

Дальнейший подъем экономики, обеспечение гармоничного функционирования всех отраслей народного хозяйства, более полное удовлетворение нужд населения требуют совершенствования и развития всех видов транспорта и связи. Для республики эта проблема была всегда важной в связи с огромными размерами ее территории, крупными масштабами хозяйственного освоения новых районов и другими социально-экономическими задачами, которые решались за годы Советской власти. Основной задачей транспорта в соответствии с решениями XXVI съезда партии является полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, повышение эффективности и качества работы.

В Российской Федерации сформировалась мощная, технически оснащенная транспортная система. На территории РСФСР размещено около 58% общей протяженности железных дорог страны, почти 87% внутренних водных магистралей и более половины трубопроводов (нефте- и нефтепродуктопроводов). За 60 лет после образования СССР резко возросли грузооборот и пассажирооборот всех видов транспорта Российской Федерации.

Ведущее место в транспортной системе занимает железнодорожный транспорт, на долю которого приходится около 60% грузооборота. За 1922—1981 гг. протяженность железных дорог России выросла почти в 1,8 раза, а грузо-

Грузооборот и пассажирооборот по РСФСР
за 1922—1981 гг.

	1922 г.	1940 г.	1965 г.	1970 г.	1981 г.
Грузооборот транспорта, млрд. т-км					
железнодорожного	10,6	287	1326	1672	2356
речного	4,8	34	126	164	239
автомобильного	0,1	6	77	116	258
магистрального трубопроводного (нефте- и нефтепродуктопроводы)	—	1,5	131	243	1137
Пассажирооборот транспорта, млрд. пасс.-км					
железнодорожного . . . . .	...	68,5	142	185,4	229,4
речного . . . . .	...	3,3	4,4	4,8	5,3
автомобильного (автобусов) . . . . .	...	2,2	62,9	100,1	216,6

оборот — более чем в 200 раз. За этот период было построено много новых железнодорожных линий в восточных и северных районах РСФСР, что позволило вовлечь в народнохозяйственный оборот богатейшие энергетические и минерально-сырьевые ресурсы. Осуществлены большие работы по реконструкции железнодорожного транспорта, переводу его на электрическую и тепловозную тягу, оборудованию железнодорожных магистралей автоматической блокировкой. Сейчас практически вся эксплуатационная длина сети, составляющая 83 тыс. км, обслуживается электровозами и тепловозами. На железных

дорогах РСФСР широко внедряются передовые методы работы. Так, по опыту Московской дороги развивается вождение тяжеловесных составов весом до 10 тыс. т.

Несмотря на достигнутый прогресс в области развития и совершенствования организации перевозок, железнодорожный транспорт работает с большим напряжением. Нарушается регулярность перевозки даже таких важных народнохозяйственных грузов, как каменный уголь, лес, нефть и нефтепродукты. Не сокращаются простой вагонов под грузовыми операциями, на технических станциях, практически не растут участковые скорости движения поездов.

В одиннадцатой пятилетке грузооборот железнодорожного транспорта увеличится на 14—15%. На территории Российской Федерации предстоит построить более 2300 км новых железнодорожных линий, электрифицировать 3750 км стальных магистралей, осуществить техническое перевооружение и дальнейшее увеличение провозной и пропускной способности ряда грузонапряженных направлений, а также наращивание мощностей железнодорожных станций и узлов. К концу пятилетки будет открыто движение поездов на всем протяжении Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. В Западной Сибири намечено сдать в эксплуатацию другую важную железнодорожную артерию — 650-километровую дорогу Сургут—Уренгой, которая позволит ускорить хозяйственное освоение природных ресурсов севера Тюменской области.

Возросло значение морского транспорта, осуществляющего перевозки народнохозяйственных грузов во внутренних и внешних водах. По

сравнению с 1922 г. перевозки грузов морским транспортом России увеличились почти в 60 раз. Морской флот систематически пополняется универсальными и специализированными судами с высокими техническими и экономическими характеристиками. Продлить навигацию в северных морях и удешевить перевозки позволили атомоходы «Ленин», «Леонид Брежнев», «Сибирь». Благодаря им рейсы между Европейской частью страны и Дудинкой стали возможны практически в любое время года. Большое народнохозяйственное значение имеет ввод в эксплуатацию второй очереди морского парома Холмск — Ванино, связывающего остров Сахалин с железнодорожной сетью страны. Постоянно увеличивается пропускная способность многих морских портов республики, улучшается механизация погрузочно-разгрузочных работ.

В текущей пятилетке морской флот пополнится специализированными судами-контейнеровозами, лихтеровозами, железнодорожными паромами, судами арктического плавания и ледоколами. На Тихом океане продолжается строительство глубоководного порта Восточный, который в перспективе станет крупнейшим морским портом страны.

В республике непрерывно развивается речной транспорт. С его помощью ныне перевозится более 500 млн. т грузов, что в 63 раза больше, чем в 1922 г. На базе комплексного гидротехнического строительства на ряде рек создано более 16 тыс. км искусственных водных путей, в связи с чем протяженность эксплуатируемых внутренних водных судоходных путей возросла до 123 тыс. км. Это почти в 2,7 раза превышает их длину в 1922 г. Важное значение речной

транспорт имеет в освоении природных богатств Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока. В ряде районов он является основным видом транспорта. Высокими темпами развиваются перевозки в смешанном («река — море») плавании. Такие маршруты позволяют без потерь и лишних перевалок доставлять грузы из одного речного бассейна в другие, совершать морские рейсы. В 1981 г. этим способом перевезено около 20 млн. т грузов, в том числе экспортно-импортных — почти 9 млн. т. Оснащение пароходств мощными ледоколами дало возможность продлить навигацию на многих реках республики.

Особая забота речников — пассажирские перевозки. В настоящее время пассажирский флот республики располагает современными комфорtabельными судами, имеющими скорость 20—26 км в час. Созданы качественно новые суда на подводных крыльях, на воздушной подушке, развивающие скорость до 60 км в час. Ныне услугами пассажирского флота ежегодно пользуются более 100 млн. человек. В летний период на Волге, Каме и других реках России действует 1400 пассажирских линий, которые обслуживают 217 крупных судов и большое количество теплоходов на подводных крыльях. Общая протяженность линий, на которых работает пассажирский флот, составляет 370 тыс. км. Для обслуживания пассажиров построены современные речные вокзалы в Москве, Ленинграде, Ростове-на-Дону, Куйбышеве, Саратове, Горьком, Казани, Ульяновске, Новосибирске, Якутске и в других городах республики.

На речном флоте зародились и получили дальнейшее развитие и распространение прогрессив-

ные методы вождения большегрузных составов, работы с сокращенным штатом команды, мобилизации внутренних резервов.

В одиннадцатой пятилетке грузооборот речного транспорта увеличится на 19—20%, в том числе в портах Сибири и Дальнего Востока — на 28—30%. Будет существенно укреплена материально-техническая база транспортных предприятий. Предстоит построить и реконструировать 14 крупных портов.

Речной флот пополняется высокоэффективными судами — мощными буксирами-толкачами, баржами и секционными составами, сухогрузными и нефтеналивными теплоходами грузоподъемностью 5 тыс. т, теплоходами типа «Волго-Дон» с баржами-приставками, на которых можно перевозить до 11 тыс. т грузов. Более широкое распространение получит такая форма транспортировки грузов, как «река — море», улучшится взаимодействие речного транспорта с железнодорожным.

В соответствии с Продовольственной программой на речном транспорте сократятся сроки доставки овощей и бахчевых культур из районов Нижней Волги в промышленные центры страны. Будет осуществляться дальнейшее развитие причалов и приречных плодовоовощных баз. Для успешного выполнения этих задач надо увеличить число специализированных судов для доставки овощей и фруктов, образцово наладить работу всех звеньев речного транспортного конвейера, добиваться, чтобы все грузы, и прежде всего сельскохозяйственные, без задержки доставлялись по назначению.

В республике созданы и получили широкое развитие новые виды транспорта — автомобиль-

ный, трубопроводный и воздушный. Автомобильный транспорт ежегодно перевозит около 15 млрд. т грузов и 24 млрд. пассажиров. На его долю приходится сейчас свыше 80% перевозок грузов и около 90% пассажиров всех видов транспорта республики. Он занимает основное место в перевозках грузов сельского хозяйства. На уборке урожая в колхозах и совхозах Российской Федерации ежегодно работает до 750 тыс. автомобилей, оперативное руководство которыми, независимо от их ведомственной принадлежности, осуществляется Министерством автомобильного транспорта РСФСР. Такая система управления способствует широкому развитию социалистического соревнования и применению передовых методов организации перевозок продукции сельского хозяйства. Автомобильным транспортом республики доставляются грузы почти в 30 стран Европы и Азии. Растут перевозки грузов в междугородном сообщении. Только за последние 10 лет грузооборот автомобильного транспорта общего пользования в междугородном сообщении увеличился в 3,4 раза, а объем перевозок грузов в контейнерах возрос в 1,6 раза.

Развивается автобусный транспорт. В Российской Федерации действует около 10 тыс. междугородных автобусных линий, протяженность которых превышает 1 млн. км. В междугородном сообщении автобусами ежегодно перевозится более 600 млн. пассажиров. Улучшается обслуживание пассажирским транспортом сельского населения. Только за годы десятой пятилетки в сельской местности открыто более 2 тыс. регулярных автобусных маршрутов.

С целью повышения эффективности работы автомобильного транспорта, освобождения предприятий и организаций от несвойственных им функций, высвобождения значительной части водителей, грузчиков, экспедиторов промышленных предприятий с 1980 г. на автотранспорт общего пользования возложено транспортно-экспедиционное обслуживание народного хозяйства республики. Быстро увеличивается объем централизованных перевозок. В настоящее время централизованный завоз и вывоз грузов автотранспортом общего пользования с транспортно-экспедиционным обслуживанием осуществляется почти с 500 железнодорожных станций, речных и морских портов. С каждым годом увеличивается передача грузов, перевозимых на короткие расстояния, с железнодорожного на автомобильный транспорт. Только в 1981 г. на автомобильный транспорт передано 5,3 млн. т таких грузов.

В республике решается задача совершенствования структуры парка автомобилей, повышения в нем удельного веса машин большой грузоподъемности, специализированных и малотоннажных автомобилей. За годы десятой пятилетки количество автомобилей грузоподъемностью свыше 5 т возросло в 2 раза, а грузоподъемностью до 5 т уменьшилось на 5%. В целях экономии топлива важное значение имеет расширение производства дизельных автомобилей. В десятой пятилетке их парк увеличился почти в 2 раза, их доля достигла 15% в общем количестве и почти 36% в суммарной грузоподъемности автомобилей.

В одиннадцатой пятилетке в республике предусмотрено увеличить грузооборот автомобиль-

ного транспорта общего пользования более чем на 40% и пассажирооборот — на 17%. Для успешной реализации этих заданий предстоит выполнить большие работы по существенному повышению эффективности использования и надежности автотранспорта, обеспечению дальнейшего развития централизованных международных, контейнерных и пакетных перевозок грузов, более широкому применению автопоездов, повышению качества обслуживания пассажиров. В соответствии с постановлением майского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС намечается увеличить парк специализированного подвижного состава: изотермических автомобилей и рефрижераторов, молоковозов, полуприцепов-скотовозов, специализированных автомобилей для перевозки сахара-песка и жидкого сахара, пива и минеральных вод и других продуктов. Требуется также увеличить парк автоцистерн, самосвалов, автомобилей и автобусов северных модификаций.

Быстрому развитию автомобильного транспорта способствует большая работа по строительству и реконструкции автомобильных дорог. В 1981 г. сеть дорог с твердым покрытием превысила 442 тыс. км, что в 32 раза больше, чем в 1922 г., более половины из них составляют дороги с усовершенствованным цементно-асфальтобетонным покрытием. Только за годы двух последних пятилеток построено и реконструировано около 100 тыс. км автодорог. Ярким примером роста масштабов дорожного строительства в РСФСР может служить Белгородская область. Всего четверть века тому назад она имела лишь 126 км автодорог с твердым покрытием, а в настоящее время в области эксплуатируется более

4 тыс. км таких дорог. Уже почти 10 лет как все районы Белгородчины соединены ими с областным центром. В целом по Российской Федерации сегодня благоустроеннымами дорогами связано с областными центрами около 90% районных центров.

В одиннадцатой пятилетке предусмотрено построить свыше 50 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, что позволит в основном завершить создание опорной сети магистральных дорог в Европейской части республики. Будут превращены в скоростные магистрали шоссе от Москвы до Симферополя, Риги, Бреста. Для повышения качества обслуживания осуществляется строительство большого числа придорожных гостиниц, кампингов, автозаправочных станций, предприятий торговли и общественного питания.

Магистральный трубопроводный транспорт получил развитие практически только в послевоенные годы. Создание крупных нефтегазодобывающих центров на Северном Кавказе, в Урало-Поволжье и Западной Сибири потребовало сооружения мощных систем нефтепроводов и газопроводов. Их суммарная протяженность на территории РСФСР превышает 120 тыс. км. В РСФСР в 1981 г. по магистральным трубопроводам было перекачано 587 млн. т нефти и нефтепродуктов. Транспортировка тонны нефтяных грузов по трубопроводам в 4 раза дешевле, чем по железной дороге, и почти в 3,5 раза — чем речным транспортом. В одиннадцатой пятилетке намечено построить 3,84 тыс. км магистральных нефтепродуктопроводов и отводов от них к нефтебазам, что даст возможность высвободить около 10 тыс. железнодорожных цистерн.

Намечается развитие также трубопроводного пневмотранспорта. В одиннадцатой пятилетке предусмотрено сооружение 30-километрового трубопровода, по которому железорудный концентрат будет поступать на Оскольский электрометаллургический комбинат. Проектируется 250-километровый трубопровод для транспортировки угля из Кузбасса в Новосибирск.

Воздушный транспорт, развившийся главным образом в послевоенные годы, стал одним из основных видов пассажирского транспорта. В 1981 г. самолетами гражданской авиации перевезено 70 млн. пассажиров, что в 1,5 раза больше, чем в 1970 г. Ежегодно на территории республики открывается 25—35 новых воздушных аэроалиний. Сейчас авиационными линиями связаны более 2,5 тыс. городов и поселков Российской Федерации. По таким направлениям, как Москва — Иркутск, Москва — Хабаровск, Москва — Владивосток, Ленинград — Хабаровск и др., в летний период самолетами перевозится до 90% пассажиров. На магистральных и местных линиях используется преимущественно реактивная техника. Для нее реконструированы и переоборудованы сотни аэропортов почты во всех крупных городах и удаленных районах РСФСР.

Гражданская авиация активно участвует в обслуживании многих отраслей народного хозяйства. Только за последние 15 лет перевозки грузов возросли почти втрое. Особенно велика роль авиации в малообжитых и вновь осваиваемых районах. В одиннадцатой пятилетке будет продолжено развитие сети аэропортов на магистральных и местных воздушных линиях, особенно в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока.

стока. Пассажирооборот увеличится примерно в 1,3 раза. Всего за пятилетку предполагается перевезти около 360 млн. пассажиров и 11,8 млн. т срочных народнохозяйственных грузов и почты. Авиационно-химические работы будут выполнены на площади 225 млн. га.

Важное значение в повышении эффективности и качества обслуживания народного хозяйства имеет улучшение организации перевозок, углубление взаимодействия разных видов транспорта. При этом недопустимы проявления ведомственности, задержки грузов при передаче их с одного вида транспорта на другой. Часто по этой причине сводится практически на нет улучшение показателей работы транспорта, достигаемое в результате технического прогресса. Некоторые транспортные организации успешно преодолевают эти недостатки и добиваются хороших результатов работы. Например, саратовские автомобилисты и железнодорожники организовали на городском транспортном узле погрузку и выгрузку грузов по прямому варианту «вагон — автомобиль», минуя промежуточное складирование.

Заслуживает внимания опыт волжских речников, направленный на усиление роли речного транспорта в смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Повышению эффективности использования автомобилей способствовали меры по концентрации грузового автотранспорта. Советом Министров РСФСР принято решение о передаче мелких автохозяйств ряда министерств и ведомств в Московской, Пензенской, Ульяновской, Новгородской и Куйбышевской областях в ведение Министерства автомобильного транспорта

РСФСР. Только за 1976—1981 гг. количество автохозяйств, имеющих парк до 9 автомобилей, сократилось в Московской области на 15,5%, Новгородской — на 21,5, Ульяновской — на 9 и Куйбышевской — на 7,3%.

Требует организационного совершенствования и работа постоянно развивающегося промышленного транспорта. Эксплуатационная длина железнодорожных подъездных путей промышленных предприятий и организаций на территории РСФСР составляет 65 тыс. км, а объем перевозимых грузов почти втрое больше, чем на путях МПС. В настоящее время все это хозяйство распылено не только по ведомствам, но и по отдельным транспортным цехам множества предприятий и организаций. Опыт работы объединенного транспортного предприятия г. Электростали Московской области убедительно свидетельствует о его большой эффективности. Концентрация транспортных средств здесь позволила высвободить четвертую часть локомотивов, 40% кранов и сократить обслуживающий персонал на 500 человек. Годовая экономия составила около 700 тыс. руб.

В РСФСР в настоящее время действует 109 таких предприятий промышленного железнодорожного транспорта, которые обслуживают почти 3,9 тыс. предприятий и организаций. Простой вагонов в 1981 г. по сравнению с 1970 г. сократился более чем на 1 час. В результате систематического снижения себестоимости погрузочно-разгрузочных работ и повышения производительности труда эти предприятия промышленного транспорта работают рентабельно и получают более 40 млн. руб. прибыли в год. Важное значение имеет дальнейшее распространение

опыта Челябинской области и железнодорожников Южно-Уральской дороги по слаженной работе промышленных предприятий и транспорта.

Совершенствование работы транспорта республики зависит от взаимодействия транспортных организаций со смежными отраслями промышленности, спабжающими транспорт машинами, материалами и топливом, от разнообразной помощи транспорту со стороны других отраслей народного хозяйства, участвующих в перевозочном процессе как отправители и получатели грузов.

Огромные изменения произошли в Российской Федерации в обеспечении народного хозяйства и населения всеми средствами связи. Возросло число предприятий связи с 7,7 тыс. в 1913 г. до 49 тыс. в 1981 г. Созданы новые виды связи — радиовещание, телевидение, радиорелейная, космическая и фототелеграфическая связь, сеть абонентского телеграфа. Основная масса почтовых отправлений доставляется ныне механизированными средствами и самым скоростным видом транспорта — воздушным. Организованы многоканальные междугородные кабельная и радиорелейная сети связи, расширяется связь с помощью космических аппаратов. Быстрое развитие получает телефонная связь. В 1981 г. городские телефонные станции на территории РСФСР имели 10,5 млн. номеров, сельские телефонные станции — 2,1 млн.

В соответствии с решениями XXVI съезда КПСС проводится большая работа по укреплению материально-технической базы средств связи, расширению сети линий и каналов связи, повышению оснащенности крупных предприятий, объединений, министерств и информационных

центров коллективного пользования новейшей электронно-вычислительной техникой. Поставлена также задача существенного повышения уровня механизации и автоматизации производственных процессов на предприятиях почтовой связи, увеличения объемов контейнерных перевозок почты, печатной продукции и товаров посыпочной торговли, более полного удовлетворения потребностей городского и сельского населения в услугах почтовой, телефонной и телеграфной связи.

В одиннадцатой пятилетке протяженность междугородных телефонных каналов намечается увеличить примерно в 1,5 раза, а количество телефонов в городах и сельской местности — в 1,3 раза. Будет и дальше развиваться цветное телевидение и стереофоническое радиовещание.

Интенсификация экономики и повышение ее эффективности

Российская Федерация, как и вся наша страна, вступила в 80-е годы, располагая мощным экономическим и научно-техническим потенциалом. К концу десятой пятилетки стоимость основных фондов в республике приблизилась к 1 триллиону руб., численность рабочих и служащих достигла 66 млн. человек. В сфере науки и образования трудятся свыше 900 тыс. научных работников. Это позволяет решать все более сложные задачи социально-экономического развития республики.

В предвоенные и первые послевоенные пятилетки высокие темпы хозяйственного развития достигались в значительной мере за счет широкого привлечения новых работников, строитель-