

**В 2019 году отмечается
210 лет со дня основания единого транспортного ведомства**



Совместно с Министерством транспорта РФ Тюменское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта начинает специальный информационный проект, посвященный 210-летию со дня основания единого транспортного ведомства и транспортного образования России.

Исторические корни этого праздника уходят в 1809 год, когда 20 ноября (2 декабря по новому стилю) манифестом Императора Александра I был учрежден первый в истории нашей страны единый орган управления транспортом – Управление водяных и сухопутных коммуникаций, а также открыто первое отраслевое транспортное учебное заведение – корпус инженеров путей сообщения и институт при нем (сейчас – Петербургский университет путей сообщения Императора Александра I).

Первые упоминания об органе государственного управления перевозками – Ямском приказе – относятся к началу XVI века. На основе Ямского приказа в 1782 году был образован Почтовый департамент. В 1733 году создана Канцелярия перспективной дороги Москва — Петербург, которая в 1755 году стала называться Канцелярией строения государственных дорог. С этого момента начинается история государственного управления дорожной отраслью. В 1798 году в России учрежден первый государственный орган управления водным транспортом страны – Департамент водяных коммуникаций, что является датой рождения органа государственного управления на речном транспорте.

С конца XVIII века изысканием, проектированием, строительством, реконструкцией и эксплуатацией путей сообщения России занимались Департамент водяных коммуникаций и Экспедиция устройства дорог в государстве. В 1801-1809 гг. оба ведомства возглавлял граф Николай Петрович Румянцев - видный государственный деятель, дипломат, член Государственного Совета, сенатор. В 1809 г. он представил Императору Александру I «Предложения о надежных мерах для учреждения по всей России удобных сообщений на суше и на воде». В этом документе не только

предлагалась новая, единая, более совершенная структура управления всеми путями сообщения России, но и высказывалась мысль о необходимости учреждения в государстве специального высшего технического учебного заведения для подготовки инженеров, способных возглавить строительство дорог и мостов, речных и морских портов, гражданских и транспортных сооружений.

Манифест гласил: «С самого вступления нашего на престол всегдашнее попечение Наше обращено было к тому, чтоб усовершая и дополняя существующие для общей пользы учреждения, открыть подданным Нашим все способы к собственному их благоденствию, к преумножению Государственного богатства и к славе Нашей Империи.

Находя, что устройство многочисленных удобных сообщений в Государстве, толико обширном и обладающем столь различными произведениями, составляет одну из важнейших частей управления, и с течением времени опытом удостоверясь, что распространение земледелия и промышленности, возрастающее население столицы и движение внутренней и внешней торговли превосходит уже меру прежних Путей Сообщения, Мы признали нужным доставить части сей все расширение, какое может быть ей свойственно по пространству Империи, по обилию ее произведений и по соревнованию ее промышленности.

На сей конец, предложив образовать сию часть управления в правильнейшем и обширном виде поручили Мы Главному ее Директору Его Императорскому Величеству Принцу Георгию Голштейн – Ольденбургскому, составить особенное для сего учреждения, важности сего управления сходственное и благоразумным его усмотрениям сообразное.

Рассмотрев учреждение, вследствие сего от него Нам представленное, Мы с удовольствием видели, что точность и постепенность исполнения соединяются в нем со зрым уважением всех дел в совете под непосредственным начальством Главного Директора.

В порядке предначертания и производства разных построений, в верности отчетов, в точности управления, в деятельности надзора полагаются надежные и достаточные правила.

Для образования способных исполнителей учреждается особенный институт, в коем юношеству, желающему посвятить себя сей важной части, открыты будут все источники наук, ей свойственных; для поощрения тех, кои желают предопределить себя в сей род службы, полагаются разные награды и поощрения.

На сих основаниях составленное учреждение, признав управлению сей части и общей пользе совершенно сходным, и утвердив его со всеми принадлежащими к нему положениями и штатами, предоставили Мы Главному Директору приводить оное постепенно в исполнение, быв удостоверены, что в отличной ревности его и любви к отечеству, употребит он все усилия к достижению той степени совершенства, на коем часть сию видеть Мы желаем».

Дан в С.Петербурге ноября 20-го дня 1809 года.

На подлинном написано Собственною Его Императорского Величества рукою так: «АЛЕКСАНДР.»

Для лучшего управления внутренними водяными и сухопутными сообщениями они разделяются на 10 округов. Водяными и сухопутными сообщениями управляет Главный Директор. Учреждается совет. Члены совета: Главный Директор и три Советника, которые вместе являются Генерал-Инспекторами водяных и сухопутных сообщений.

1 ноября 1810 года состоялось торжественное открытие Института сухопутных и водяных сообщений. На его содержание было ассигновано 50 000 руб. ассигнациями. Для помещения Института, по Высочайшему повелению, приобретен в казну за 350 000 руб. ассигнациями дом Действительного Тайного Советника Князя Юсупова, стоящий по Фонтанке у Обухова моста.

Образование Института и непосредственные распоряжения по учебной и хозяйственной части этого заведения были поручены знаменитому Инженеру, Генерал-Лейтенанту Августину Августиновичу Бетанкуру, назначенному Инспектором Института инженеров.

Высочайшим указом от 13-го марта 1810 года для начального образования Института были назначены следующие чиновники:

Директором Института – Сенновер Степан Игнатьевич, отставной капитан французской инженерной службы.

Профессоры:

- чистой и прикладной Математики – академик, надворный советник, Вискатов;

- для проведения же математических наук – Профессор Резимон;

- в звании Эконома Института – неслужащий Дворянин Петр Манычаров.

Всем им были пожалованы чины, присвоенные Высочайше утвержденным штатом, соответствующее месту, ими занимаемым.

В 1819 году Директору Института повелено присутствовать в Совете Путей Сообщения.

Годичный опыт показал, что надзор за воспитанниками был недостаточен, и потому, с Высочайшего соизволения, при институте положено иметь двух смотрителей или инспекторов классов, в чине поручика. На них лежала обязанность надзора за исправным посещением воспитанниками классов, за поведением их как в Институте, так и вне его, сверх того, вся официальная переписка по Институту, хранение книг и классовых припасов.

В должность инспекторов были назначены поручики: Свинтицкий и Трипольский.

Институт состоял всегда из 4-х бригад (курсов). Четвертая бригада-сверхкомплектных – 1-й курс. Третья бригада-воспитанников – 2-й курс. Вторая бригада-Прапорщиков – 3-й курс. Первая бригада-Подпоручиков – 4-й курс.

Историческое решение Александра I предопределило не просто будущее всего транспортного комплекса – оно заложило прочный фундамент для всех

последующих впечатляющих достижений России. Началось масштабное строительство дорог, сооружение железных дорог, мостостроение, активно развивались внутренние водные пути и морские порты. На транспорт пришли самые передовые инженерные решения и технологии – паровой двигатель, телеграф и многое другое. Инженеры путей сообщения стали настоящей технической интеллигенцией, изменившей облик России.

Управление водяных и сухопутных коммуникаций способствует связанности территорий, экономическому росту, укреплению обороноспособности Империи.

В течение всего этого года Минтранс России будет знакомить с наиболее знаковыми событиями исторического календаря.

Тюменское МТУ Росавиации присоединяется к данному проекту и посвящает этому юбилею рубрику, которая расскажет о важных датах из истории развития дорожной отрасли страны. Интересные факты и все материалы исторического календаря можно будет посмотреть **в разделе 210 лет со дня основания единого транспортного ведомства.**

Справочно:

Управление водяными и сухопутными коммуникациями преобразовано в Главное управление водяными и сухопутными коммуникациями.

В 1833 г. Главное управление водяными и сухопутными коммуникациями преобразовано в Главное управление путей сообщения и публичных зданий. В 1842 г. в его составе образован Департамент железных дорог.

В 1864 г. Институт Корпуса инженеров путей сообщения преобразован в Институт инженеров путей сообщения.

В 1865 г. Главное управление путей сообщения и публичных зданий преобразовано в Министерство путей сообщения. Министерство состояло из 4 департаментов: сухопутных сообщений, водяных сообщений, железных дорог, ревизий и отчетов.

В таком виде Министерство путей сообщения просуществовало до 1918 г., когда было преобразовано в Народный комиссариат путей сообщения.

В 1930 г. Институт инженеров путей сообщения преобразован в два самостоятельных учебных заведения: Ленинградский институт инженеров водного транспорта (ЛИВТ), образованный на базе водного факультета, и Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ), образованный на базе строительного, механического и эксплуатационного факультетов.

В 1931 г. Народный комиссариат путей сообщения, как единый орган управления на транспорте, прекратил существование и разделился на комиссариаты по отдельным видам транспорта.

В 1990 г. создано Министерство транспорта РСФСР, которое задумывалось как единый орган государственного управления на транспорте

и объединило под своим началом дорожное хозяйство, автомобильный, речной, морской, промышленный транспорт и гражданскую авиацию.

В 1991 г. создано Министерство транспорта Российской Федерации.

В 1992 г. на базе упраздненного МПС СССР создано Министерство путей сообщения Российской Федерации, как федеральный орган исполнительной власти на железнодорожном транспорте.

Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» Министерство транспорта РФ и Министерство путей сообщения РФ упразднены. Одновременно образовано Министерство транспорта и связи РФ.

20 мая 2004 г. Минтрансвязи России преобразовано в Министерство транспорта Российской Федерации и Мининформсвязи России (Указ Президента Российской Федерации от 20 мая 2004 г. № 649).

Таким образом, 20 мая 2004 г. в России воссоздан единый федеральный орган исполнительной власти в области транспорта.