

ВЛИЯНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМИТЕТОВ НАРОДНОГО КОНТРОЛЯ БССР НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА В 1965–1975 ГГ.

Р.В. Тимофеев
Витебск, ВГУ

Республиканские органы власти Беларуси в советский период своего существования постоянно большое внимание уделяли функционированию хозяйственной системы, одним из важнейших элементов которой являлся транспорт. Для этого они использовали все имевшиеся у них рычаги влияния, чем добивались сравнительно высоких результатов экономического развития БССР, особенно в 1965-75 гг. Не случайно в этот период большие полномочия по упорядочиванию деятельности предприятий и организаций получили комитеты народного контроля (КНК). С одной стороны они следили за рациональным расходованием государственных ресурсов, повышая тем самым эффективность производства, с другой стороны давали, согласованные со специалистами рекомендации по совершенствованию производственного процесса в целом.

Важным направлением активной работы КНК была проверка выполнения предприятиями транспорта многочисленных решений органов власти различных уровней. Так, Витебский областной КНК в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 10 марта 1966 г. «Об обеспечении своевременной разгрузки вагонов и вывоза грузов с железнодорожных станций» занимался проверкой реализации положений этого документа. Под влиянием КНК на Витебском отделении Белорусской железной дороги (БЖД) в 1966 г. была улучшена информация грузополучателей о подходе вагонов. Для ускорения выгрузки грузов из вагонов и вывоза их со станций группы и посты народного контроля выносили вопросы по нарушению сроков разгрузки-выгрузки вагонов на обсуждение районных, Витебского городского и областного КНК, где принимались к виновным строгие меры воздействия. Со стороны начальника станции Витебск был установлен строгий контроль за полнотой выгрузки грузов из вагонов и цистерн, а также за очисткой подвижного состава после выгрузки через весовщики по каждому пункту выгрузки [1, ЛЛ. 1 - 8].

Другим важным вопросом, которым занимался Витебский областной КНК в 1966 г. в отношении железнодорожного транспорта было выяснение состояния подготовки пассажирского хозяйства Витебского отделения БЖД к массовым летним пассажирским перевозкам. Железнодорожникам было указано на медленность проведения необходимых для этого работ, отсутствие графика их выполнения, что создавало большие сложности в получении населением транспортных услуг [2, ЛЛ. 8, 10]. Контролёры сумели подтолкнуть железнодорожников к мобилизации их усилий и добиться выполнения поставленных задач.

В рамках республиканского КНК в 1967 г. отдельным направлением работы было исправление серьезных недостатков в деле сохранности грузовых вагонов на БЖД. Благодаря активности контролёров управление дороги приняло дополнительные меры по улучшению контроля за сохранностью вагонов и предупреждению случаев повреждения их при погрузочно-разгрузочных и маневровых работах на станциях и подъездных путях. Во всех вагонных депо были созданы группы общественных инспекторов по контролю за сохранностью вагонов. Кроме того, на дороге были в 1967 г. установлены 23 пункта технической передачи вагонов на подъездные пути промышленных предприятий [3, С. 2].

Было и обратное движение. Так, в июне 1967 г. руководство БЖД обратилось к председателю КНК БССР А.А. Смирнову с просьбой оказать содействие в срочном решении вопроса с увеличением перерабатывающей способности станции Новополоцк, что было связано с ростом объёмов производства на местном нефтеперерабатывающем заводе. Также была просьба к КНК обязать производителей навести порядок с планированием и равномерной отгрузкой нефтепродуктов, обеспечить высокий уровень маршрутизации перевозок [4, Л. 79].

Контролёры постоянно находили у железнодорожников недостатки, заставляя их исправлять. Так, в 1967 г. оборот грузовых вагонов в целом по БЖД превышал установленную норму времени прежде всего из-за больших задержек вагонов на подъездных путях предприятий. Из-за недостатков в организации движения поездов, маневровых и погрузочно-разгрузочных работ на станциях допускались большие сверхнормативные простои вагонов. Поэтому за неудовлетворительное выполнение решений органов власти о своевременной погрузке и разгрузке вагонов и допущенные сверхнормативные простои на подъездных путях предприятий и станций КНК БССР объявил выговор ряду должностных лиц [5, С. 1]. Это позволило временно улучшить ситуацию.

В ряде случаев контролёрам приходилось обращаться к одному и тому же вопросу несколько раз. Так, в январе 1968 г. в центре их внимания вновь появилась проблема своевременной разгрузки вагонов и вывозки грузов с железнодорожных станций, на что было направлено и специализированное постановление ЦК КПБ и Совета Министров БССР. Особенно сильные потери допускались в выходные, праздничные и послепраздничные дни. Многие министерства и ведомства не обеспечивали бесперебойную работу транспорта после перехода на пятидневку. КНК БССР здесь было поручено оперативное рассмотрение вопросов, связанных с использованием подвижного состава и принятие строгих мер к руководителям, которые нарушали определённый порядок работы транспорта в выходные и праздничные дни [6, С. 2]. В свою очередь КНК Новополоцка в 1969 г. занимался выявлением предприятий, которые допускали срывы сроков и норм поставок материалов. Такая неравномерность поступлений грузов не только способствовала росту сверхнормативных простоев, не только приводила к излишним финансовым затратам, но и лихорадила производство [7, С. 1]. В определённой степени их усилия дали результаты и ритмичность повысилась.

Рациональное использование железнодорожного подвижного состава было одной из важнейших задач, которую решали группы содействия КНК в 1970 г. в Барановичах. На предприятиях, связанных с железнодорожными перевозками, работали бригады общественников, которые вели повседневный контроль за работой по погрузке и выгрузке вагонов. Контролёры приняли конкретные меры по устранению имевшихся недостатков. Так, на погрузочных площадке были созданы запасы необходимого инвентаря [8, С. 2]. В этих же целях с помощью народных контролёров Брестского вагонного депо в 1972 г. была завершена отработка технологического процесса на автоконтрольном пункте [9, С. 2].

В Оршанском локомотивного депо группы содействия КНК в 1972 г. работали над улучшением использования резервов производства и усилением режима экономии. Заслужила одобрения со стороны городского КНК деятельность сектора по качеству ремонта локомотивов, члены которого пристально следили за качеством ремонта локомотивов, взяли шефство по выявлению резервов топливно-экономических ресурсов [10, С. 2]. Группы содействия КНК на станции Минск-Восточный в 1973 г. традиционно занималась проблемами улучшения хода погрузочно-разгрузочных работ на ряде местных предприятий.

Продолжали иметь место и общереспубликанские проверки ситуации с использованием транспорта. В 1975 г. она показала, что руководство ряда ведомств вновь неудовлетворительно осуществляла меры по усилению перевозок. Руководители БЖД не использовали резервов ускорения оборота вагонов. Неудовлетворительное использование вагонов, недостатки в организации погрузочно-разгрузочных операций по мнению контролёров были следствием того, что ряд руководителей вместо конкретной организаторской деятельности и оказания помощи подведомственным предприятиям ограничивались изданием приказов, надлежащий контроль за выполнением которых не осуществлялся.

То есть многие поднимавшиеся контролёрами вопросы до конца не решались, так как были комплексными и требовали совместных усилий всех заинтересованных сторон, но без деятельности КНК ситуация была бы ещё сложнее.

ЛИТЕРАТУРА

1. Докладные записки о результатах работы по проверке выполнения постановлений Совета Министров СССР. 1966 г. Витебский областной КНК // Государственный архив Витебской области (ГАВО). - Ф. 3485. - Оп. 1. - Д. 198.
2. Справки о работе Витебского областного КНК. 1966 г. // ГАВО. - Ф. 3485. - Оп. 1. - Д. 238.
3. Авария на стоянке // Советская Белоруссия. - 1967. - 8 августа. - С. 2.
4. Отчёты, докладные записки, справки министерств, ведомств, комитетов народного контроля. 1967 г. КНК БССР // Национальный архив Республики Беларусь НАРБ). - Ф. 911. - Оп. 4. - Д. 198.
5. В КНК БССР. Подвижному составу – зеленую улицу // Советская Белоруссия. - 1967. - 9 сентября. - С. 1.
6. Вагоны і грузы // Звезда. - 1968. - 13 студзеня. - С. 2.
7. Купчин, В. Пришел на станцию вагон... / В. Купчин // Знамя юности. - 1969. - 4 ноября. - С. 1.
8. Ваврентюк, И. Резервы транспорта / И. Ваврентюк // Советская Белоруссия. - 1970. - 23 мая. - С. 2.
9. Калишук, А. Новому – путевку в жизнь / А. Калишук // Советская Белоруссия. - 1972. - 19 апреля. - С. 2.
10. Лукьянов, В. Заботы активистов / В. Лукьянов // Советская Белоруссия. - 1972. - 1 июня. - С. 2.

БЕЛАРУСКАЕ НАЦЫЯНАЛЬНАЕ ПЫТАННЕ Ў ДРУГОЙ ПАЛОВЕ XIX – ПАЧАТКУ XX ст.

А.Д. Тогулева
Віцебск, ВДУ

У другой палове XIX ст. актывізаваўся працэс фарміравання беларускай нацыі. Гэта было звязана з адменай прыгоннага права ў 1861г. і фарміраваннем буржуазнага грамадства ў Расійскай імперыі. Адною з прыкмет нацыянальнай кансалідацыі з'яўляецца ўзнікненне і развіццё нацыянальнага руху.

Беларускі нацыянальна-вызваленчы рух бярэ свой пачатак з сярэдзіны XIX ст., з моманту паўстання 1863г. пад кіраўніцтвам К.Каліноўскага. Да гэтага часу рост рэвалюцыйнай свядомасці беларусаў выяўлялася галоўным чынам, у межах польскага рэвалюцыйнага руху. І толькі К.Каліноўскі адным з першых разглядае бе-