

Латыши и латгалыцы	1 929	0,27	Латышский и латгал.	766	0,11
Поляки	1 811	0,26	Цыганский	356	0,05
Цыганы	547	0,08	Мордовский	287	0,04
Немцы	505	0,07	Немецкий	201	0,03
Мордовцы	413	0,06	Казахский	55	0,01
Чуваши	173	0,02	Чувашский	121	0,02
Литовцы	310	0,04	Польский	210	0,03
Казахи	59	0,01	Армянский	112	0,02
Армяне	188	0,03	Узбекский	37	0,01
Грузины	122	0,02	Грузинский	89	0,01
Узбеки	40	0,01	Башкирский	32	0,00
Финны	161	0,02	Прочие	779	0,11
Башкиры	46	0,01	Всего	704 684	100,00
Коми	75	0,01			
Прочие	896	0,13			
Всего	704 684	100,00			

Примечание: *) – порядок списка национальностей и языков указан по документу.

Таким образом, несмотря на достаточно высокий темп роста численности городского населения степень урбанизации белорусов была самой низкой среди наиболее численно представленных других национальностей. Примерно такой же она была и у русских в Калининской области.

Список использованной литературы

1. Всесоюзная перепись населения 1939 года: Основные итоги / под ред. Ю.А. Полякова. – М.: Наука, 1992. – 256 с.
2. Витебская область / Российский государственный архив экономики (далее РГАЭ).– Фонд. 1562. – Оп. 336. – Д. 375.
3. Калининская область / РГАЭ.– Ф. 1562. – Оп. 336. – Д. 299.
4. РГАЭ.– Фонд. 1562.– Оп. 329.– Д. 19.
5. БССР / РГАЭ.– Фонд. 1562. – Оп. 336. – Д. 257.
6. РГАЭ. – Фонд. 1562. – Оп. 336. – Д. 913.

ОТРАЖЕНИЕ ИСТОРИЧЕСКОЙ СУДЬБЫ БЕЛОРУССКО-РОССИЙСКОГО ПОГРАНИЧЬЯ В РЕАЛИЗАЦИИ ПОСЛЕВОЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

Р.В. Тимофеев

г. Витебск, ВГУ имени П.М. Машерова

Цель статьи – показать реализацию послевоенной транспортной политики на белорусско-российском пограничье как отражение его исторической судьбы.

Ключевые слова: возрождение, пограничье, реализация, политика, транспорт.

Составляющие ныне единое Союзное государство Республика Беларусь и Российская Федерация прошли вместе большой исторический путь и множество тяжелых испытаний, в первую очередь Великую Отечественную войну. После ее окончания на сотрудничестве ее регионов держалось активное и успешное возрождение экономики, где важную роль играл транспорт [1, с. 3]. Парторганы соседних белорусских и российских регионов ставили исполкомам задачи по организации перевозок. В составе Советов депутатов трудящихся наиболее активно проявляли себя исполкомы, обладавшие мощными административными рычагами власти. Важно было правильно расставить приоритеты в транспортной работе на стыке союзных республик, и исполко-

мы после освобождения от оккупации решали вопросы запуска в действие транспортных магистралей, в первую очередь железнодорожных.

Среди проблем в работе железных дорог, которыми занимались исполкомы, выделялось возрождение объектов для транспортировки и их рациональное использование. Уже с середины 1944 г. Витебский облисполком помогал введению в действие железнодорожных линий, решал вопрос с рабочими кадрами через мобилизации. В конце 1944 г. все приграничные райисполкомы направили свои усилия на возрождение станций и депо. [2, с. 28]. После окончания войны по постановлению СНК БССР от 28 сентября 1945 г. повсеместно проводилась реорганизация узкоколейных дорог. Но чаще всего в зоне внимания было решение вопросов, касавшихся конкретной эксплуатационной работы транспорта, например, противодействие снежным заносам. Без этого наладить бесперебойное всепогодное функционирование железных дорог, особенно на стыке союзных РСФСР и БССР было невозможно.

Свои задачи были у депутатского корпуса соседних областей, в первую очередь Витебской и Смоленской. Так, он утверждал планы социально-экономического развития регионов, сегодня считающихся пограничьем. Исходя из закона СССР о пятилетнем плане развития на 1946–1950 гг., выделением средств поддерживалось обеспечение первоочередного восстановления наряду с промышленностью железнодорожного транспорта [3, с. 46]. С транспортников депутаты требовали четкой и слаженной работы. Так, на сессиях они постоянно в послевоенный период касались недопоставки вагонов для нужд промышленности. В результате ведомства перенаправляли свои усилия на проблемные транспортные участки, часто появлявшиеся именно на пограничье.

Возрождение и рационализация перевозок были общими вопросами, которыми занимались исполкомы белорусских и российских приграничных регионов по отношению ко всему транспорту. С 1944 г. в Витебской области они восстанавливали автотранспортные конторы и вводили тарифы на перевозки. В целях экономии горисполкомы упорядочивали учёт работы автомобилей через контроль за использованием путевых листов. Повсеместной была организация участия сельского населения в строительстве местных автодорог. Это было важно для районов, не обладавших развитой железнодорожной сетью. В свою очередь приграничные горсоветы в БССР и РСФСР для восстановления автобусных пассажироперевозок в 1944 г. разрабатывали маршруты, помогали подбирать кадры, для чего сотрудничали с областными автоуправлениями. На сессиях Советов депутаты разбирали более общие вопросы. Так, в марте 1946 г. в Верховном Совете СССР они поддержали предложение председателя Госплана СССР Н.А. Вознесенского по увеличению производства автомобилей, в облсоветах их распределяли [4, с. 150]. Таким образом, депутаты белорусских и российских регионов активно отвечали на острые послевоенные транспортные проблемы.

Многие вопросы, разбиравшиеся местной властью в отношении различных видов транспорта, были схожие и касались материально-технического и кадрового обеспечения. Депутаты и исполкомы БССР и РСФСР, выполняя свои обязанности, возобновляли городское сообщение. С помощью местного облисполкома из Ленинграда доставили трамвайную технику в Витебск. Без подобных действий местной власти восстановление бы растянулось надолго. Совместно с обкомами КП(б)Б на пограничье местной властью контролировалась расчистка речных путей по Западной Двине.

Особенным в отношении флота стала поддержка перевозок по малым рекам, для чего в марте 1946 г. речникам выделили баржи и буксиры. Вопрос обеспечения был в приоритете, и на сессии Верховного Совета СССР в марте 1946 г. министр речного транспорта З.А. Шашков получил поддержку по механизации портов. Тем самым был укреплен транспортный потенциал и белорусско-российского пограничья. Депутаты понимали необходимость комплексного развития транспорта в регионах и, например,

на сессиях ставили задачи по расширению местных воздушных линий. В свою очередь исполкомы контролировали осуществление такого сообщения.

Общим делом по отношению ко всему транспорту в российских и белорусских регионах оказалось то, что Советы депутатов трудящихся выделяли землю под строительство его объектов, особенным – например, исходя из предложенного ими финансирования проходило строительство региональных автодорог, как в БССР, так и в РСФСР. Особенностью работы исполкомов, например, в отношении железнодорожного транспорта было то, что они контролировали вопросы его снабжения стройматериалами, ремонта подъездных дорог к станциям, выгрузки вагонов. В целом содействовали функционированию транспорта, чем укреплялось экономическое взаимодействие белорусско-российского пограничья.

Список использованной литературы

1. Лыч, Л.М. Эшалоны бягуць на захад (верасень 1943 – май 1945 г.) / пад агул. рэд. І.У. Мандрыка / Л.М. Лыч – Віцебск, ВДТУ, 2005. – 168 с.
2. Тимофеев, Р.В. Советы депутатов союзных республик СССР и практика решения социально-экономических задач (1943 – 1991) / Р.В. Тимофеев // Вестник Тверского государственного университета. История. Выпуск 2. – 2011. – № 11. – С. 28 – 34.
3. Закон аб пяцігадовым плане аднаўлення і развіцця народнай гаспадаркі СССР на 1946 – 1950-е гг. // Бальшавік Беларусі. – 1946. – № 4 – 5. – С. 46 – 104.
4. Зотов, Д.К. Проблемы развития транспорта СССР / Д.К. Зотов, С.С. Ушаков – М.: Транспорт, 1990. – 304 с.

САЦЫЯКУЛЬТУРНЫЯ КАМУНІКАЦЫЎ ЖЫХАРОЎ БЕЛАРУСКА-РАСІЙСКАГА ПАМЕЖЖА Ў ПАЧАТКУ ХХІ СТАГОДДЗЯ

*В.М. Хаданёнак
г. Віцебск, ВДУ імя П.М. Машэрава, hadanenak@mail.ru*

Целью данного исследования является определение особенностей социокультурных коммуникаций жителей белорусско-российского пограничья в начале ХХІ в.

Ключевые слова: социокультурные коммуникации, культурная самобытность, идентичность, пограничье, геополитика.

Беларуска-расійскае памежжа даволі ўнікальны і спецыфічны рэгіён на геапалітычнай карце Ўсходняй Еўропы. Яго геаграфічныя абрысы акрэсліць дастаткова складана, бо разглядаемыя землі адносіліся да розных дзяржаўных утварэнняў і не былі статычнымі ў прасторава-часавым кантэксце. Сёння пад беларуска-расійскім памежжам прынята разумець тэрыторыю асобных раёнаў 6 абласцей: Віцебская, Магілёўская, Гомельская (Рэспубліка Беларусь), Пскоўская, Смаленская, Бранская (Расійская Федэрацыя). Лёс гэтых земляў на працягу стагоддзяў быў даволі не зайдросны. Яны з'яўляліся своеасаблівым яблыкам раздору і неаднаразова пераходзілі з рук у рукі кіраўнікоў розных дзяржаўных утварэнняў. Тут варта ўзгадаць памежныя войны Вялікага княства Літоўскага і Маскоўскага княства 1492 – 1494 гг., 1500 – 1503 гг., войны за Смаленск, узброеныя канфлікты пачатку і сярэдзіны ХVІІ ст. і інш. У першай чвэрці ХХ ст. лёс гэтых тэрыторый вызначаўся пераважна мірным шляхам, шляхам дыпламатычных перамоў, але пры гэтым даволі часта не ўлічваліся меркаванні і жаданні насельніцтва гэтых рэгіёнаў.

Сёння мы маем даволі няпростую геапалітычную сітуацыю ў свеце. Зноў разгарэліся адкрытыя ваенныя канфлікты, цэлы шэраг вострых супярэчнасцяўносяць