	82	83
На грузовых дворах железных дорог МПС	12	16	52	57	59

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

	1913	1928	1940	1945	1956	1957
Грузооборот —						
млрд. т-миль . . .	10,7	5,0	12,8	18,5	44,5	50,0
млрд. т-км . . .	19,9	9,3	23,8	34,2	82,4	92,7
Перевезено гру- зов—млн. т . . .	13,9	8,0	31,2	20,2	57,7	65,7
Пассажирообо- рот—млрд. пас- сажиро-кило- метров . . .	1,0	0,3	0,9	0,6	1,4	1,4
Перевезено пас- сажиров—млн. человек . . .	3,4	1,2	3,1	1,0	8,2	10,8
В % к 1913 г.:						
Грузооборот . . .	100	47	120	172	415	467
Перевозки гру- зов . . .	100	58	225	145	415	473
Пассажиро- оборот . . .	100	30	86	62	134	137
Перевозки пас- сажиров . . .	100	36	91	29	241	316
Производитель- ность на одну тонну грузо- подъемности за сутки эксплу- атации — в тон- на-милях:						
Сухогрузных судов . . .		37,7*	25,2	40,7**	54,1	61,1
Нефтеналивных судов . . .		78,3*	70,7	61,4	102,8	102,3

* 1929 г.

** Без Главного Управления Северного морского
пути.

Морские границы СССР более чем вдвое пре-
вышают протяжение сухопутных границ. Террито-
рия Советского Союза омывается водами двух
океанов и 14 морей.

В годы гражданской войны часть морского тор-
гового флота была захвачена интервентами, а
оставшиеся суда в результате военных действий
пришли почти в полную негодность. Только в
1920 г. начались перевозки грузов морским транс-
портом.

В 1940 г. грузооборот морского транспорта со-
ставлял 23,8 млрд. т-км и возрос против 1913 г. на
20% и против 1928 г.—в 2,6 раза.

В 1957 г. грузооборот и перевозки грузов мор-
ским транспортом увеличились по сравнению с
1913 г. в 4,7 раза и против 1940 г. грузооборот
увеличился почти в 4 раза, а перевозки грузов—
более чем в 2 раза. Только Черноморское и
Каспийское пароходства в 1957 г. перевезли грузов
в 3 раза больше, чем весь морской транспорт
царской России в 1913 г.

Северный морской путь, успешно освоенный за
годы Советской власти, стал постоянно действующ-
ей морской магистралью.

Перевозки пассажиров в 1957 г. увеличились по
сравнению с 1913 г. более чем в 3 раза.

Морской транспортный флот за годы Советской
власти изменился коренным образом. В 1913 г.
77% всего наличия самоходных судов составлял
парусный флот. В настоящее время морской транс-
порт пополнился более экономичными грузовы-
ми и грузо-пассажирскими судами.

В 1957 г. в составе самоходного флота имелись
теплоходы, дизель-электроходы, суда с тур-
бинными установками и паровые суда, которые
оборудованы новейшими навигационно-штурман-
скими приборами. Морской транспортный флот
пополнился также новыми комфортабельными пас-
сажирскими судами и новыми ледоколами.

В 1957 г. спущен на воду первый в мире атом-
ный ледокол «Ленин», который в ближайшее вре-
мя вступит в эксплуатацию.

ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ, РОСТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА И МЕХАНИЗАЦИИ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

	1932	1940	1945	1956	1957
Численность работников, занятых на перевозках,—тыс. человек	12,1	17,4	24,4*	38,8	42,5
Выработка на одного работника, занятого на перевозках,—тыс. приведенных тонна-километров	1 593	1 414	1 263*	2 160	2 213
То же, в % к 1932 г.	100	89	79	136	139
Удельный вес погрузочно-разгрузочных работ, выполненных с применением механизмов (в %%)	14,0	65,5	69,7	96,9	96,9

В 1957 г. 96,9% погрузочно-разгрузочных работ на морском транспорте было выполнено с применением механизмов, из них 52,4% — комплексно-механизированным способом.

* 1946 г.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

	1913	1928	1940	1945	1956	1957
Протяжение эксплуатирувавшихся внутренних водных судоходных путей сообщения—тыс. км в т. ч. с обстановкой пути	59,4	71,6	107,3	117,2	132,3	132,8
из них с освещением	36,7	52,1	101,3	107,0	121,8	123,8
Грузооборот—млрд. т-км	33,0	29,3	69,6	66,0	71,7	69,6
Перевезено грузов—млн. т	28,5	15,9	36,1	18,8	70,5	76,4
в том числе:	32,7	18,3	73,1	36,9	147,1	159,2
Нефть и нефтепродукты	5,4	4,8	9,7	5,5	15,0	16,1
Лес и дрова	10,0	8,2	40,2	20,9	72,5	73,4
Каменный уголь	0,9	0,1	2,2	1,4	8,9	10,2
Минеральные строительные материалы	1,2	1,2	7,6	1,8	33,9	41,0
Пассажирооборот—млрд. пассажиро-километров	1,4	2,1	3,8	2,3	3,5	3,8
Перерезано пассажиров—млн. человек	11,2	17,8	73,0	38,5	81,7	95,9
Рост в % к 1913 г.						
Грузооборот	100	56	127	66	248	268
Перевозки грузов	100	56	224	113	450	487
Пассажирооборот	100	149	273	164	247	272
Перевозки пассажиров	100	158	649	343	727	853

По протяжению эксплуатируемых внутренних водных судоходных путей сообщения СССР занимает первое место в мире. Протяжение эксплуатируемых речных путей за годы Советской власти увеличилось на 73 тыс. км. Этот прирост превышает протяжение всех внутренних водных путей сообщения США, Англии, Франции и Италии, вместе взятых.

За годы советских пятилеток построено и введено в эксплуатацию более 7 тыс. км искусственных водных путей, в том числе Беломорско-Балтийский канал, канал имени Москвы, Волго-Донской канал имени В. И. Ленина, Рыбинское, Цимлянское, Каховское, Куйбышевское, Горьковское и другие водохранилища. Москва—столица нашей Родины—стала портом пяти морей: Балтийского, Белого, Каспийского, Черного и Азовского.

Обеспечено сквозное движение большегрузных судов между промышленными центрами—Москвой, Ростовом, Астраханью и др. Освоены для перевозок реки Сибири и Крайнего Севера.

В 1957 г. речным транспортом перевезено грузов больше, чем было перевезено железнодорожным и морским транспортом в 1913 г. По реке Волге в 1957 г. грузов перевезено в 1,4 раза больше, чем было перевезено всем речным транспортом в 1913 г.

По размерам грузооборота и перевозок грузов речной транспорт СССР занимает второе место в мире.

Значительно возросли на речном транспорте перевозки пассажиров. В послевоенные годы по-

лучили массовое распространение экскурсионные перевозки пассажиров.

Речной транспортный флот вырос и пополнился новыми, более производительными и более мощными судами. Особенно возрос самоходный грузовой флот (самоходные баржи).

Введены в эксплуатацию буксирные суда, приспособленные для толкания барж, и ледоколы, которых не было ранее на речном транспорте.

Несамоходный речной флот полностью обновился: вместо деревянных барж, составлявших в 1913 г. 98 % от общего наличия судов несамоходного флота, в настоящее время 65 % барж построено из металла. Введены в эксплуатацию саморазгружающиеся баржи и крупные нефтеналивные баржи с большой грузоподъемностью. За последние годы развернуто строительство речных судов, годных для плавания по водохранилищам и озерам, а также водометных катеров для плавания по малым рекам.

Пассажирский флот пополнился комфортабельными быстроходными дизель-электроходами, судами с подводными крыльями, развивающими скорость свыше 60—70 км в час, речными трамваями и плавучими домами отдыха.

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ РЕЧНОГО ФЛОТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

	1933	1940	1945	1957
Производительность на 1 л. с. буксирного флота за сутки эксплуатации—т-км на перевозках:				
Сухогрузов . . .	194	203	156	287
Нефтегрузов . . .	606	686	496	711
Леса в плотях . .	803	977	670	1 120
Производительность на 1 т грузоподъемности за сутки эксплуатации—т-км:				
Сухогрузного самоходного флота	29,5*	37,7	36,6	90,9
Нефтеналивных несамоходных барж	33,7	36,6	30,1	50,2
Сухогрузных несамоходных барж	10,0	13,5	13,5	25,6

Производительность речного флота повысилась в 1957 г. по сравнению с 1913 г. примерно в 1,5 раза.

* 1934 г.

ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ, РОСТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА И МЕХАНИЗАЦИИ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧ- НЫХ РАБОТ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

	1932	1940	1945	1956	1957
Численность работников, занятых на перевозках,— тыс. человек . .	66,0	83,0	65,3	104,6	111,9
Выработка на одного работника, занятого на перевозках,—тыс. приведенных тонна-километров	447	481	324	707	717
То же, в % к 1932 г.	100	107	72	158	160
Удельный вес погрузочно-разгрузочных работ, выполненных с применением механизмов (в %)	12,0	46,2	55,0	93,8	95,0

Производительность труда на речном транспорте возросла в 1957 г. по сравнению с 1932 г. в 1,6 раза.

До Октябрьской революции погрузка и выгрузка грузов осуществлялись вручную. В настоящее время 95 % погрузочно-разгрузочных работ на речном транспорте выполняется с применением механизмов, из них более половины—комплексно-механизированным способом. В речных портах и на пристанях работает 4,6 тыс. погрузочно-разгрузочных механизмов, в том числе более 1,2 тыс. кранов грузоподъемностью до 50 т.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

	1913	1928	1940	1945	1956	1957
Протяжение автомо- бильных дорог с твердым покрытием (на конец года)— тыс. км	24,3	32,0	143,4	155,3	214,5	225,7
Грузооборот— млрд. т-км	0,1	0,2	8,9	5,0	48,5	61,7
в т. ч. автомобиль- ного транспор- та общего поль- зования	—	—	0,3	0,3	11,9	15,0
Перевезено грузов— всего—млн. т	10,0	20,0	858,6	420,0	4200,9	5216,4
в т. ч. автомобиль- ным транспортом общего пользова- ния	—	—	15,5	16,0	679,4	889,4
Пассажирооборот— млрд. пассажиро- километров	—	—	3,4	0,5	26,4	33,7
Перевезено пассажи- ров автобусами об- щего пользования— всего—млн. человек	—	...	590,0	80,3	5458,2	6817,5
в том числе:						
На внутригород- ских автобусных линиях	—	...	552,9	76,1	5200,9	6475,6
На междугородных автобусных ли- ниях	—	—	37,1	4,2	257,3	341,9

Продолжение

	1913	1928	1940	1945	1956	1957
Доля автомобильно- го транспорта в процентах:						
В грузообороте всех видов транспорта	0,1	0,2	1,8	1,4	3,7	4,2
В пассажирооборо- те всех видов транспорта	—	—	3,2	0,7	14,9	17,1
Общий пробег гру- зовых таксомото- ров—млн. км	—	—	42,7	—	573,0	713,5
в т. ч. платный пробег	—	—	35,1	—	497,3	624,5
Среднесуточный про- бег работавшего грузового таксомо- тора—км	—	—	125	—	154	160
Общий пробег лег- ковых таксомото- ров—млн. км	—	—	106,5	—	1035,5	1363,0
в т. ч. платный пробег	—	—	89,3	—	739,0	978,1
Среднесуточный про- бег работавшего легкового таксомо- тора—км	—	—	182	—	199	210

Протяжение дорог с твердым покрытием в 1957 г. по сравнению с 1913 г. возросло более чем в 9 раз.

Прирост протяжения автомобильных дорог с твердым покрытием только за две послевоенные пятилетки превысил более чем в 2 раза протяжение дорог с твердым покрытием в царской России.

Основным видом внутригородского транспорта в царской России были легковые извозчики. В настоящее время автобусное сообщение установлено почти в 900 городах. Междугородные автобусные сообщения имеют в настоящее время 4297 линий общей протяженностью 445,8 тыс. км. Почти во всех городах Советского Союза население обслуживается легковыми и грузовыми автомобилями-такси. Сотни тысяч трудящихся приобрели за последние годы в собственное пользование легковые автомобили; более 50% всех легковых автомобилей принадлежат индивидуальным владельцам.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

	1928	1940	1945	1956	1957
Перевозки воздушным транспортом:					
Пассажиров*					
1928 г. = 1	1	57	86	442	748
1940 г. = 1		1	1,5	7,8	13
Почты и грузов*					
1928 г. = 1	1	389	494	2 125	2 475
1940 г. = 1		1	1,3	5,5	6,4
Грузооборот					
1928 г. = 1	1	326	895	4 427	4 776
1940 г. = 1		1	2,7	14	15
Пассажирооборот					
1928 г. = 1	1	61	167	1 084	1 589
1940 г. = 1		1	2,8	18	26

Развитие транспортной авиации началось только при Советской власти. В 1923 г. была открыта первая воздушная линия Москва—Нижегород (ныне Горький) с регулярным движением. Протяжение воздушных линий транспортной авиации увеличилось в 1957 г. по сравнению с 1928 г. в 36 раз, с 1940 г.—в 2,4 раза. За послевоенный период значительно увеличилось протяжение международных линий, обслуживаемых транспортной авиацией Советского Союза. В 1957 г. протяжение международных линий увеличилось по сравнению с 1940 г. более чем в 5 раз. В настоящее время наша страна имеет регулярное воздушное сообщение со столицами всех стран народной демократии, а также со столицами ряда капиталистических стран. Самолетный парк гражданского воздушного флота пополнился в 1957 г. реактивными многоместными комфортабельными самолетами, совершающими регулярные полеты на внутренних и международных воздушных линиях.

* Без транзитных перевозок.

Протяжение дорог с твердым покрытием в 1957 г. по сравнению с 1913 г. возросло более чем в 9 раз.

Прирост протяжения автомобильных дорог с твердым покрытием только за две послевоенные пятилетки превысил более чем в 2 раза протяжение дорог с твердым покрытием в царской России.

Основным видом внутригородского транспорта в царской России были легковые извозчики. В настоящее время автобусное сообщение установлено почти в 900 городах. Междугородные автобусные сообщения имеют в настоящее время 4297 линий общей протяженностью 445,8 тыс. км. Почти во всех городах Советского Союза население обслуживается легковыми и грузовыми автомобилями-такси. Сотни тысяч трудящихся приобрели за последние годы в собственное пользование легковые автомобили; более 50% всех легковых автомобилей принадлежат индивидуальным владельцам.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

	1928	1940	1945	1956	1957
Перевозки воздушным транспортом:					
Пассажиры*					
1928 г. = 1	1	57	86	442	748
1940 г. = 1		1	1,5	7,8	13
Почты и грузы*					
1928 г. = 1	1	389	494	2 135	2 475
1940 г. = 1		1	1,3	5,5	6,4
Грузооборот					
1928 г. = 1	1	326	895	4 427	4 776
1940 г. = 1		1	2,7	14	15
Пассажирооборот					
1928 г. = 1	1	61	167	1 084	1 589
1940 г. = 1		1	2,8	18	26

Развитие транспортной авиации началось только при Советской власти. В 1923 г. была открыта первая воздушная линия Москва—Нижний Новгород (ныне Горький) с регулярным движением. Протяжение воздушных линий транспортной авиации увеличилось в 1957 г. по сравнению с 1928 г. в 36 раз, с 1940 г.—в 2,4 раза. За послевоенный период значительно увеличилось протяжение международных линий, обслуживаемых транспортной авиацией Советского Союза. В 1957 г. протяжение международных линий увеличилось по сравнению с 1940 г. более чем в 5 раз. В настоящее время наша страна имеет регулярное воздушное сообщение со столицами всех стран народной демократии, а также со столицами ряда капиталистических стран. Самолетный парк гражданского воздушного флота пополнился в 1957 г. реактивными многоместными комфортабельными самолетами, совершающими регулярные полеты на внутренних и международных воздушных линиях.

* Без транзитных перевозок.

НЕФТЕПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

	1913	1928	1940	1945	1956	1957
Протяжение магистральных нефтепроводов (на конец года)—тыс. км .	1,1	1,6	4,1	4,4	11,6	13,2
Грузооборот магистральных нефтепроводов—млрд. т-км .	0,3	0,7	3,8	2,7	20,5	26,6
Перекачано нефти и нефтепродуктов—млн. т	0,4	1,1	7,9	5,6	65,3	80,9

За годы Советской власти нефтепроводный транспорт получил значительное развитие. Общее протяжение сети магистральных нефтепроводов на начало 1958 г. составило свыше 13 тыс. км, что в 12 раз превышает протяжение магистральных нефтепроводов в 1913 г. и в 3,2 раза—в 1940 г. В настоящее время примерно 72% всей добываемой нефти поступает для транспортировки в магистральные нефтепроводы.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ СВЯЗИ

	1913	1928	1940	1945	1956	1957
Количество предприятий почты, телеграфа и телефона—тыс.	8	15	51	50	57	53
в т. ч. в сельской местности	...	...	44	43	46	47
Протяжение почтовых маршрутов—млн. км .	0,26	0,6	1,4	1,2	1,8	1,8
Число телефонных аппаратов (Министерства связи СССР)—млн.	0,3	0,3	1,2	0,9	2,1	2,2
в том числе:						
В городах	0,3	0,3	1,0	0,8	1,8	1,9
В сельской местности	—	0,006	0,2	0,1	0,3	0,3
Отправлено:						
Писем—млн.	615	522	2 580	2 927	3 896	2 888
Газет и журналов—млн.	358	1 320	6 698	2 819	10 461	11 353
Посылок—млн.	10	14	45	8	76	82
Телеграмм — млн.	36	28	141	167	206	227
Денежных переводов — млн.	35	37	99	166	262	281
Междугородные телефонные разговоры—млн.	0,3	15	92	67	143	152

Количество предприятий связи по СССР к началу 1958 г. по сравнению с 1913 г. возросло почти в 8 раз, по Киргизской ССР — в 30 раз, Узбекской ССР—в 24 раза, Таджикской ССР—в 21 раз и Туркменской ССР—в 12 раз.

В царской России число населенных пунктов, обслуживаемых доставкой почтовой корреспонденции на дом, составляло лишь 3 % от общего количества. В настоящее время во всех населенных пунктах почта доставляется на дом, а в сельской местности во время полевых работ письма, газеты и журналы доставляются непосредственно к месту работы.

Царская Россия не имела автомобильных и авиационных маршрутов для доставки почты, а 65 % всех почтовых маршрутов обслуживалось гужевым транспортом. В настоящее время протяжение автомобильных почтовых маршрутов составляет свыше 300 тыс. км и авиационных свыше 400 тыс. км.

В дореволюционной России междугородная телефонная связь находилась на низком техническом уровне, осуществлялась лишь между некоторыми крупными городами и использовалась узким кругом лиц. В Советском Союзе междугородная телефонная связь осуществляется между всеми городами и почти всеми районными центрами и поселками городского типа, а международная телефонная связь—со всеми государствами мира на базе новейшего оборудования.

Телеграфная связь в дореволюционной России в основном осуществлялась малопроизводительными небуквопечатающими телеграфными аппаратами Морзе, число которых составляло 88 % от общего количества аппаратов. В Советском Союзе телеграфная связь в основном работает на базе скоростных современных буквопечатающих и фототелеграфных аппаратов отечественного производства.

Только при Советской власти появилась и получила широкое развитие сельская телефонная связь. К началу 1958 г. было телефонизировано 96 % сельских Советов, 95 % совхозов, 74 % колхозов и почти все машинно-тракторные и специализированные станции.