

УДК 330:629.73

ЕКОНОМІКА ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ У 20-30-ті РОКИ**Євсєєв С.Є., Тодріна І.В.**

Харківський національний університет будівництва та архітектури

Досліджено теоретичні питання формування цивільної авіації України у 20-30-ті роки ХХ ст. Висвітлено вплив держави на створення економічних умов для зміцнення матеріально-технічної бази повітряного транспорту. Особливу увагу приділено внеску вітчизняних конструкторів у створення літаків. Досліджені особливості формування кадрового потенціалу повітряного флоту. Показано негативний вплив адміністративно-командної системи на функціонування транспортної інфраструктури країни. З'ясовані місце і роль повітряного транспорту у вирішенні соціально-економічних проблем України у міжвоєнний період.

Ключові слова: транспорт, авіація, аерофікація, пасажирські перевезення, господарча діяльність, вантажний потік.

Постановка проблеми. Транспорт є однією з базових систем утворюючих галузей національної економіки. У транспортній системі України авіація посідає особливе місце завдяки таким своїм особливостям як висока технічна і комерційна швидкість, висока маневреність в умовах коливання вантажопотоків і пасажирського контингенту. Авіація дає у перевезеннях економію часу головну економію, до якої зводяться врешті всі інші. В умовах сучасних світових соціально-економічних інтеграційних процесів все більшого значення набуває дослідження та використання на практиці вітчизняного історичного досвіду ефективного використання повітряного транспорту, підвищення його ролі у вирішенні соціально-економічних проблем України. Такого досвіду авіатори набули і у 20-30-ті роки минулого століття – міжвоєнний період. Їх внесок в економічну історію як складову економічної теорії в сучасних умовах набуває практичного значення у вирішенні нагальних економічних проблем вітчизняної економіки.

Україна у міжвоєнний період пережила важкі часи Національно-визвольної революції 1917-1919 років. А потім увійшла до складу держави з величезними відстанями, для якої авіаційний транспорт, що тільки зароджувався, мав виключно важливе значення. Україна була регіоном, де формувалися великі транспортні вузли загальнодержавного значення. Виникла гостра потреба збільшувати обсяги перевезень, в тому числі вантажів термінового перевезення. Швидке зростання необхідності зв'язків зумовлювали потребу розширення транспортного повітряного сполучення. Таким чином створюється наукова проблема дослідження цих процесів, які дуже схожі на сучасні економічні проблеми України в умовах її інтеграції до світового простору.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Зародженню і розвитку повітряного транспорту України у міжвоєнний період приділена певна увага істориків економіки. Історію авіації дехто з них розглядає невіддільно і цивільну, і військову [3, 4]. Таке спрямування досліджень зумовлено головним чином тим, що успіхи і досягнення у розробці літальних апаратів з первісною орієнтацією на цивільне призначення перенацілювались на воєнне застосування, як і інші результати прогресу науки, техніки і технологій. В 30-ті роки з'являється термін «аерофікація» і з того часу, особливо у повоєнні роки, ця тема

присутня в великих монографічних роботах з історії економіки СРСР і України, в яких розглядаються проблеми історії господарства, зокрема транспорту [1, 2, 6, 7, 8]. Гідна уваги дисертація Р.Г. Пузишина [5] та відповідні частини розділів колективних монографій з історії економіки України, де міститься значний фактичний матеріал, зроблено акценти на важливих досягненнях цивільної авіації України.

Невирішені раніше частини загальної проблеми. До цього часу достатньо не розкрито в науковому плані специфіку обставин за яких будувался цивільний повітряний флот, не з'ясовано належним чином роль повітряного транспорту у вирішенні соціально-економічних проблем України.

Мега статті. З'ясувати економічну політику держави щодо становлення та розвитку транспортної цивільної авіації, вплив проведення в життя державних настанов, діяльність громадських об'єднань і використання державою недержавних організацій у справі створення авіації транспортного призначення, ефективного її використання у вирішенні соціально-економічних проблем України.

Виклад основного матеріалу. В ХХ столітті найдосконалішим і найперспективнішим видом транспорту став повітряний флот. У його зародження та розвиток Україна зробила значний внесок.

Ще в Першу світову війну в Одесі було налагоджено серійне виробництво бойових літаків у значних як для того часу масштабах. Центрами наукової думки щодо розвитку авіації вже тоді стали Київ і Харків, у Західній Україні – Львів. До початку Національно-визвольної революції 1917-1919 рр. найбільшим авіаційним заводом був Одеський, але після громадянської війни відродити його не вдалося. Така ж доля спіткала і виробництво моторів для аеропланів у Запоріжжі. У Львові в 1919 р. було створено літак братами Флоріанськими. У збройних силах УНР Центральна Рада створила авіаційне формування – два авіазагони. З'явилися червоні літаки і на боці радянської влади в Україні. Але помітного впливу на хід бойових дій ні ті, ні інші не мали [4, с. 85, 87]. У військових цілях вони не були використані. В Західній Україні йшла війна з поляками. В лавах Галицької армії ЗУАР діяв авіаційний загін П. Франка (син І.Я. Франка), створений за допомогою П. Скоропадського з 20 літаків. Загін брав активну участь у боях з поляками [4, с. 89]. Директорія, прийшовши до влади після П. Ско-

ропадського, сформувала авіаполк. Вперше в історії української авіації було зроблено спробу організувати пасажирські перевезення. Директорія робила спробу організувати пасажирські перевезення. Вона мала у своєму розпорядженні більше 100 літаків. Але фактично в боротьбі за владу вони ніякої ролі не відіграли [4, с. 90].

Після громадянської війни на території, де було встановлено радянську владу, знаходилося приблизно 300 літаків, що були в робочому придатному до експлуатації стані, тоді як у дореволюційній Росії літаків налічувалося 1,5 тисячі. В 1922 р. почалися авіаційні перевезення на перших повітряних лініях, організовані німецько-радянським товариством «Дер люфт», але воно діяло поза межами України [1, с. 74, 75].

Започаткування авіатранспорту в Україні слід віднести до 1923 р. [2, с. 241]. В 1923 р., коли Україна вже входила до складу СРСР, постановою Ради Труда і Оборони СРСР було покладено технічний нагляд за повітряними лініями на Головне управління повітряного флоту і створено Раду цивільної авіації [9, с. 53]. В 1923 р. утворилася громадська організація сприяння повітроплаванню, яка перейменувалась згодом у товариство ТСО-АВІАХІМ. В тому ж році сформувалось Товариство авіації та повітроплавання України і Криму ТАПУК [4, с. 5, 111], яка відіграла важливу роль у організації пасажирських перевезень.

Першим в Україні пасажирським літаком, спроектованим в 1923 р. як серійний, був «Кольок-Горбунок» (ХІОНІ № 5), двомісний, що мав швидкість 122 км/год. [4, с. 163]. Але налагодити його серійне виробництво не вдалось, в чому не було вини конструкторів і технологів.

Але 1923 рік став роком інших помітних досягнень. В Харкові створюються авіаційні майстерні та обладнується літовища, і з'являються певні умови для появи виробничої бази майбутнього перспективного літакобудування. В тому ж році була відкрита перша повітряна лінія Харків – Київ [2, с. 241], яка почала діяти наступного року. В 1924 р. було утворено «Укрповітряношлях», 51% акцій якого належав державі, решта – урядовим та господарським організаціям. В 1924 році «Укрповітряношлях» закупив у Німеччині перший пасажирський літак [3, с. 6]. 25 травня 1924 р., коли авіапарк вже налічував 6 машин, відкрились пасажирські лінії Харків – Полтава – Київ і Харків – Кіровоград – Одеса. До жовтня 1924 р. по цих повітряних лініях було перевезено 760 пасажирів, 137 кг. пошти і 519 кг. вантажів [3, с. 8]. В 1925 р. першим з вітчизняних пасажирських літаків був рекомендований для серійного виробництва літак К-1 конструкції К.О. Калініна (Харків) [3, с. 11], а 17 вересня 1926 р. засновано Харківський авіаційний завод [3, с. 13]. Це відбулося за рішенням правління товариства «Укрповітряношлях». На базі харківських авіаційних майстерень було створено авіаційний завод імені Раднаргоспу України [4, с. 167]. В 1926 р. вже діяли лінії Харків – Орел – Москва і Харків – Артемівськ – Ростов на Дону – Мінеральні Води [2, с. 241]. В 1928 р. вийшов на повітряні траси кращий на той час цивільний літак К-4. Того ж року на міжнародній виставці санітарний К-4 одержав вищу нагороду – золоту медаль [3, с. 30]. К-4 почали використовуватись з 1928 р. на лінії Київ – Баку – Пехлеві – Тегеран, зв'язавши

Україну з зарубіжжям [3, с. 32]. В 1929 р. 7 літаків К-4 здійснили перший в СРСР масовий переліт пасажирських літаків Харків – Ростов – Сочі – Мінеральні Води – Тбілісі [3, с. 34].

В листопаді 1928 р. за ініціативою центральної української преси в Харкові було відкрито першу в СРСР цивільну авіашколу. Спочатку було прийнято 6 курсантів, але їх число зростало вже в ході навчання, і в кінці липня 1929 р. відбувся перший випуск – 12 пілотів. Випуск затримався на 2,5 місяці через нестачу машин ля практичного оволодіння навичками пілотування. Випускники були теоретично підготовлені на високому рівні, були розіслані на роботу по округах [13]. Літак К-4 проходив випробування на рекордні зверх дальні перельоти. Літак виявився надійною машиною в різних умовах [14, 15].

В 1929 р. в умовах згорання непу та подальшого зміцнення адміністративно-командної системи було ліквідовано «Укрпотрошлях». Харківський авіаційний завод було передано Авіатресту – державному главку, а через деякий час – Народному Комісаріату важкої промисловості СРСР, що мало негативні наслідки, оскільки фінансування, в тому числі на проектні розробки скоротились. В 1930 р. акціонерне товариство з керівними органами було передано у державну власність та увійшло до всесоюзної організації «Добро літ». Але в 1930 р. було налагоджено випуск більш досконало К-5, і ХАЗ залишився флагманом пасажирського літакобудування СРСР [3, с. 48, 54].

В 1931 р. повітряним транспортом було перевезено 3,1 т вантажів, (без пошти 0,6 т) [2, с. 402; 7, с. 312]. В 1932 р. в Харкові, а в 1933 р. в Києві було відкрито аеропорти,

В жовтні 1931 р. повітряний флот України став використовуватися для потреб обслуговування сільського та лісового господарства. За 1932 рік з повітряною авіацією було оброблено хімікатами 17,9 тис га землі [7, с. 312].

Основою пасажирської авіації СРСР незабаром став літак ХАІ-1 – результат студентської творчості Харківського авіаційного інституту. Роботи над конструюванням літака почалися в вересні 1931 р. Було створено вдалу конструкцію, найвищою оцінкою якої була її назва – «пасажирський літак винищувального типу». Економічний у виготовленні (в основному дерев'яний), найшвидкісний літак Аерофлоту, він був готовий для серійного виробництва вже навесні 1933 р. [3, с. 71]. Літак ХАІ-1 став найшвидшим довоєнним радянським пасажирським літаком. Показово, що конструктори робили все, щоб найскладніші технічні та технологічні проблеми вирішувались без використання імпортованих матеріалів і частин задля збереження валюти [17, ф. 1, оп. 20, спр. 6259, л. 2].

В 1934 р. повітряним флотом України було транспортовано вже 615 т вантажів [2, с. 402]. Цього року в Україні було створене територіальне управління цивільної авіації.

Авіатранспорт і автотранспорт у своєму становленні та розвитку стикалися з подібними труднощами, долали подібні незгоди і перепони, тому їх працівники були об'єднані для вирішення спільних проблем в одну профспілку автомобільних і авіаційних працівників. На республікансько-

му профспілкового з'їзду інженерно-технічних робітників авіації і автотранспорту (Харків, лютий 1934 р.) було звернуто увагу на гостру нестачу кваліфікованих кадрів робітників та ІТР для техобслуговування і ремонту авіатехніки, нестачу льотчиків. Авіамайстерні були забезпечені робочою силою лише на 66%. Люди працювали без відпочинку, не виходили з майстерень. Було максимально ущільнено робочий час. І в цих умовах знижено собівартість ремонту на 7%, план 1933 р. виконано на 130% по ремонту моторів і майже на 200% перевищено показники попереднього 1932 року [18, ф. Р-4188, оп. 1, спр. 10, арк. 72, 115, 116]. Важким було матеріальне становище працівників та їхніх сімей. Профспілка дбала про організацію самозабезпечення навіть свічками. Так, Харківський РК Союзу шоферів і авіапрацівників у 1933 р. вдвічі розширив землі під спільні городи у приміській зоні і довів їх до 9826 га. Агрозаходи дали змогу різко підвищити врожай. Профспілка мала свої овочесховища, свої підсобні господарства, де вирощувались свині та кролі [18, ф. Р-4158, оп. 1, спр. 2, арк. 8, 9].

Харків, столиця України до 1934 року, був головним вузлом транспортних авіасполучень. Тут було сконструйовано найбільш поширений в СРСР довоєнний пасажирський літак К-5 авіаконструктора К.О. Калініна. За 1930-1934 рр. було виготовлено 283 таких літаків [4, с. 34]. З 1925 р. постійно діяла пасажирська повітряна лінія Харків – Москва, довжиною 700 км, з 1926 р. Харків – Мінеральні Води, – 900 км, з 1931 р. Харків – Одеса – 620 км, з 1932 р. Харків – Київ – 415 км, у 1924 р. Харків – Ростов-на-Дону – 435 км, у 1930, 1931 і 1933 рр. Харків – Маріуполь – 300 км і лінія Одеса – Херсон у 1932, 1933 рр. – 185 км [10, с. 74, 75]. Щодо регулярності польотів, то статистика дає такі середньорічні показники: Харків – Москва заплановано 738 рейсів, здійснено 597, Харків – Мінеральні Води відповідно 581 і 419, Харків – Одеса відповідно 635 і 532, Харків – Київ відповідно 376 і 196, Харків – Ростов-на-Дону відповідно 129 і 117, Одеса – Херсон відповідно 785 і 719.

Отже, найрегулярнішими були повітряні пасажирські перевезення на лінії Харків – Київ, далі регулярність спадає в такій послідовності: Харків – Мінеральні Води, Харків-Москва, Харків – Одеса, Харків – Ростов-на-Дону, Одеса – Херсон [10, с. 182].

Авіація з часів свого започаткування в Україні також використовувалась для зв'язку, в сільському, лісовому господарствах, рибному промислі, геологічних та геофізичних розвідках, метеорологічних спостереженнях, гідрослужбі, у проектуванні та будівництві, в дорожньому господарстві, спорудженні та патрулюванні електроній, газопроводів і нафтопроводів [10, с. 34].

В роки другої п'ятирічки на основних авіалініях України перевезення пасажирів збільшилось з 1,6 тис. в 1932 р. до 19,6 тис. в 1937 р. [6, с. 392]. В межах України в 1938 р. повітряним транспортом було перевезено 31 тис. пасажирів [17, ф. 2, оп. 1, спр. 944, л. 159-161]. Автори монографії «Очерки развития народного хозяйства Украинской ССР» припустилися помилки, вказавши, що мережа авіаліній по Україні в 1940 р. перевищувала 24 тис. км [2, с. 402]. Архівні дані

дають змогу уточнити; 27,9 тис. км [Підраховано авторами згідно 16, ф. 184, оп. 2, спр. 542, л. 12]. В 1940 р. в Україні на всіх авіалініях було перевезено 34 тис. пасажирів [11, с. 202], вантажообіг повітряного флоту (включаючи пошту) склав 1,2 млн. тонно-км, відправлення вантажів 4 тис. т, обсяг робіт у сільському і лісовому господарстві 0,1 млн. га [12, с. 203].

На початку 30-х років у світовому авіаконструюванні стало пріоритетним захоплення гігантоманією. Гігантоманія того часу зможе певною мірою дати якісь результати лише через 15-20 років, коли з'являться науково-технічні та технологічні можливості для створення «літаючих фортець», пасажирських та вантажних повітряних гігантів. Але керівництво СРСР марило світовими рекордами. У змагання ведучих авіаційних фірм світу було включено і колектив на чолі з К.О. Калініним. Було збудовано перший літак-гігант унікальний К-7, спроектований за принципом «все в крилі», тобто без фюзеляжу. В пасажирському варіанті семимоторна машина могла перевозити на відстань 5 тис. км 128 пасажирів, в т.ч. мала 64 спальних місць, тут була каюта відпочинку на 24 чол., були буфет і кухня, коридор для прогулянок з вікнами в підлозі для огляду місцевості зверху. У військовому варіанті літак міг нести 16,6 т бомб, 4 гармати і 8 крупнокаліберних кулеметів, що забезпечувало повну кругову оборону: будь-яку точку навколо брали на приціл відразу 3 стрільці. Десантний варіант давав змогу нести 112 парашутистів. Бойовий політ сягав відстані 2 тис. км. На 11-ому випробувальному польоті (листопад 1933 р.) К-7 зазнав катастрофи і більше не вироблявся. К.О. Калінін по сфабрикованому обвинуваченні загинув жертвою сталінських репресій у 1938 р. [3, с. 74-86]. Під кінець 30-х років відбувалася переорієнтація на проектування і виробництво військових літаків [4, с. 6].

Крім згаданих з цивільних літаків авіації України варто назвати Сталь-3 (початок виробництва 1935 р., 8 пасажирів, швидкість 237 км-год), ПС-9 (1931, 11,215 км-год), ПР-5 (1936, 5, 233 км-год), РАФ-11 (1937, 8, 289 км-год), ПС-35 (1939, 12, 372 км-год) [4, с. 241].

В 1935 р. харків'яни збирали кошти на будівництво гігантського пасажирського літака «Максим Горький». У супровідному документі Харківської обласної ради профспілок зазначалося: «Робітники і робітниця, інженерно-технічні працівники заводів м. Харкова, службовці, школярі, домогосподарки з ентузіазмом вносять свої трудові карбованці і копійки на будівництво гігантів-літаків», вносять 142 тис. крб. і виявили бажання зібрати ще 1 млн. крб. [18, ф. Р-1606, оп. 1, спр. 655, арк. 1].

Висновки. На першому етапі розвитку повітряного транспорту в Україні 1923-1929 рр. перевезення здійснювалось на закуплених за кордоном літаках з поступовим їх витісненням вітчизняними. Це здійснювали акціонерні товариства періоду непу, де об'єднувались державні підприємства та громадські організації. Йшло прокладання і освоєння повітряних ліній, накопичувався експлуатаційний досвід і зароджувалось виробництво літаків цивільної авіації. На другому етапі 1929-1941 рр. відбувається перехід на виробництво та експлуатацію вітчизня-

них машин авіаційного транспорту. Йде повне одержавлення виробництвом системи управління цивільним повітряним флотом при залученні коштів населення начебто на добровільних засадах. Утворюються сталі висококваліфіковані колективи конструкторів і технологів авіаційно-

го виробництва, яким вдається вийти на світовий тогочасний рівень. Успіхи у розвитку тогочасної цивільної авіації були достатньою базою для успішного вирішення соціально-економічних проблем України, але цьому заважала адміністративно-командна державна система.

Список літератури:

1. Орлов Б.П. Развитие транспорта в СССР. 1917-1962. Историко-экономический очерк. – М.: Изд-во АН СССР, 1963. – 402 с.
2. Очерки развития народного хозяйства Украинской ССР. – М.: Изд-во АН СССР, 1954. – 554 с.
3. Первые среди первых 75 лет ХГАПП / Под редакцией А.К. Мялицы. – Харьков: Основа, 2001. – 16 с.
4. Савин В.С. Авиация в Украине. Очерки истории. – Харьков, Основа, 1955. – 263 с.
5. Пузишин Р.Г. Развитие воздушного транспорта в Украинской ССР (1923-1973 гг.). Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – К., 1974 – 32 с.
6. История Украинской ССР. В десяти томах. Том седьмой. Украинская ССР в период построения и укрепления социалистического общества (1921-1941). – К.: Наукова думка, 1984. – 720 с.
7. Розвиток народного господарства Української РСР. 1917-1967. В двох томах. Том перший. Будівництво і перемога соціалізму (1917-1937 рр.). – К.: Наукова думка, 1967. – 459 с.
8. Решения партии и Правительства по хозяйственным вопросам. В пяти томах. 1917-1967. Сборник документов за 50 лет. Том первый. 1917-1928. Составители: К.У. Черненко, М.С. Спиртюков – М.: Политиздат. 1967 – 783 с. Том второй. 1929-1940. – М.: Политиздат, 1967. – 798 с.
9. Сборник узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского правительства РСФСР. – М.: 1923, № 12.
10. Гражданский воздушный флот СССР. Статистическо-экономический справочник за 1923-1934 гг. Составитель В.П. Ключарев. – М.: ЦУНХУ Госплана СССР, 1936. – 48 с.
11. Народное хозяйство Української РСР в 1980 р. Статистичний щорічник. – К.: Техніка, 1981. – 384 с.
12. Народное хозяйство Украинской ССР: Статистический ежедневник. К 60-летию образования Союза ССР. – К.: Техніка, 1982. – 383 с.
13. Крила пролетарської молоді // Всесвіт. – 1929. – № 30. – С. 11.
14. Кін О. На крилах «Червоної України» // Всесвіт. – 1929. – № 39. – С. 8.
15. Кін О. Визвольні авіація // Всесвіт. – 1929. – № 39. – С. 10.
16. Центральний державний архів вищих органів влади та Управління України (ЦДАВОВУ).
17. Центральний державний архів громадських об'єднань України (ЦДАГОУ).
18. Державний архів Харківської області (ДАХО).

Евсеев С.Е., Тодрина И.В.

Харьковский национальный университет строительства и архитектуры

ЕКОНОМІКА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА УКРАЇНИ В 20-30 РОКИ

Анотація

Исследовано теоретические вопросы формирования гражданской авиации Украины в 20-30 годы XX ст. Показано влияние государства на создание экономических условий для укрепления материально-технической базы воздушного транспорта. Особое внимание уделено вкладу отечественных конструкторов в создание воздушного транспорта. Исследованы особенности формирования кадрового потенциала воздушного флота. Показано негативное влияние административно-командной системы на функционирование транспортной инфраструктуры страны. Обозначены место и роль воздушного транспорта в решении социально-экономических проблем Украины в межвоенный период.

Ключевые слова: транспорт, авиация, аэрофикация, пассажирские перевозки, хозяйственная деятельность, грузовой поток.

Evseev S.E., Todrina I.V.

Kharkiv National University Construction and Architecture

ECONOMY OF AIR TRANSPORT IN UKRAINE IN THE 20'S AND 30'S

Summary

Theoretical questions of the formation of civil aviation in Ukraine in the 20's and 30's of the 20th century were investigated. The state's influence on creating economic conditions for strengthening the material and technical base of air transport is described. Particular attention is paid to the contribution of domestic designers to the creation of aircraft. The specifics of the formation of the personnel potential of the air fleet have been studied. The negative influence of the administrative-command system on the functioning of the country's transport infrastructure has been detailed. The place and role of air transport in resolving the social and economic problems of Ukraine in the interwar period have been clarified.

Keywords: transports, aviation, aerofication, passengers transportation, economical activity, cargo stream.