

Министерство образования Республики Беларусь
Учреждение образования «Витебский государственный
университет имени П.М. Машерова»

Р.В. Тимофеев

**ТРАНСПОРТ БЕЛОРУССКОЙ ССР
В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ
РАЗВИТИИ ОБЩЕСТВА
(конец 1943 – 1991 год)**

Монография

*Витебск
ВГУ имени П.М. Машерова
2013*

УДК656.4:94(078.5)
ББК 39.2(4Бел)+63.3(4Бел)я73
Т41

Печатается по решению научно-методического совета учреждения образования «Витебский государственный университет имени П.М. Машерова». Протокол № 9 от 20.06.2013 г.

Одобрено научно-техническим советом ВГУ имени П.М. Машерова. Протокол № 5 от 30.05.2013 г.

Автор: доцент кафедры истории Беларуси ВГУ имени П.М. Машерова, кандидат исторических наук **Р.В. Тимофеев**

Рецензенты:

директор Витебского филиала УО ФПБ «Международный университет «МИТСО», доктор исторических наук, профессор *В.А. Космач*;
заведующий кафедрой гуманитарных и правовых дисциплин Самарской академии государственного и муниципального управления, доктор исторических наук, доцент *М.М. Леонов*;
профессор кафедры истории Беларуси УО «ГГУ им. Я. Купалы», кандидат исторических наук *И.П. Крень*

Тимофеев, Р.В.

Т41 Транспорт Белорусской ССР в социально-экономическом развитии общества (конец 1943 – 1991 год) : монография / Р.В. Тимофеев. – Витебск : ВГУ имени П.М. Машерова, 2013. – 400 с.
ISBN 978-985-517-402-9.

Монография посвящена влиянию транспорта на социально-экономическое развитие БССР в конце 1943 – 1991 г. Особое внимание уделено анализу деятельности республиканских и местных органов власти, органов контроля по отношению к предприятиям всех основных видов транспорта. В исследовании нашли отражение состояние материально-технической базы транспорта, процесс перевозок, обеспечение безопасности движения, подготовка кадров, реформирование, использование передовых методов труда. Важное место отведено показу социальной сферы транспортников, их условий труда и быта.

УДК656.4:94(078.5)
ББК 39.2(4Бел)+63.3(4Бел)я73

ISBN 978-985-517-402-9

© Тимофеев Р.В., 2013
© ВГУ имени П.М. Машерова, 2013

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	11
ГЛАВА I. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РУКОВОДСТВО ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ ТРАНСПОРТА	20
§ 1. Политика союзных и республиканских органов власти в отношении белорусского транспорта	20
1.1. <i>Осуществление транспортной политики в БССР в конце 1943 – 1949 г.</i>	20
1.2. <i>Регламентация деятельности белорусского транспорта партийными и исполнительными органами власти в 1950-е гг.</i>	24
1.3. <i>Основные изменения транспортной политики в республике в 1960-е гг., проблемы функционирования транспортных предприятий, решавшиеся органами управления</i>	30
1.4. <i>Главные направления политики по развитию транспорта БССР в 1970-е гг., трудности в осуществлении принимавшихся решений</i>	36
1.5. <i>Попытки совершенствования транспортной политики республики в 1980-1991 гг., мероприятия по повышению эффективности транспортной работы</i>	42
Выводы по параграфу	49
§ 2. Основные направления работы Советов депутатов БССР и их исполкомов в области транспорта	50
2.1. <i>Деятельность Советов депутатов БССР и исполкомов по восстановлению функционирования транспорта в конце 1943 – 1949 г.</i>	50
2.2. <i>Активизация деятельности депутатов и исполкомов в отношении транспорта Белорусской ССР в 1950-е гг.</i>	53
2.3. <i>Влияние Верховного Совета БССР, депутатских комиссий и исполкомов на развитие транспорта в 1960-е гг.</i>	57
2.4. <i>Уточнение и реализация функций Советов депутатов и исполкомов в отношении транспортных предприятий БССР в 1970-е гг.</i>	62
2.5. <i>Попытки активизации деятельности депутатов и исполкомов в отношении транспорта БССР в 1980-1991 гг.</i>	67
Выводы по параграфу	72
§ 3. Транспорт в сфере ответственности контролирующих органов БССР ..	73
3.1. <i>Изменения в структуре органов контроля Белорусской ССР в конце 1943 – 1949 г.</i>	73
3.2. <i>Автотранспорт общего пользования – основная сфера деятельности органов контроля в 1944-1958 гг.</i>	74
3.3. <i>Необходимость введения контроля специализированных органов за функционированием всех основных видов транспорта общего пользования БССР</i>	75
3.4. <i>Расширение функций органов контроля БССР в 1958 г., основные вопросы их деятельности в отношении транспорта</i>	76
3.5. <i>Распространение деятельности органов контроля БССР на все виды транспорта общего пользования, основные формы работы контролеров в 1961-65 гг.</i>	78
3.6. <i>Преобразование органов контроля в 1965 г., основные направления работы КНК БССР в 1965-69 гг.</i>	82
3.7. <i>Сферы ответственности и формы работы КНК на транспорте в 1970-е гг., уровень эффективности его усилий</i>	86
3.8. <i>Попытки КНК БССР усилить свое воздействие на функционирование транспортных предприятий в 1980-1991 гг.</i>	90
Выводы по параграфу	96
Выводы по главе	97

ГЛАВА II. ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТА	98
§ 1. Восстановление и улучшение материальной базы транспортных предприятий	98
1.1. Восстановление материальной базы белорусского транспорта в конце 1943 – 1949 г.	98
1.2. Совершенствование материальной базы транспорта БССР в 1950-е гг., основные проблемы ее развития	103
1.3. Состояние производственных мощностей транспортных предприятий в 1960-е гг.	109
1.4. Основные направления совершенствования материальной базы транспорта БССР в 1970-е гг., ее уровень	117
1.5. Ситуация с развитием производственной базы транспорта в 1980-1991 гг., мероприятия по преодолению отставания	125
Выводы по параграфу	132
§ 2. Состояние и совершенствование технической оснащенности транспорта	134
2.1. Ситуация с оснащением подвижного состава транспорта БССР в конце 1943 – 1949 г.	134
2.2. Техническое переоснащение белорусского транспорта в 1950-е гг. и его основные проблемы, перспективы внедрения новых видов оборудования	138
2.3. Увеличение внимания органов власти к техническому оснащению транспорта в 1960-е гг., степень реализации их решений	143
2.4. Рост требований к количественному и качественному состоянию подвижного состава транспорта в 1970-е гг., проблема его поставок	150
2.5. Мероприятия по улучшению технического состояния белорусского транспорта в 1980-е гг. и их результаты	155
Выводы по параграфу	161
§ 3. Количественная и качественная динамика грузовых и пассажирских перевозок в БССР	162
3.1. Восстановление и развитие перевозочного процесса в БССР в конце 1943 – 1950 г., проблемы и результаты	162
3.2. Изменение уровня перевозок в республике в 1951-60 гг. по различным видам транспорта	165
3.3. Состояние перевозочного процесса за 1961-70 гг., основные показатели транспортной работы	169
3.4. Развитие перевозок в республике за 1971-80 гг., основные проблемы их роста	174
3.5. Противоречивость развития перевозочного процесса за 1981-1991 гг.	178
Выводы по параграфу	182
§ 4. Обеспечение безопасной эксплуатации транспортных средств и оборудования	184
4.1. Трудности в обеспечении эксплуатации транспорта в БССР в последние годы войны и первое послевоенное пятилетие	184
4.2. Внимание органов власти к вопросам безопасности на транспорте в 1950-е гг., проблема выполнения их решений	186
4.3. Реализация мероприятий по обеспечению безопасности движения на транспорте БССР в 1960-е гг.	190
4.4. Усиление внимания к вопросам безопасного использования транспортных средств в 1970-е гг.	193

4.5. Попытки улучшить ситуацию с безопасностью движения в БССР за 1980-91 гг.	196
Выводы по параграфу	199
Выводы по главе	200
ГЛАВА III. МЕТОДЫ ТРУДА И ПОДГОТОВКА КАДРОВ НА ТРАНСПОРТЕ	201
§ 1. Экономическое стимулирование труда и проведение реформ на транспорте	201
1.1. Стимулирование труда на транспорте БССР в первое послевоенное пятилетие	201
1.2. Влияние Белорусского совнархоза на функционирование транспортных предприятий	203
1.3. Распространение хозрасчетных отношений на железнодорожных предприятиях республики в 1950-е гг.	204
1.4. Основные направления реформирования на автотранспорте общего пользования республики в 1950-е гг., стимулирование труда на электротранспорте	206
1.5. Попытки рационализации работы речного флота республики в условиях совнархоза	208
1.6. Переход транспортных ведомств республики на новые условия планирования и экономического стимулирования во 2-й половине 1960-х гг.	209
1.7. Проведение реформы 1965 г. на железнодорожном транспорте БССР, сложности и первые итоги	210
1.8. Проведение реформирования на автотранспорте общего пользования БССР в 1960-е гг., влияние новых условий планирования	211
1.9. Предпосылки и проведение реформы 1965 г. на речном, воздушном и трубопроводном транспорте республики	213
1.10. Ситуация с экономическими методами стимулирования труда на транспортных предприятиях республики в 1970-е гг.	215
1.11. Усиление внимания к реформированию работы транспортных ведомств республики в 1980-91 гг.	218
Выводы по параграфу	224
§ 2. Применение передовых методов труда на транспортных предприятиях	225
2.1. Распространение передовых методов труда на транспорте БССР в конце 1943 – 1949 г.	225
2.2. Поиск и реализация новых производительных приемов труда в 1950-е гг.	229
2.3. Внедрение передового опыта на транспортных предприятиях республики в 1960-е гг.: сложности и основные итоги	233
2.4. Использование передовых методов труда транспортниками БССР в 1970-е гг., совершенствование устоявшихся и появление новых приемов работы	238
2.5. Вопросы распространения передовых приемов труда на транспортных предприятиях республики в 1980-91 гг.	242
Выводы по параграфу	246
§ 3. Подготовка кадров для транспортных предприятий БССР	247
3.1. Восстановление и расширение подготовки транспортных кадров БССР в конце 1943 – 1949 г.	247
3.2. Расширение подготовки кадров для транспортных предприятий республики в 1950-е гг.	251

3.3. Реализация мероприятий по улучшению подготовки кадров в 1960-е гг.	255
3.4. Совершенствование подготовки специалистов транспортного профиля в республике за 1970-е гг.	259
3.5. Повышение кадрового потенциала транспортных предприятий в 1980-91 гг., основные итоги работы учебных заведений	263
Выводы по параграфу	266
Выводы по главе	267
ГЛАВА IV. ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА И ОТДЫХА РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА	268
§ 1. Условия труда и быта на транспортных предприятиях	268
1.1. Ситуация с условиями труда на белорусских транспортных предприятиях в конце 1943 – 1949 г. и попытки ее улучшения ...	268
1.2. Реализация мер по улучшению производственных условий на транспорте в 1950-е гг.	269
1.3. Усиление внимания к условиям труда транспортников БССР в 1960-е гг.	272
1.4. Основные проблемы в области условий труда в 1970-е гг. и пути их разрешения	275
1.5. Изменения в условиях труда на транспортных предприятиях республики в 1980-1991 гг.	277
1.6. Бытовые условия работников транспорта, реализация мероприятий по их совершенствованию (конец 1943 – 1970-е гг.)	279
1.7. Основные направления решения бытовых вопросов на предприятиях в 1971-1991 гг.	282
Выводы по параграфу	284
§ 2. Оплата труда работников транспортных предприятий	285
2.1. Состояние оплаты труда транспортников республики в конце 1943 – 1949 г.	285
2.2. Укрепление фактора материальной заинтересованности на транспорте в 1950-е гг.	287
2.3. Организация оплаты труда на транспорте республики в 1960-е гг. и ее совершенствование	290
2.4. Проведение мероприятий по повышению и совершенствованию оплаты труда в 1970-е гг.	295
2.5. Попытки повышения и дифференциации оплаты труда транспортников в 1980-91 гг.	298
Выводы по параграфу	300
§ 3. Основные направления организации отдыха для работников транспорта	301
3.1. Организации отдыха транспортников республики в конце 1943 – 1949 г., ее основные формы	301
3.2. Ситуация с организацией отдыха и оздоровления на белорусских транспортных предприятиях в 1950-е гг.	303
3.3. Расширение возможностей для организации отдыха в 1960-е гг.	305
3.4. Совершенствование организации отдыха работников транспорта в 1970-е гг.	309
3.5. Оздоровление и культурный досуг на транспортных предприятиях в 1980-91 гг.	312
Выводы по параграфу	314
Выводы по главе	315

ГЛАВА V. УДОВЛЕТВОРЕНИЕ ОСНОВНЫХ СОЦИАЛЬНЫХ ПОТРЕБНОСТЕЙ ТРАНСПОРТНИКОВ	317
§ 1. Жилищное обеспечение работников транспорта	317
1.1. Ситуация с жилищным обеспечением транспортников республики в конце 1943 – 1949 г., пути ее улучшения	317
1.2. Усиление внимания к жилищному строительству на транспорте в 1950-е гг.	320
1.3. Реализация белорусскими транспортниками мероприятий по вводу жилья в 1960-е гг.	323
1.4. Состояние и темпы возведения жилья на транспорте республики в 1970-е гг.	326
1.5. Уровень решения жилищной проблемы на транспортных предприятиях БССР в 1980-1991 гг.	328
Выводы по параграфу	331
§ 2. Медицинское обслуживание транспортников, работа их специализированных медучреждений	332
2.1. Восстановление ведомственных медицинских учреждений транспорта в 1944-49 гг.	332
2.2. Ситуация в ведомственном медицинском обеспечении транспортников республики в 1950-е гг. и ее изменение	335
2.3. Главные проблемы и попытки их разрешения в ведомственном медобслуживании транспортников в 1960-е гг.	337
2.4. Развитие ведомственного медицинского обеспечения в 1970-е гг.	340
2.5. Состояние ведомственного медобслуживания на транспорте в 1980-91 гг.	343
Выводы по параграфу	345
§ 3. Торговое обслуживание и организация общественного питания для работников транспорта	346
3.1. Снабжение транспортников в период восстановления экономики республики	346
3.2. Состояние рабочего снабжения и проблемы общепита на транспортных предприятиях в 1950-е гг.	350
3.3. Попытки улучшения торгового обслуживания и организации общественного питания в 1960-е гг.	353
3.4. Совершенствование общественного питания и состояние торгового обеспечения на транспортных предприятиях в 1970-е гг.	355
3.5. Проблемы в обеспечении работников белорусских транспортных предприятий в 1980-1991 гг.	358
Выводы по параграфу	361
Выводы по главе	362
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	363
ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА	368

СОКРАЩЕНИЯ

АБ – газета «Автотранспорт Белоруссии»
АиК – журнал «Авиация и космонавтика»
АМК – автомотоклуб
АРЗ – авторемонтный завод
АРМ – авторемонтная мастерская
АТ – журнал «Автомобильный транспорт»
АТК – автотранспортная контора
АТТ – автотранспортный техникум
АУК – автомобильный учебный комбинат
АШ – автошкола
АЭК – аэроклуб
ББ – журнал «Бальшавік Беларусі»
БИИЖТ – Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта
БЖД – Белорусская железная дорога
БЛЖД – Брест–Литовская железная дорога
БРП – Белорусское речное пароходство
БУГА – Белорусское управление гражданской авиации МГА СССР
ВДРП – Верхне-Днепровское речное пароходство
ВС БССР – Верховный Совет БССР
ВНИИ – Всесоюзный научно-исследовательский институт
ВЗИИЖТ – Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта
ВР – газета «Віцебскі рабочы»
ВТЖТ – Всесоюзный техникум железнодорожного транспорта
ВЭ – журнал «Вопросы экономики»
ГА РФ – Государственный архив Российской Федерации
ГАБО – Государственный архив Брестской области
ГАВО – Государственный архив Витебской области
ГАГО – Государственный архив Гомельской области
ГАГрО – Государственный архив Гродненской области
ГАМгО – Государственный архив Могилевской области
ГА – журнал «Гражданская авиация»
ГДУ – Главное дорожное управление
ГКО – Государственный комитет обороны СССР
ГУАТ – Главное управление автотранспорта при Совете Министров БССР
ГУГВФ – Главное управление Гражданского воздушного флота
ГУНД – Гомельское управление нефтепровода «Дружба»
ГУРФ – Главное управление речного флота при Совете Министров БССР
Гушосдор – Главное управление шоссейных дорог при СМ БССР
ДВЦ – дорожный вычислительный центр
ДДВВУ – Днепро-Двинское военно-восстановительное управление
ДДРБ – Днепро-Двинский речной бассейн
ДБК – Днепро-Бугский канал
ДДРП – Днепро-Двинское речное пароходство
ДСУ – дорожно-строительное управление
ДТШ – дорожно-техническая школа
ДЭУЧ – дорожно-эксплуатационный участок
ДЭУ – дорожно-эксплуатационное управление

ЖБ – газета «Железнодорожник Белоруссии»
ЖД – железная дорога
ЖТ – железнодорожный техникум
«ЖТ» – журнал «Железнодорожный транспорт»
ЗБ – журнал «Здравоохранение Белоруссии»
ЗГА – Зональный государственный архив
ЗЮ – газета «Знамя юности»
ЗЖД – Западная железная дорога
ЗБД – бюллетень «За безопасность движения»
ИИГА – институт инженеров гражданской авиации
ИИВТ – институт инженеров водного транспорта
ИИЖТ – институт инженеров железнодорожного транспорта
КБ – журнал «Коммунист Белоруссии»
КГПК – комитет государственно-партийного контроля
КНК – комитет народного контроля
«КП» – «Комсомольский прожектор»
МЗ – Министерство здравоохранения БССР
МГА – Министерство гражданской авиации СССР
МГП – Министерство газовой промышленности СССР
МАТШД – Министерство автотранспорта и шоссейных дорог БССР
Минавтотранс – Министерство автотранспорта БССР
МДС – машинно-дорожная станция
МЖКХ – Министерство жилищно-коммунального хозяйства БССР
МНП – Министерство нефтяной промышленности СССР
МПС – Министерство путей сообщения СССР
МРФ – Министерство речного флота СССР
МТБ – материально-техническая база
НКАТ – Народный комиссариат автотранспорта БССР
НТО – научно-техническое общество
НУНД – Новополоцкое управление нефтепровода «Дружба»
НиЖ – журнал «Наука и жизнь»
НХБ – журнал «Народное хозяйство Белоруссии»
НАРБ – Национальный архив Республики Беларусь
ОТиСС – журнал «Охрана труда и социальное страхование»
Облавотрест – областной производственный автотранспортный трест МАТ
БССР
Облавтоуправление – областное производственное автотранспортное управ-
ление МАТ БССР
ПУНД – Полоцкое управление нефтепровода «Дружба»
«РП» – «Рабкоровский прожектор»
РТ – речной техникум
«РТ» – журнал «Речной транспорт»
РБ – газета «Речник Белоруссии»
РТЭ – правила технической эксплуатации
ПиА – журнал «Политинформатор и агитатор»
ПХ – журнал «Плановое хозяйство»
РПП ХВ – решения партии и правительства по хозяйственным вопросам
РГА СПИ – Российский государственный архив социально-политической исто-
рии
СБ – газета «Советская Белоруссия»

СЗУ ПВС БССР ПР СМ БССР – собрание законов, указов Президиума Верховного Совета БССР, постановлений, распоряжений Совета Министров БССР
СМ БССР – Совет Министров БССР
СМ СССР – Совет Министров СССР
СПР СМ СССР – собрание постановлений и распоряжений Совета Министров СССР
СП – журнал «Советские профсоюзы»
СРЗ – судоремонтный завод
СРМ – судоремонтные мастерские
СС – журнал «Социалистическое соревнование»
СТК – спортивно-технический клуб
СТ – журнал «Социалистический труд»
СиАБ – журнал «Строительство и архитектура Белоруссии»
ТВ – газета «Транспортный вестник»
ТБ – газета «Транспорт Белоруссии»
ТМИ – газопровод «Торжок–Минск–Ивацевичи»
ТУ – трамвайное управление
ТТУ – трамвайно-троллейбусное управление
ТШ – техническая школа
ТЭК – транспортно-экспедиционная контора
УК – учебный комбинат
УРТ – Управление речного транспорта при Совете Министров БССР
ЦНИИ – Центральный научно-исследовательский институт
ШПМ – школа паровозных машинистов
ШРЗ – шиноремонтный завод

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы состоит в том, что в условиях инновационного развития Республики Беларусь в начале XXI века большое значение играет эффективная реализация имеющихся промышленных и строительных проектов, которые нуждаются в своевременной доставке материалов, оборудования и сырья. С другой стороны, социальный характер современного белорусского государства требует четкого выполнения транспортных стандартов по перевозкам пассажиров. Поэтому полезным является изучение опыта из недавнего прошлого по обеспечению транспортных потребностей экономики и населения Белорусской ССР. Способы совершенствования транспортной работы, подходы к ее организации имеют право быть отдельным предметом тщательного научного исследования, так как транспорт является и всегда будет неотъемлемой частью механизма функционирования всех сфер жизни нашего общества.

К сегодняшнему дню осуществлено значительное количество фундаментальных исследований по истории развития отечественной промышленности и сельского хозяйства, но из действовавших в Белорусской ССР транспортных предприятий изучались главным образом лишь железнодорожные. К тому же в основном рассматривались процесс железнодорожных перевозок и их обеспечение, а деятельность органов власти по руководству железнодорожным транспортом, контролю за ним, развитию его социальной сферы затрагивались мало. Автомобильный транспорт общего пользования, городской электротранспорт, речной, трубопроводный и авиационный широкого научного изучения практически не получили. Переломить сложившуюся ситуацию, нарисовать более полную картину социально-экономического развития нашей республики в конце 1943 – 1991 году мы и попытаемся в предлагаемой работе.

Практическая значимость исследования состоит в актуализации успешных и эффективных методов управления деятельностью транспорта, использованных органами власти Белорусской ССР. Такие методы могут быть применены в Республике Беларусь для количественного и качественного подъема сферы транспортных услуг, предоставления их на экспорт, что могло бы помочь в достижении, сохранении и увеличении общего положительного сальдо внешнеторгового оборота. С другой стороны, пропаганда положительного опыта работы белорусских транспортных предприятий по использованию и укреплению своей социальной сферы, внедрение его на практике позволят снизить финансовую нагрузку на государство, оставят ему больше средств для инновационных программ и инвестиционных проектов, помогут лучше удовлетворять потребности граждан.

Гипотеза: бесперебойная работа белорусских транспортных предприятий была невозможной без постоянного руководства со стороны исполнительной и законодательной ветвей государственной власти, обеспечивавших материально-техническое снабжение, подготовку кадров и внедрение передовых методов труда, а эффективность деятельности транспортников была тесно связана с условиями их труда и развитостью доступной им социальной сферы.

Целью данной работы является показ места транспорта в экономической и социальной жизни белорусского общества в конце 1943 – 1991 г., определение основных направлений развития как отдельных видов транспорта Белорусской ССР, так и всей транспортной системы в целом.

В соответствии с целью поставлены задачи:

- 1) охарактеризовать основные направления политики союзных и республиканских органов власти в отношении белорусского транспорта;
- 2) отметить влияние Советов народных депутатов республики и их исполкомов на развитие транспортных подразделений;

3) показать деятельность белорусских контролирующих органов в отношении транспортных предприятий;

4) выделить главные проблемы развития материально-технической базы транспорта и пути их разрешения в республике;

5) представить динамику изменения перевозок грузов и пассажиров транспортом общего пользования и показать ситуацию с безопасностью при использовании транспортных средств;

6) отразить проведение реформ на белорусском транспорте и дать представление об использовании передовых методов труда;

7) показать наиболее важные направления в подготовке транспортных кадров, отметить проблемы с уровнем их квалификации;

8) отразить ситуацию с условиями труда и быта на транспорте республики, отметить основные изменения в оплате труда транспортников и возможности для ее повышения;

9) выделить как основные возможности, так и трудности в организации отдыха, жилищного обеспечения, медицинского и торгового обслуживания транспортников.

Объектом работы является транспорт Белорусской ССР в конце 1943 – 1991 году.

Предметом – государственное руководство функционированием транспорта, деятельность Советов депутатов и органов контроля в отношении транспортных предприятий, производственная деятельность и материально-техническое обеспечение транспортников, подготовка кадров, организация труда и отдыха, удовлетворение социальных потребностей работников.

Для изучения влияния транспорта на социально-экономическое развитие белорусского государства в конце 1943 – 1991 году в исследовании использован системный подход, позволяющий рассмотреть проблему в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие окружающих его связей. Тенденции развития транспорта как явления прослежены с помощью блока методов, включающего сравнительно-исторический, аналитический, описательный виды и статистику.

Новизной предлагаемой работы является разносторонний анализ работы местных, республиканских и центральных как советских, так и партийных органов власти, министерств и ведомств, органов контроля в области управления транспортом, комплексное изучение производственной деятельности и социальной сферы всех основных видов транспорта Белорусской ССР, введение в научный оборот ранее не использованных источников, в первую очередь материалов из фондов архивов как Республики Беларусь, так и Российской Федерации, уточнение и систематизация полученных статистических данных.

В исследовании рассматриваются следующие положения:

1. Деятельность высших республиканских органов власти была направлена на реализацию в условиях БССР решений союзного руководства по выполнению и перевыполнению прогнозных производственных показателей работы транспорта через использование как административных, так и экономических рычагов воздействия.

2. Верховный Совет БССР, Советы местного уровня, их исполкомы и комиссии занимались реализацией данных им поручений со стороны ЦК КПБ и Совета Министров БССР по совершенствованию функционирования конкретных транспортных предприятий, выступали с инициативами, направленными на улучшение перевозочного процесса в целом.

3. Деятельность органов контроля в отношении транспортных предприятий была направлена на упорядочение и интенсификацию трудового процесса, выполнение производственных планов, содействовала реализации решений органов власти, рациональному использованию ресурсов и предотвращению хищений.

4. Состояние материально-технической базы транспорта было решающим фактором роста производительности труда на транспортных предприятиях, выполнения

ими плановых производственных показателей, удовлетворения потребностей экономики и населения в перевозках, улучшения условий труда для транспортников.

5. Первоочередное развитие сферы материального производства обусловило приоритет грузовых перевозок, внимание к пассажирским было связано с попытками ускорить доставку рабочей силы на промышленные предприятия и обеспечить организацию отдыха для жителей республики, а усиление внимания к безопасной эксплуатации транспорта стало результатом его интенсивного использования.

6. Внедрение передовых методов труда и реформирование на транспорте были попытками усовершенствовать производственный процесс, повысить эффективность труда работников, получить максимальную отдачу от имевшейся в распоряжении транспортников материально-технической базы.

7. Учебные заведения транспортного профиля стремились удовлетворять потребности предприятий в новых специальностях, в определенной степени компенсировали текучесть кадров, повышение квалификации, в свою очередь, было необходимо для обеспечения бесперебойности перевозочного процесса и его безопасности.

8. Улучшение условий труда и быта, совершенствование системы оплаты труда на транспортных предприятиях были важными факторами закрепления рабочих кадров, повышения уровня производительности их труда, достижения более высокой эффективности производства и обеспечения ритмичности перевозок.

9. Организация отдыха, жилищное обеспечение, медицинское и торговое обслуживание были одними из основных направлений компенсации работникам тяжелых условий труда и невысокого уровня его оплаты, предотвращения текучести кадров, побуждали транспортников искать резервы производства для расширения своей социальной сферы.

Основой для проведенного исследования послужили материалы из фондов Национального архива Республики Беларусь. Из фонда ЦК КПБ были использованы материалы о деятельности его транспортного отдела, главным образом служебные записки и отчеты, которые помогли определить влияние на разработку транспортной политики высших партийных органов, а также многочисленные данные о восстановлении и развитии производственной деятельности транспорта. Из фонда Верховного Совета БССР были взяты сведения о работе его сессий и депутатских комиссий, оформленные в протоколы и решения, когда рассматривались вопросы о материальном обеспечении деятельности транспортных ведомств и предприятий, контроля за их состоянием, предложения специалистов по улучшению перевозок. Материалы фонда Совета Министров БССР дали возможность отразить в работе государственную политику в области транспорта, особенно полезными оказались многочисленные постановления и распоряжения по конкретным вопросам, например, по безопасности движения и кадровому обеспечению предприятий, восстановлению разрушенного войной хозяйства. Фонд Министерства государственного контроля БССР (материалы проверок, акты, отчеты, записки) дал возможность получить информацию о проведенных контролерами мероприятиях на автотранспорте общего пользования. С помощью фонда КНК БССР, его записок и памяток были выяснены задачи этого ведомства в отношении основных видов транспорта, степень реализации его решений, влияние на улучшение транспортного обслуживания, рассмотрен ряд положений экономической реформы 1965 г.

Материалы из фонда СНХ БССР, его приказы и переписка дали возможность определить изменения в управлении деятельностью транспорта в период существования Совнархоза. Из фонда ЦСУ БССР использованы многочисленные статистические отчеты о производственной деятельности транспортных ведомств республики, изменении их технической оснащенности, решении жилищного вопроса и оплате труда транспортников. Сведения о развитии материально-технической базы, подготовке кадров и производственной деятельности были найдены в фонде

Министерства автомобильного транспорта БССР, включавшем приказы, акты обследований, служебные записки. Информация об обеспечении производственных и социальных потребностей авиаторов, реализации государственных мероприятий по развитию авиации были взяты из фонда Белорусского управления гражданской авиации МГА СССР, в первую очередь приказы, протоколы заседаний, служебные записки. Фонд Главного управления речного флота при Совете Министров БССР, содержащий протоколы, приказы, отчеты по различным направлениям деятельности, дал возможность определить основные положения государственной политики по отношению к речному транспорту. Работа месткомов авиапредприятий по обеспечению социальных потребностей работников были изучена на базе фонда Белорусского республиканского комитета профсоюза авиаработников, наиболее полезными оказались протоколы его заседаний и отчеты. Решение жилищных вопросов железнодорожников, их медицинское и торговое обеспечение были изучены на материалах фонда Дорожного комитета профсоюза рабочих железнодорожного транспорта Управления БЖД.

В работе использованы также материалы фонда Совета Министров СССР из Государственного архива Российской Федерации, включающие постановления и распоряжения, протоколы заседаний и переписку, которые дали возможность определить основные мероприятия союзных органов власти по развитию транспорта в союзных республиках, в том числе в БССР, попытки обеспечить его потребности и проконтролировать расходование выделенных ресурсов. Сведения из фонда Центрального Комитета КПСС и материалы личного фонда заместителя председателя ЦМ СССР Л. Кагановича из Российского государственного архива социально-политической истории помогли выяснить основные мероприятия высших партийных органов СССР по развитию транспорта в союзных республиках, проведению его послевоенного восстановления.

Дополнили полученные данные материалы из областных архивов. В Государственном архиве Брестской области из фонда Брестского облсовета и облисполкома была взята и проанализирована информация о деятельности местных органов власти в отношении транспортных предприятий, совершенствования их работы, в первую очередь автомобильного. Попытки местной власти улучшить обслуживание населения и промышленности транспортом были рассмотрены на материалах фонда Брестского горсовета и горисполкома (записки, переписка, отчеты предприятий, материалы совещаний). Вопросы организации контроля за работой транспортных подразделений в области изучались на основе фонда КПК Брестского обкома КПБ и облисполкома. Документы, отчеты плановой комиссии Брестского облисполкома дали возможность выяснить конкретные проблемы транспортного обслуживания населения области. Фонд Московского райсовета и райисполкома г. Бреста представил для исследования материалы о работе депутатов по решению транспортных проблем. Материалы и отчеты, справки о работе Брестского облсовпрофа использовались для показа решения социальных вопросов транспортников. Документы об организации транспортного процесса, подготовке и воспитании кадров были взяты из фондов Брестского отделения БЖД и Брестского областного производственного автотранспортного треста Минавтотранса БССР, чаще всего здесь использовались приказы и отчеты.

В Государственном архиве Витебской области из фонда Витебского облсовета и облисполкома были выявлены и активно использованы многочисленные постановления и распоряжения союзных, республиканских и местных органов власти, которые касались обеспечения всех основных сторон функционирования транспортных ведомств. Материалы проверок Витебского областного КНК органично дополнили и конкретизировали решения республиканских органов контроля, рассмотренные в исследовании. Важными для анализа усилий органов власти в отношении работы транспорта области, его послевоенного восстановления оказались решения и указа-

ния Витебского обкома КПБ. Из фонда Витебского областного производственного автотранспортного треста Минавтотранса БССР были взяты документы, в первую очередь приказы его руководства, ставшие основой для анализа производственной деятельности автотранспорта, его технического и кадрового обеспечения. Протоколы его парторганизации, приказы по Витебскому отделению БЖД дали возможность показать влияние парткомов на кадровую политику и укрепление дисциплины. Протоколы заседаний парторганизации, партбюро Витебского ТТУ, Витебского аэропорта и Полоцкого управления нефтепровода «Дружба» использовались в нашей работе для отражения проблем по воспитанию кадров и материально-техническому оснащению на отмеченных транспортных подразделениях.

В фонде Гродненского облсовета и облисполкома из Государственного архива Гродненской области были найдены актуальные материалы для изучения транспортных вопросов на местном уровне, выяснения степени их решения, определения эффективности усилий органов государственного управления в отношении транспорта. В фонде Гродненского горсовета и горисполкома особый интерес вызвала информация о работе постоянных комиссий депутатов, их постановления. С их помощью было показано влияние сессий депутатов на улучшение транспортного обслуживания в области. Из Государственного архива Гомельской области взята наиболее объемная информация о развитии речного транспорта республики. Это касается фондов Верхне-Днепровского речного пароходства МРФ СССР, Верхне-Днепровского бассейнового управления пути, Гомельского районного управления Днепровского речного пароходства, где хранятся документы об организации производственного процесса на речных предприятиях, их материально-техническом снабжении, внедрении передовых методов труда и экономических рычагов воздействия, нашедшие отражение в протоколах заседаний, приказах, отчетах. Документы Гомельского облсовета и облисполкома дали четкое представление о круге транспортных проблем на уровне области, отразили степень их решения. Информация о работе Гомельского областного производственного автотранспортного треста Минавтотранса БССР, главным образом приказы, в свою очередь сделала более полной картину о развитии в республике автотранспорта общего пользования.

В Государственном архиве Могилевской области из фондов Могилевского облсовета и облисполкома и Могилевского горсовета и горисполкома были проанализированы многочисленные постановления и распоряжения о развитии перевозочного процесса, об обеспечении безопасности движения, а также о проведении дорожного строительства, изменении условий труда и быта на транспортных предприятиях. Вопросы развития городского транспорта рассмотрены в том числе и на примере материалов о работе Ленинского райсовета и райисполкома г. Могилева. Фонд Могилевского облсовпрофа, отчеты о его работе дали возможность дополнить полученные из других источников сведения о деятельности месткомов по удовлетворению наиболее насущных потребностей транспортников, преодолению нарушений норм охраны труда. Отчеты статистического управления Могилевской области были использованы для получения более полного анализа производственной деятельности транспортных подразделений. В Зональном государственном архиве в г. Полоцке был изучен фонд Полоцкого управления нефтепровода «Дружба», что позволило при помощи отчетов и протоколов заседаний показать обеспечение данного подразделения кадрами и ресурсами.

Для проведения исследования использовались также статистические сборники об итогах развития народного хозяйства БССР, сборники документов «Коммунистическая партия Белоруссии в резолюциях и решениях съездов и пленумов ЦК», «КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», «Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам»; периодические сборники «Собрание законов, указов Президиума Верховного Совета БССР, постановлений, распоряжений Совета Министров БССР», «Собрание постановлений

правительства СССР», «Собрание постановлений и распоряжений Совета Министров СССР», «Ведомости Верховного Совета СССР». Это позволило выделить основные направления деятельности органов власти по формированию и осуществлению транспортной политики, поддержке и контролю функционирования транспортных ведомств, отразить активность депутатов и законодательное обеспечение перевозок грузов и пассажиров.

Среди периодических изданий, использованных в процессе исследования, необходимо выделить журналы: «Социалистический труд», «Социалистическое соревнование», «Советские профсоюзы», «Охрана труда и социальное страхование», «Вопросы экономики», «Плановое хозяйство», «Автомобиль», «Автомобильный транспорт», «Железнодорожный транспорт», «Речной транспорт», «Гражданская авиация», «Авиация и космонавтика», «Народное хозяйство Белоруссии», «Большавік Беларусі», «Коммунист Белоруссии», «Политинформатор и агитатор», «Агитатор», «ВДНХ», «Строительство и архитектура Белоруссии», «Наука и жизнь», «Здравоохранение Белоруссии». Их материалы дали возможность определить проблемы и успехи в улучшении условий труда и быта на транспортных предприятиях, изменение оплаты труда транспортников, влияние профсоюзов на транспортную работу. Данные отмеченных изданий помогли сформировать мнение о ситуации с техническим оснащением транспорта, обеспечением его безопасной эксплуатации, распространении передовых методов труда, об улучшении условий производственной деятельности, проведении реформ и экспериментов на транспорте.

Данные для работы были также взяты из бюллетеня «За безопасность движения», газет «Советская Белоруссия», «Звезда», «Знамя юности», «Железнодорожник Белоруссии», «Автотранспорт Белоруссии», «Рачнік Беларусі», «Транспорт Белоруссии», «Транспортный вестник», «Химик», «Віцебскі рабочы». Периодическая печать предоставила конкретные примеры по решению на местах производственных вопросов, внедрению передовых методов труда, реализации мероприятий по безопасной эксплуатации транспортных средств, совершенствованию материального обеспечения перевозок и социальных нужд транспортников, были выделены преобразования в работе транспортных ведомств и деятельность местных органов власти.

Если говорить о степени научной разработанности темы, то необходимо отметить, что исследования в отношении транспорта Белорусской ССР за конец 1943 – 1991 г. касались в подавляющем большинстве только его железнодорожного направления. Среди опубликованных работ необходимо отметить монографии Лыча Л.М., в которых автором рассматривались в первую очередь производственные и кадровые вопросы на железной дороге, состояние перевозок этого вида транспорта, послевоенное восстановление его деятельности [470, 471]. Мандрик И.В. в своих монографиях главное внимание уделил деятельности партийных комитетов и идеологической работе на БЖД в 1970-80-е гг., отразил основные черты проведения белорусскими железнодорожниками экономического эксперимента в 1980-е гг., показал совершенствование кадрового потенциала дороги [541, 542].

Ранее многие научные работы были связаны с изучением общественно-политических вопросов на Белорусской железной дороге, в первую очередь касающихся деятельности Коммунистической партии БССР. Так, Якутов В. Д. рассматривал деятельность Компартии БССР по восстановлению и развитию железнодорожного транспорта республики в 1943-50 гг. [1349]. Работа КПБ по развитию технического прогресса на железнодорожном транспорте нашей республики в 1959-68 гг. была поставлена на первый план в кандидатском исследовании Шевчука Г.И. [1317]. Мандрик И.В. в своей кандидатской диссертационной работе отразил деятельность партийных организаций по повышению производственной и общественно-политической активности работников железнодорожного транспорта БССР в 1966-70 гг. [543]. В кандидатском исследовании Близнаца Г.И. была

показана деятельность КПБ по подготовке и воспитанию кадров железнодорожного транспорта БССР в 1966-79 гг. [79]. Также значительное внимание исследователи уделяли производственным вопросам, например, Лыч Л. М. в своей кандидатской диссертации отметил трудовую активность белорусских железнодорожников и вопросы организации перевозок в годы семилетки (1959-65 гг.) [472].

Организации перевозочного процесса, развитию материальной базы транспорта, подготовке кадров в целом были посвящены юбилейные издания по истории Белорусской железной дороги. Среди них необходимо выделить издание, подготовленное к столетию дороги, показавшее основные материально-технические изменения, произошедшие с ней за отмеченный период [65]. Кость А. и Лазаретов В. больше внимания уделили производственным достижениям белорусских железнодорожников [400]. Работе основных подразделений дороги, совершенствованию их производственного потенциала уже за 125 лет ее истории было посвящено юбилейное издание, выпущенное под редакцией Володько Е. [1334]. Одним из наиболее тщательных стало исследование производственных вопросов деятельности Белорусской железной дороги, приуроченное к 130-летию ее образования и изданное под редакцией В. Рахманько [1078]. Трудностям и успехам послевоенного восстановления железнодорожных перевозок в нашей республике посвятил свою работу Котьяш Г. [377]. Ряд исследований оказались связаны с деятельностью отделений БЖД. Так, к 135-летию появления железной дороги в Витебске было приурочено издание о трудовых успехах Витебского отделения [106]. Гапеев В. и Лукьянов В. показали работу производственных единиц Минского отделения, отметили историю его станций за 1871-1996 гг. [159]. Пятидесятилетию Барановичского отделения, деятельности его депо, станций и вокзалов было посвящено издание, подготовленное И. Малогиным [540]. Однако здесь не были отражены некоторые важные аспекты, такие, как влияние на развитие железнодорожных предприятий местных органов власти и органов контроля.

Основные производственные аспекты деятельности транспорта рассматривались в ряде коллективных работ инженерно-технических работников и руководителей транспортных отраслей. Так, авторским коллективом, во главе которого стоял руководитель БЖД Андреев А.Г., было выпущено издание, отразившее проведение в 1980-е гг. на дороге экономического эксперимента [29]. Кроме перевозочной составляющей функционирования транспорта исследования чаще всего отражали достижение ведомствами плановых показателей работы. Состояние и развитие речных перевозок в БССР в 1950-60-е гг., проблемы материально-технической базы речников изучал В. Шкуратов [1323]. Развитию транспортных коммуникаций нашей республики до 1975 г. было посвящено исследование В. Жучкевич [314]. Ситуация с развитием перевозок и оснащением транспортных ведомств в годы семилетки была объектом исследования Е. Гуцева и М. Полонского [203]. Место транспорта в народнохозяйственном комплексе БССР в 1970-е гг. поставили в центр своего исследования В. Никитенко и Е. Гуцев [594]. В то же время здесь мало рассматривались социальные вопросы, решение которых напрямую влияло на производственные показатели.

Состояние перевозок грузов и пассажиров было затронуто в белорусских общезкономических исследованиях. Под руководством Ф. Мартинкевича была написана коллективная монография, касающаяся развития экономики БССР в 1917-67 гг., неотъемлемой частью которой являлся транспорт [1338]. В совместной монографии, вышедшей под редакцией С. Малинина и Ф. Мартинкевича, были затронуты экономические аспекты развития белорусского транспорта в 1950-60-е гг. [1337]. Основные направления развития материально-технической базы белорусского транспорта в послевоенный период показало коллективное исследование экономистов, вышедшее под редакцией В. Дрица [1336]. Но в отмеченных работах не была полно освещена работа органов власти по поддержке функционирования транспортных предприятий.

Как значимая часть экономики нашей республики транспорт был выделен в учебных пособиях по истории Беларуси для вузов. Вопросы послевоенного восстановления и развития транспорта отразились в очерках истории Беларуси, изданных под редакцией М. Костюка [583]. Широко известен и повсеместно использовался учебник по истории Беларуси, вышедший под редакцией Е. Новика и Г. Марцуля, где показана роль транспортных подразделений, выполнявших роль важного связующего звена в экономике [172]. Под редакцией А. Ковалени вышел учебник по истории Беларуси в контексте мировых цивилизаций, где также был отмечен транспорт как часть производственного комплекса республики [173]. Необходимо также отметить учебник по истории Беларуси в контексте европейской истории П. Бригадина [87]. Развитие транспорта было затронуто в учебнике по истории Беларуси, написанном под редакцией Я. Трещенка [359]. Экономические аспекты работы транспортных предприятий оказались отмечены в учебнике по истории Беларуси в контексте мировых цивилизаций, изданном под редакцией В. Голубовича [360]. Важное место занял транспорт в учебнике по истории Беларуси, написанном А. Житко [315]. Отдельные статьи о белорусском транспорте были подготовлены для справочных изданий, в том числе для Большой белорусской энциклопедии, изданной в 1969-75 гг., Энциклопедии истории Беларуси 1993-2003 гг. издания, энциклопедии по истории Беларуси, появившейся в 2000-2011 гг. [62, 174, 1339].

Нельзя не отметить наличие исследований, в первую очередь производственного и экономического характера, связанных с развитием транспорта СССР. Его состояние в предвоенные годы и годы Великой Отечественной войны изучалось Г. Куманевым [430]. Транспортная работа в период военных действий, роль транспорта в достижении победы оказалась объектом исследования И. Ковалева [386]. Деятельности КПСС по обеспечению бесперебойной работы железнодорожного транспорта в годы военных действий 1941-45 гг. была посвящена монография В. Луценко [465]. Вопросы технического состояния и переоснащения железнодорожного транспорта в 1950-60-е гг. отразило исследование П. Сыцько и В. Гутковского [1238]. Производственная работа Министерства путей сообщения за 1970-80-е гг. оказалась в центре внимания совместного исследования П. Грунтова и П. Сыцько [197]. Материал по транспорту нашей республики там выделялся мало, отражались лишь общесоюзные мероприятия по поддержке его развития.

Экономическую направленность имели исследования по транспорту СССР, приуроченные к юбилеям советской власти. Так, в 1967 г. появилась работа, связанная с итогами 50 лет развития транспорта и его ближайшими перспективами [1252]. В 1977 г. было издано исследование А. Марковой, посвященное 60 годам функционирования советского транспорта, где больше всего рассматривались вопросы его технического переоснащения [545]. Основные результаты развития транспорта СССР за 70 лет осветили в совместной монографии, опубликованной в 1987 г., И. Белов, В. Персианов, Б. Волков, [64]. Проблемы развития транспортно-го комплекса СССР за 1980-е гг. с точки зрения обеспечения потребностей народного хозяйства в перевозках изучали работники плановых органов Д. Зотов и С. Ушаков [330]. Регулярно издавались работы, связанные с развитием транспорта СССР за отдельно взятые пятилетки. Так, вопросы функционирования его подразделений в десятой пятилетке были изучены Д. Зотовым и Б. Козиным [331]. Деятельность советского транспортного комплекса в одиннадцатой пятилетке рассмотрел Н. Громов [195]. Перспективы совершенствования работы транспорта СССР в двенадцатой пятилетке попытался представить В. Бирюков [74]. В то же время аспекты государственного управления деятельностью транспорта и состояние его социальной сферы не рассматривались.

За послевоенный период были также сделаны попытки обрисовать положение транспорта СССР и его отдельных видов за ряд пятилеток. Так, основные этапы развития советского транспорта, увеличение перевозок и их материальное

обеспечение в 1917-62 гг. изучались Б. Орловым [653]. С развитием железных дорог Советского Союза за 1917-67 гг. было связано юбилейное издание, увидевшее свет в 1967 г. [1065]. Перспективам развития речного транспорта СССР в одиннадцатой пятилетке была посвящена научно-популярная работа В. Маталина и В. Пронина [549]. Монография под редакцией министра Б. Бугаева свидетельствовала об истории гражданской авиации СССР до 1980 г., где более всего рассматривались вопросы ее технического переоснащения [358]. Состояние трубопроводного транспорта в 1980-е гг., расширение его сети и рост поставок углеводородов стали предметом интереса Р. Носова [599]. Но, как и многие другие отмеченные выше работы, белорусский транспорт в качестве самостоятельного объекта научного изучения они не выделяли.

Ряд монографий был связан с конкретными проблемами материально-технического обеспечения транспорта СССР, вопросами организации грузовых и пассажирских перевозок. Главные направления развития технических средств транспорта за 1960-е гг. стали основной целью монографии, вышедшей под редакцией А. Михеева [175]. Состояние транспортного комплекса в 1970-е гг. и экономические проблемы, возникавшие при осуществлении перевозок, оказались отражены в совместном исследовании, изданном под редакцией Л. Канторовича [1067]. В подобной работе, вышедшей также под его редакцией, в центре внимания было развитие системы пассажирских перевозок в 1970-83 гг. [1068]. Самостоятельно Л. Канторович рассматривал проблемы повышения эффективности использования транспорта, возникшие во 2-й половине 1980-х гг. [374]. Роль и место транспортного комплекса в структуре хозяйства СССР за 1980-е гг. изучил Е. Жуков [311]. Научно-технический прогресс на транспорте за 1970-82-е гг. был отражен в научно-популярном издании под авторством Н. Шинкарева [1321]. Повышение качества транспортного обслуживания хозяйства СССР за 1980-е гг. стали предметом научного изучения А. Комарова и Н. Четвертакова [394]. Экономические вопросы улучшения пассажирских перевозок, причины проблем в этой области за 1-ю половину 1980-х гг. изучал С. Ушаков [1277]. Прогрессивные формы организации труда на транспорте за 1980-е гг. были вопросом экономического исследования В. Афанасьева и А. Зубкова [43]. То есть большинство работ, касавшихся развития транспорта, и на уровне Советского Союза носило экономическую направленность и не отражало социально-политических условий его деятельности.

В целом необходимо отметить, что комплексных исследований, касавшихся изучения как управленческих, так и социальных аспектов деятельности сразу всех основных видов белорусского транспорта за конец 1943 – 1991 г., в нашей республике и за ее пределами не проводилось, и предлагаемая нами работа сможет восполнить данный пробел.

ГЛАВА I

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РУКОВОДСТВО ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ ТРАНСПОРТА

§ 1. Политика союзных и республиканских органов власти в отношении белорусского транспорта

1.1. Осуществление транспортной политики в БССР в конце 1943 – 1949 г.

В условиях существовавшей командно-административной системы органы власти СССР и БССР осуществляли полномасштабное воздействие на производство, чтобы обеспечить экономический рост, удовлетворить потребности промышленности и населения в перевозках. Партийные форумы СССР задавали общее направление транспортной политике в республиках, союзные исполнительные органы передавали конкретные задания республиканским властям, а те в свою очередь на места. Если выстроить структуру партийной власти, которой принадлежали основные рычаги воздействия на транспорт, то необходимо выделить ЦК ВКП(б) (КПСС) с его транспортным отделом, затем ЦК КП(б)Б (КПБ), также с транспортным подразделением, далее обкомы, горкомы и райкомы партии. Линия исполнительной власти включала СНК (Совет Министров) СССР, СНК (Совет Министров) БССР с транспортными подразделениями, а также облисполкомы, горисполкомы и райисполкомы, последние в нашей работе рассматриваются отдельно. Законодательные органы представляли Верховные Советы СССР и БССР, областные, городские и районные Советы депутатов, роль которых отражена в отдельном параграфе.

Требования к функционированию транспорта со стороны руководящих органов БССР в изучаемый период чаще всего были традиционными, так, от одного съезда или пленума КП(б)Б (КПБ) к другому звучали призывы к дальнейшему его развитию и усилению перевозок. Давались транспортникам и более конкретные поручения, так, пленум ЦК КП(б)Б в июне 1948 г. подверг критике их попытку связать недостатки в своей работе с нехваткой сырья и топлива, обязал сделать их деятельность более рациональной. XIX съезд КП(б)Б в 1949 г. обратил внимание на необходимость проведения мероприятий по улучшению использования материальных ресурсов. Всему производственному сектору была также поставлена задача по повышению производительности труда [270, с. 3]. Одновременно на транспорт было распространено действие совместного постановления ЦК КП(б)Б и СМ БССР об удешевлении государственного аппарата [798, л. 235]. В качестве мер воздействия на развитие транспорта госорганы использовали деятельность постоянных совещаний. В транспортной политике важное место также занимало проведение мероприятий по усилению взаимодействия между собой отдельных видов транспорта, например, от согласованности усилий железнодорожного и речного транспорта органы управления ожидали экономии финансовых и трудовых ресурсов.

В целом опека над транспортом со стороны центральных и республиканских государственных органов власти в значительной степени была «мелочной», местным властям доверяли мало. Примером постоянного контроля за транспортными подразделениями было регулярное издание постановлений СНК (СМ) БССР и ЦК КП(б)Б, например, об итогах социалистического соревнования железных дорог. Характерной чертой решений правительств СССР и БССР в области транспорта было внимание к самым узким вопросам, что закрывало возможную инициативу местной власти, ей разрешалось действовать лишь в рамках многочисленных инструкций. Основными вопросами, решавшимися органами власти всех уровней по отношению к транспорту в отмеченный период, были его возрожде-

ние, организация перевозок грузов и пассажиров, погрузочно-разгрузочные операции, материально-техническое снабжение.

Круг ответственных за развитие транспорта персоналий союзного и республиканского уровней. В годы Великой Отечественной войны общее руководство экономикой, и транспортом в том числе, осуществлял ГКО, действовавший в период с 30 июня 1941 г. до 3 сентября 1945 г. Постоянное содействие ему оказывали ЦК ВКП(б) и ЦК КП(б)Б, союзный и республиканский кабинеты министров, из секретарей ЦК ВКП(б) занимались транспортными вопросами Г. Маленков и А. Андреев [832, л. 23, 26]. Вопросы снабжения транспорта контролировал А. Микоян, в ГКО за железнодорожным транспортом был закреплен Л. Каганович [1124, л. 37; 1123, л. 26]. В 1943 г. транспортный отдел ЦК ВКП(б) возглавлял А. Сологубов, затем его на этой должности сменил П. Голубев, который держал под контролем вопросы восстановления. После окончания войны в ЦК ВКП(б) действовало Бюро по транспорту и связи во главе с зам. председателя союзного кабинета министров Л. Кагановичем, которое координировало союзную транспортную политику [493, л. 119; 1165, л. 49]. В 1947 г. при ЦК ВКП(б) работал руководимый П. Пономаренко отдел транспорта, основной задачей которого была проверка исполнения партийных решений по развитию транспорта [1034, с. 248]. В начале 1944 г. одним из ответственных за состояние железных дорог в нашей республике был секретарь ЦК Компартии Белоруссии С. Горбунов, в конце 1944 г. эти вопросы решал секретарь В. Малин [213, л. 115, 352]. Важную роль играл транспортный отдел ЦК Компартии Белоруссии, который в конце 1943 г. возглавлял М. Сарычев, в 1945-46 гг. им руководил А. Бураковский, затем его сменил С. Пименовский (конец 1946 – начало 1950-х гг.) [491, л. 1; 214, л. 30; 628, л. 36]. Круг лиц, ответственных за развитие транспорта, был четко очерчен, отличался стабильностью на союзном уровне, на республиканском часто менялся.

Формы воздействия партийных и исполнительных органов власти на работу железнодорожного транспорта. С конца 1943 г. наибольшее количество решений по восстановлению и развитию транспорта принималось для ЖД, к моменту освобождения первых районов нашей республики были разработаны мероприятия по их восстановлению [885, л. 1]. Дорогам оказывалась многогранная помощь, за которой в декабре 1944 г. к секретарю ЦК ВКП(б) Г. Маленкову обращался руководитель республики П. Пономаренко [1125, л. 39]. В свою очередь, постановлением от 30 апреля 1944 г. ЦК Компартии Белоруссии оказал поддержку БЖД в улучшении условий труда на производстве [213, л. 183]. Регулярно появлялись решения центральных органов власти, касавшиеся обеспечения всепогодной деятельности дорог, например, 13 августа 1945 г. – постановление ЦК ВКП(б) о помощи в подготовке к зиме. Вопросы перевозок на БЖД (начальник Н. Краснобаев) контролировал нарком путей сообщения И. Ковалев [221, л. 116; 1123, л. 197]. В целом органы управления в послевоенное пятилетие требовали от дорог улучшения качественных показателей оборота вагонов, паровозов и скорейшего развития железнодорожных узлов. В июле 1947 г. в целях решения этого вопроса председатель СМ БССР П. Пономаренко докладывал в секретариат ЦК Компартии Белоруссии о состоянии погрузочно-разгрузочных работ на подъездных путях [762, л. 52]. На XIX съезде КП(б)Б секретарь ЦК И. Тур отметил успехи железнодорожников в этом направлении деятельности.

Для улучшения функционирования транспорта применялись ведомственные изменения. Так, в июле 1946 г. по решению правительства СССР был образован Западный округ железных дорог во главе с Н. Краснобаевым, в состав которого вошли 5 железных дорог: Белорусская, Западная, Брест-Литовская, Белостокская и Литовская. Это было сделано в связи с тем, что округа считались более совершенной формой управления, позволявшей приблизить руководство к каждой дороге [322, с. 3]. Вскоре постановление СМ СССР от 19 сентября 1946 г. об органи-

зации отделений железных дорог, направленное на совершенствование руководства линейными хозяйственными единицами, Белостокскую дорогу упразднило. Молодечненское отделение движения было присоединено к ЗЖД, а Лидское отделение – к БЛЖД [704, л. 72]. Вопросы в управлении поднимались самые различные, так, в 1946 г. союзный кабинет министров обратил внимание на необходимость упорядочения финансового хозяйства, укрепления платежной дисциплины и ликвидации взаимных задолженностей. Постановление СМ СССР от 29 сентября 1948 г. касалось порядка распределения доходов от перевозок грузов. В свою очередь, коллегии министерств постоянно анализировали недостатки в производственной деятельности и давали рекомендации по их преодолению. Часто в центре внимания органов власти оказывалось состояние руководящих кадров, без которых административная система, в том числе и в отношении транспорта, была бы малоэффективной. Значительное внимание органы управления пытались уделять и социальной поддержке работников, о чем свидетельствовало постановление СМ СССР от 24 февраля 1949 г. о введении для них абонентских проездных билетов на пригородное железнодорожное сообщение [668, л. 82]. Но производственные проблемы оставались на первом плане.

В послевоенный период о какой-либо значительной самостоятельности нашей республики в отношении развития транспорта говорить не приходилось. Ее конкретное поле деятельности было в рамках многочисленных инструкций и распоряжений союзного центра, фондов и лимитов на различные виды ресурсов и материалов.

Политика органов власти по отношению к автотранспорту общего пользования и электротранспорту. Без внимания органов управления не оставалось ни одно из транспортных направлений, так, в декабре 1943 г. по постановлению СНК БССР возобновил свою работу НКАТ, расположившись в Гомеле. 26 марта 1946 г. он был преобразован в Минавтотранс. Однако, чтобы создать в республике даже низовое подразделение, требовалось разрешение союзного центра, подобный вопрос был в руках государственной штатной комиссии при СМ СССР, которой после войны руководил Л. Мехлис [477, л. 9]. Со своей стороны союзный кабинет министров 4 октября 1947 г. предложил использовать типовые штаты АТК (автобаз, автоколонн), ТЭК, агентств по использованию порожних пробегов ведомственного автотранспорта [709, л. 357]. Как одну из своих функций органы власти видели в контроле за экономией ресурсов. Так, постановление союзного кабинета министров от 17 сентября 1947 г. было связано с нормами расхода ГСМ [709, л. 179]. На упорядочение учета работы грузовых автомобилей и пресечение приписок было направлено постановление СМ БССР от 22 сентября 1948 г. [1062, л. 172]. Было принято и несколько решений по развитию материальной базы. Например, постановление белорусского кабинета министров от 29 августа 1946 г. по организации АРЗ [798, л. 32]. Важным направлением работы органов управления было достижение высокой эффективности перевозок, поэтому СМ СССР 1 июня 1946 г. распространил на БССР действие постановления об использовании порожних пробегов грузового автотранспорта. Этим документом Минавтотранс республики (с августа 1946 г. – министр В. Дробышевский) обязали создать сеть ТЭК для осуществления перевозки грузов на попутном порожняке. В 1949 г. с целью использования порожних пробегов в нашей республике были организованы 9 транспортно-экспедиционных контор «Автотэп» [210, л. 10]. Однако до конца вопрос они решить не смогли.

Затрагивали органы управления и работу электротранспорта, в первую очередь восстанавливали трамвай. Чтобы ускорить данный процесс, эту тему поднял в своем докладе на XIX съезде КП(б)Б секретарь ЦК Н. Гусаров. Здесь сделано было мало, что отметил секретарь Гомельского обкома Н. Авхимович. Недостаточные темпы возрождения трамвая были отмечены и в итогах выполнения пяти-

летнего плана восстановления и развития хозяйства БССР за 1946-50 гг. [344, л. 22]. Работы предстояло сделать еще очень много, и для улучшения транспортного сообщения 17 ноября 1949 г. республиканское правительство приняло решение об использовании в Минске троллейбусов [373, с. 5].

В целом проведение эффективной транспортной политики было возможно лишь при помощи мероприятий по уменьшению порожних пробегов грузовых автомобилей, форсированию развития автотранспорта общего пользования, укрупнению автотранспортных предприятий, усилению их материальной базы и внедрению достижений научно-технического прогресса. В значительной степени реализовать это в БССР удалось только в конце 1950-х гг.

Решение вопросов восстановления речного и авиационного транспорта.

Инициативу в данном вопросе взяли на себя союзные власти, 12 марта 1944 г. появилось постановление ГКО о мерах по возрождению хозяйства речников, в том числе и по ДДРБ. Комитет затронул также проблему об организации работы в Неманском речном бассейне. В свою очередь, республиканские органы власти 31 марта 1944 г. предложили местный план мероприятий по восстановлению. В рамках реализации принятых решений в системе союзного Военно-восстановительного управления стало работать ДДВВУ во главе с И. Герониным. Одной из координирующих структур было Центральное военно-восстановительное управление НКРФ, которое возглавлял В. Савельев [213, л. 79; 495, л. 80]. Перед секретарем Г. Маленковым приходилось отчитываться о восстановительных работах НКРФ [1124, л. 48]. Чтобы быстрее начать функционирование флота, проводилось проектирование новых водных путей, готовились дополнительные технические мероприятия. Важную роль сыграло постановление ГКО «О мерах помощи речному транспорту по подготовке к навигации 1945 г.». Для возрождения были задействованы все органы власти, так, в центре внимания транспортного отдела ЦК ВКП(б) было пополнение флота [1128, л. 33]. Без решения этого вопроса добиться успехов в развертывании перевозок было невозможно.

Союзный кабинет министров чаще всего был озабочен выполнением планов грузовых перевозок. 1 сентября 1947 г. он обязал СМ республик увеличить объем капитальных работ на флоте. В октябре 1947 г. это решение было дополнено постановлением республиканских органов власти о восстановлении речного транспорта [835, л. 5 об.; 475, л. 160]. Еще раньше, 14 августа 1947 г., СМ БССР обязал клиентуру речников построить причальные эстакады, ввести в действие средства механизации. Одной из форм управления на флоте также было проведение совещаний, так, действовало постоянное совещание при начальнике ВДРП. Пути улучшения работы речного транспорта органы власти искали и в организационных перестройках, например, постановлением союзного центра от 5 июля 1945 г. было создано Управление по транспортному освоению малых рек при СНК БССР (руководитель К. Бударин) [214, л. 66]. В управление была передана эксплуатация транспорта на участке р. Западная Двина, а ДДРП было преобразовано в ВДРП [433, с. 4]. К тому же 1 сентября 1947 г. СМ БССР получил право самостоятельно руководить эксплуатацией малых рек. Но структурные перестановки не всегда приводили к положительным изменениям в работе. В 1948 г. в связи с передачей от ДДРП участка р. Западная Двина в эксплуатацию Витебскому управлению по освоению малых рек не были решены вопросы финансирования [224, л. 8]. Управление речным транспортом фактически оказалось затруднено, так он был разбит на два независимых подразделения.

Транспортникам приходилось работать в условиях большого количества инструкций, регламентировавших их деятельность. В первое послевоенное время у авиаторов главное место занимал Воздушный кодекс СССР, утвержденный еще 7 августа 1935 г. Белорусский воздушный транспорт находился под контролем ГУ ГВФ, который по очереди возглавляли А. Астахов и В. Байдуков. С июня 1944 г.

ответственным за организацию воздушного сообщения в республике стало Белорусское территориальное управление ГВФ, первый руководитель А. Жаворонков, которого сменил А. Клуссон [796, л. 9 об, 91; 476, л. 1]. Содействие развитию авиации оказал ГКО, который, например, обязал местные власти за 1945 г. организовать в Бресте аэропорт ГВФ для обслуживания самолетов, летавших по трассе Москва–Брест–Варшава–Берлин [865, л. 12]. То есть все виды транспорта были частью единой союзной транспортной системы.

1.2. Регламентация деятельности белорусского транспорта партийными и исполнительными органами власти в 1950-е гг. Управление транспортом продолжало быть привязанным к конкретным директивам съездов КПСС и КПБ. Съезды задавали генеральное направление развитию транспорта по союзным республикам и СССР исходя из пятилетних заданий. Так, в своем докладе на XX съезде Компартии Белоруссии в 1952 г. 1-й секретарь ЦК КП(б)Б Патоличев Н. предложил считать одной из задач транспортников использование их внутренних резервов. На XXI съезде КПБ в 1954 г. он повторил свой прежний тезис. В 1959 г. на XXIII съезде КПБ К. Мазуров поддержал союзную идею о необходимости технической реконструкции транспорта [253, с. 2; 256, с. 3]. Органы управления стремились выделять недостатки в работе транспорта для того, чтобы ликвидировать их. Например, союзное партийное руководство на XIX съезде КПСС главной проблемой назвало невыполнение планов перевозки грузов, а секретарь ВКП(б) Г. Маленков основной трудностью в транспортной работе считал большие непроизводительные затраты [1165, л. 49]. Союзным руководством определялись перспективы транспортного развития, так, на XX съезде КПСС перед республиками была поставлена задача использования достижений НТП, а XXI съезд Компартии Советского Союза, как и прошлые партийные форумы, наметил увеличение перевозок на 1959-65 гг. [93, л. 2; 256, с. 3]. Тем не менее, недостаток ресурсов, приоритет их выделения на потребности обороны и сложности с управлением не позволили в полной мере решить эту задачу. Если затронуть пленумы ЦК КПСС, то в целом они обязывали руководителей республик усиливать мобилизацию внутренних резервов транспорта и улучшать использование его мощностей.

Для управления транспортом использовались специализированные подразделения органов власти, так, в 1953 г. координацией транспортной политики на союзном уровне стало заниматься Бюро по транспорту и связи при СМ СССР, первый руководитель В. Молотов [1034, с. 256]. Но в 1950-57 гг. основным ответственным за транспорт продолжал оставаться заместитель, затем 1-й заместитель председателя СМ СССР Л. Каганович. У него представители республики просили помощи в решении острых вопросов, что, например, отразила телеграмма К. Мазурова за 28 января 1956 г. [93, л. 1; 478, л. 8]. Среди секретарей ЦК КП(б)Б ответственным за транспорт являлся П. Абрасимов [209, л. 3]. В конце десятилетия его сменил Д. Филимонов. Активную помощь им оказывал промышленно-транспортный отдел ЦК КПБ, которым в середине 1950-х гг. руководил Н. Малиненко. С 1956 г. до середины 1960-х гг. отдел действовал под другим названием – тяжелой промышленности и транспорта.

Многие транспортные вопросы находились в компетенции специальных групп, затем отделов транспорта при союзном и республиканском кабинетах министров. Так, группа транспорта, дорог и связи при белорусском кабинете министров во главе с А. Андреевым в 1954 г. большое внимание уделяла совершенствованию МТБ транспорта [666, л. 24]. Характерной практикой управления было также предоставление докладов о состоянии хозяйственно-финансовой деятельности ведомств в СМ БССР, в том числе его председателю А. Клещеву [1120, л. 43]. В период, когда вместо министерств действовали главные управления (например, на автотранспорте в 1957-63 гг.), группа транспорта, дорог и связи была

преобразована в отдел транспорта, дорожного хозяйства и связи Управления делами при СМ БССР во главе с А. Андреевым. За использованием подвижного состава в середине 1950-х гг. следил отдел транспорта, дорожного строительства и связи Госплана БССР во главе с Б. Степановым. Сам Госплан БССР во главе с С. Малининым занимался сложными проблемами, например, переключением грузов с железных дорог на речные суда [674, л. 32]. Одним из рычагов административного воздействия на транспорт было появление в 1954 г. Государственного производственного комитета по транспортному строительству СССР. Централизованное руководство техническим развитием республиканских ведомств пытался проводить с момента своего создания в 1957 г. Государственный научно-технический комитет кабинета министров СССР.

Транспортная политика была неразрывно связана с плановой системой, основными задачами которой были обеспечение увязки планов развития транспорта с планами развития промышленности, сельского хозяйства, устранение диспропорций между развитием транспорта и других отраслей хозяйства. В то же время со стороны руководителей транспортных подразделений республики была значительная критика в адрес Госплана БССР, в вину которому ставили неправильное планирование перевозок грузов. С другой стороны, и сами отраслевые министерства не всегда уделяли должное внимание вопросам рационального сочетания различных видов транспорта.

Особенности транспортной политики БССР в условиях совнархоза. Во 2-й половине 1950-х гг. подходы к управлению менялись в связи с заменой в 1957 г. отраслевого принципа руководства на территориальный в рамках совнархозов. Перестройка управления проводилась для преодоления ведомственной разобщенности, лучшего осуществления перевозок, полного использования имеющихся резервов, развития инициативы. За союзными органами власти осталась разработка стратегии развития, а республиканским на время существования совнархозов было передано оперативное руководство. Одновременно постановлением СМ СССР от 6 сентября 1957 г. был изменен порядок планирования перевозок грузов железнодорожным и речным транспортом. Белорусский СНХ был задействован в разработке и осуществлении планов кооперирования производства и поставок сырья как внутри экономического административного района, так и в другие республики [202, с. 51]. Это давало больше возможностей избегать встречных и чрезмерно дальних перевозок, хотя они и не были искоренены. СНХ и его транспортный отдел (с 1958 г. – управление) занимались вопросами изучения и улучшения внутрирайонных транспортных связей, более широко организовывали смешанные перевозки. В задачи СНХ при планировании перевозок входило, исходя из местных условий, сопоставление затрат по каждому виду транспорта в целях поиска наиболее экономичного варианта [1297, с. 74]. Определенная хозяйственная самостоятельность республики в этот период проявилась и в том, что СМ БССР 13 сентября 1958 г. смог определить перечень ведомств, которым утверждались капитальные вложения на жилье, культурно-бытовое строительство [243, л. 193]. Это делалось для более полного использования внутренних резервов.

Тем не менее, республиканские органы власти при проведении транспортной политики находились в большой зависимости от союзного центра, что было связано с выделением для БССР необходимых для развития транспорта ресурсов, фондов, партийной и ведомственной ответственностью руководства. Основными задачами, решавшимися в ходе реализации транспортной политики по республикам СССР, было сокращение чрезмерно дальних, встречных, повторных перевозок, перевод ЖД на электрическую и тепловозную тягу, строительство нефтепроводов, целесообразное распределение грузопотоков между различными видами транспорта. Но итоги десятилетия не позволили объявить эти задачи решенными, о чем может свидетельствовать вынужденное использование такой новой формулы развития

экономики и транспорта, как семилетка, а также то, что в БССР фактически не появилось новых видов тяги на железной дороге и трубопроводного транспорта.

Главные аспекты функционирования железнодорожного транспорта, внимание к ним органов управления. Высшими исполнительными органами постоянно поднимался вопрос о выполнении дорогами производственных планов. Для примера можно привести два постановления республиканских органов власти от 29 апреля 1950 г. о результатах соцсоревнования дорог к празднику 1 Мая и от 31 октября 1950 г. об итогах соцсоревнования дорог к 33-й годовщине Октябрьской революции. Транспортную работу приходилось постоянно контролировать, так, улучшению грузовых перевозок содействовало постановление СМ БССР от 3 апреля 1950 г. об ускорении оборота вагонов. Кроме постановлений в управлении использовались распоряжения. Например, 18 октября того же года СМ СССР предложил меры по всепогодному продвижению поездов [715, л. 5, 5 об., 51 об., 64 об, 158, 162]. Главные нити управления держали в своих руках парторганы. Патоличев Н. на XX съезде Компартии Белоруссии, отметив снижение себестоимости перевозок, указал на невыполнение плана оборота вагонов. Это заставило железнодорожников провести комплекс мероприятий по согласованию своих действий. В итоге на XXI съезде КПБ Патоличеву Н. уже удалось отметить перевыполнение БЖД в 1953 г. планов по основным показателям. Однако остался сверхнормативным простой вагонов [255, с. 2]. Вопрос с простоями решался медленно и постоянно беспокоил органы власти.

Республиканским органам власти удавалось обеспечить положительные тенденции в развитии перевозочного процесса. По информации, озвученной на XXII съезде КПБ, грузооборот БЖД за 5-ю пятилетку был увеличен в 1,5 раза [258, с. 1]. Не выпускало из своих рук контроль за развитием транспорта и новое руководство республики. Так, на организованном ЦК Компартии Белоруссии семинаре секретарей парторганизаций железнодорожного транспорта БССР в сентябре 1956 г. состоялась их беседа с 1-м секретарем ЦК КПБ К. Мазуровым, где были рассмотрены перспективы развития дороги. Однако процесс управления был противоречивым. Оказалось консервативным отношение к реконструкции союзных министерств машиностроения, несмотря на то, что XIX съезд КПСС предложил развивать электрификацию и внедрять тепловозы [271, с. 1, 2]. XX съезду Компартии Советского Союза пришлось дать толчок началу НТП, а конкретное задание перевода на электровозную и тепловую тягу основных союзных магистралей было озвучено Н. Хрущевым на XXI съезде [256, с. 3]. В конце 1950-х гг. был разработан и утвержден Генеральный план электрификации железных дорог. Но в нашей республике его реализация пришлось только на 2-ю половину 1960-х – 70-е гг. В итоге это стало одной из причин того, что К. Мазуров на XXIII съезде КПБ был вынужден отметить невыполнение железнодорожниками планов по перевозке ряда грузов [259, с. 3]. Планы все время повышались, а материально-техническое обеспечение оказалось на недостаточном для их выполнения уровне.

Менялась структура белорусских дорог, так, управление БЛЖД 15 августа 1951 г. было переведено из Бреста в Минск, ей было передано Минское отделение ЗЖД, а саму БЛЖД переименовали в Минскую дорогу. В 1953 г. Минская и Белорусская дороги были объединены в единую БЖД с управлением в Минске [400, с. 120]. С созданием Белорусского СНХ в 1957 г. произошло объединение Белорусской и части Калининской дорог в одну БЖД, территориально совпавшую с границами административно-экономического района. 8 июля 1958 г. участок Сураж–Унеча был передан на Московско–Киевскую дорогу [622, л. 55]. Для решения конкретных вопросов функционирования дорог использовалась такая форма управления, как созыв совещаний партийно-хозяйственного актива. Постоянно в действии находился СМ БССР, так, на повышение эффективности перевозок было направлено его решение от 9 декабря 1953 г. [718, л. 79 об.]. Каждую зиму орга-

нам власти приходилось заниматься проблемой сложных погодных условий. Чтобы реализовать намеченные планы, необходимо было постоянно прилагать усилия. В противном случае слабо выполнялось, например, важное постановление республиканского кабинета от 18 августа 1959 г. о противодействии неритмичной отправке грузов [877, л. 23]. О низкой координации работы ведомств по использованию железнодорожных вагонов говорило и его постановление от 24 октября 1959 г. [1045, л. 187]. В целом исследование показало, что решения, принимавшиеся различными ветвями власти по отношению к транспорту, часто были далеки от безусловного выполнения, что заставляло их вновь и вновь обращаться к одному и тому же вопросу.

Изменения в управлении автотранспортом общего пользования, состояние электротранспорта. Развертывание в СССР и БССР с середины 1950-х гг. НТР, появление наукоемких отраслей, увеличение количества и номенклатуры выпускаемой промышленной продукции, улучшение ситуации в сельском хозяйстве после пленума ЦК КПСС в сентябре 1953 г., послевоенное увеличение рождаемости и рост городов обусловили ускоренное развитие автотранспорта и превращение его в массовый вид. Все это повысило требования к автоперевозкам, обусловило изменения к подходам в организации его функционирования. Так, XIX съездом ВКП(б) была издана директива о повышении в перевозках грузов удельного веса автотранспорта. В свою очередь, на XXI съезде Компартии Белоруссии Патоличев Н. предложил МАТШД больше помогать транспортному развитию республики [255, с. 2]. Данное обращение было принято во внимание, увеличились поставки автотехники и запчастей, и на XXII съезде КПБ был зафиксирован рост объема грузоперевозок автотранспортом. Хрущев Н. на XX съезде КПСС отметил наличие у автотранспортников ряда резервов, предложил провести укрупнение автохозяйств в целях более эффективного использования автомобилей [254, с. 5]. В нашей республике подобные мероприятия стали проводиться в 1958 г., то есть с отставанием от союзных решений. К тому же ликвидация мелких ведомственных хозяйств шла медленно [144, л. 11]. Каждый партийный форум уделял автотранспорту значительное внимание. Так, на XXIII съезде Компартии Белоруссии К. Мазуров поручил кабинету министров улучшить материальную базу автотранспорта [259, с. 3]. Но следует отметить, что данная проблема постоянно оставалась одной из самых острых.

Решения республиканских органов власти зависели от союзных предложений, например, СМ СССР от 3 ноября 1952 г. дал им поручение улучшить использование автотранспорта [716, л. 155]. Внимание обращалось на различные аспекты развития. Рост влияния автотранспорта на экономику отразили постановления республиканского кабинета министров: от 12 июля 1952 г. – о мерах по улучшению эксплуатации грузового автотранспорта, от 2 июня 1953 г. – об организации перевозок. 30 августа 1958 г. появилось еще одно постановление – о мерах по улучшению работы грузового автотранспорта [1049, лл. 11, 12]. Вскоре, 30 декабря этого же года, СМ БССР определил невысокий уровень выполнения решений по улучшению обслуживания населения [807, л. 1]. Данный недостаток заставлял органы власти увеличивать свои усилия. Постоянно делался акцент на совершенствовании планирования, так, отдел транспорта, дорожного строительства и связи Госплана БССР во главе с Б. Степановым отметил, что количественные показатели эксплуатации автотранспорта росли, а качественные остались неудовлетворительными из-за распыленности машин. Поэтому и были приняты меры по укрупнению автохозяйств. Оставался актуальным вопрос о развитии централизованных перевозок, и XXIII съезд КПБ обязал ГУАТ ликвидировать недостатки, имевшиеся в их организации [259, с. 3]. Важным здесь стало постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 23 ноября 1959 г., которое обязало ГУАТ организовать централизованный завоз и вывоз всех грузов [824, л. 15]. В целом основные мероприятия, проведенные республиканскими органами власти по улучшению работы авто-

транспорта и повышению его рентабельности, пришлось на 1958-59 гг., когда были массово укрупнены автохозяйства.

В целом социальные аспекты развития ставили перед транспортниками задачи по увеличению объемов перевозок, важную роль здесь сыграло постановление СМ БССР от 19 января 1953 г. об организации новых автохозяйств [717, л. 2]. Выполняя поставленные задачи, Минавтотранс в крупных городах в середине 1950-х гг. забрал автобусы из смешанных автохозяйств и организовал пассажирские [143, л. 7]. В значительной мере повлияло на развитие пассажирских перевозок постановление республиканского кабинета от 21 января 1956 г. о мерах по улучшению использования автобусного парка. Его дополнило постановление Бюро ЦК КПБ и СМ БССР от 20 марта 1959 г. о состоянии пассажирского автотранспорта [478, л. 10; 808, л. 9]. В расширении перевозок приходилось преодолевать много проблем. Так, спорные вопросы в работе, например, республиканского МАТШД, разбирало управление делами СМ БССР, которое возглавлял И. Карпяков. Контроль осуществляло также союзное МАТШД во главе с И. Лихачевым, с его помощью выросли темпы роста перевозок грузов автотранспортом, но в мае 1956 г. оно было упразднено с одновременной организацией Главдорстроя, а в БССР Ушосдор было сохранено [666, л. 6, 26; 478, л. 103, 104]. Необходимо отметить, что для реализации требований органов власти издавались приказы по министерствам. В целом решение проходило длинный путь. Главная идея задавалась постановлением союзного кабинета министров, иногда в соавторстве с высшими органами КПСС, затем шло постановление республиканского Совета Министров, далее следовал приказ по министерству или Главному управлению, за ним приказ по областотресту, и происходила его реализация на базе низового предприятия. Это было характерно и для других видов транспорта.

С созданием в 1957 г. СНХ, в хозяйствах которого концентрировалось большое количество грузовых автомобилей, органами управления была поставлена главная задача – повышение производительности автопарка. СНХ утверждал общие условия перевозки грузов, регулируя взаимоотношения между АТК, заводами и стройорганизациями. Для роста производительности труда совнархозом было проведено укрупнение подчиненных им автохозяйств за счет ликвидации нерентабельных при одновременной координации их работы с автохозяйствами общего пользования. Однако СНХ не до конца использовали свои возможности по укрупнению. Сопrotивление ведомств в этом вопросе во многом было связано со сложностями планирования, когда невозможно было предусмотреть вперед все свои потребности в перевозках. Автопарк оставался распыленным, с одной стороны, он концентрировался в АТК совнархоза, а с другой – в ГУАТ (созданного в мае 1957 г. вместо Минавтотранса и действовавшего до апреля 1963 г.). Такая практика исчезла к середине 1960-х гг. вместе с ликвидацией СНХ. Органам управления также не удалось решить вопрос со снабжением автохозяйств, что мешало укрупнению.

Таким образом, органами власти постоянно велся поиск путей улучшения работы автотранспорта, для чего проводились изменения в формах его работы. В целом централизация перевозок и создание крупных автохозяйств общего пользования оказались основными элементами государственной политики по отношению к автотранспорту в середине 1950-х – 80-е гг., но преодолеть ведомственную разобщенность она не смогла. Политика управления не могла не учитывать требований времени, была направлена на обеспечение развития автотранспорта исходя из ставившихся перед ним задач, главная из которых – это всемерное развитие грузоперевозок.

Серьезным достижением стало то, что с ростом возможностей экономики органы управления стали больше обращать внимания на городские пассажирские перевозки, что позволило расширить применение электротранспорта. Для этого 26 декабря 1950 г. ЦК КП(б)Б принял постановление о мерах по улучшению обслуживания населения г. Минска транспортом [209, л. 30]. XX съезд КП(б)Б

одобрил пуск троллейбуса в г. Минске, а следующий съезд предложил расширить трамвайное движение.

Поддержка органами управления развития речного и авиационного транспорта. С ускоренным развитием в 1950-е гг. автотранспорта роль речного судоходства в республике начала снижаться, что объяснялось жесткой привязкой речников к водным путям, меньшей маневренностью и скоростью доставки грузов. Поэтому, чтобы усилить речные перевозки Патоличев Н. на XX съезде КПБ предложил технически переоснастить флот [253, с. 2]. К середине следующего десятилетия эта задача в основном была решена. В свою очередь, Г. Маленков на XIX съезде ВКП(б) обязал речников уйти от непроизводительных затрат [136, л. 3]. С этим было сложно, они сказывались на общем уровне производительности флота. В этот период речники БССР не могли выполнить план по перевозкам грузов. Критиковал работу речников за невыполнение планов и XXIII съезд КПБ. Развитие речных перевозок было также одной из задач и республиканского кабинета министров, например, 27 декабря 1952 г. он занимался вопросом обеспечения флота кадрами. Важным было его решение от 24 февраля 1955 г. о перевозках грузов по малым рекам [1043, л. 271; 798, л. 92, 93]. К вопросу выполнения планов перевозок грузов он обращался постоянно, здесь можно отметить решение от 28 марта 1957 г. [720, л. 39 об.]. Все это дает возможность сказать, что производственные вопросы были на первом плане для всех видов транспорта, в том числе и речного.

Во многом на развитие речного флота повлияли ведомственные изменения. Так, 15 марта 1953 г. был принят Закон об укрупнении министерств, когда появилось Министерство морского и речного флота СССР. Под его контролем в августе 1954 г. – июле 1956 г. в нашей республике работало УРТ при СМ БССР во главе с А. Соколычком [799, л. 7, 14]. 30 мая 1956 г. общесоюзное МРФ было упразднено и в союзных республиках были созданы ГУРФ. Такое преобразование позволило белорусскому ГУРФ получить от бывшего союзного министерства мощную материально-техническую базу и увеличить за год перевозки грузов по тоннам в 6,2 раза, по т-км. – в 29,2 раза [137, л. 2]. Создание ГУРФ позволило придать транспортной политике в республике определенную самостоятельность, быстрее оказывалась конкретная помощь ВДРП и техническим участкам. Речной транспорт стали лучше оснащать, интенсивнее развивались местные перевозки, но все это не позволило избавиться от их убыточности.

За рациональностью перевозок следила Государственная плановая комиссия СМ БССР, которая, например, в 1956 г. стремилась обеспечить вывоз грузов флотом из глубинных приречных районов. На предотвращение нерационального расходования ресурсов были направлены решения республиканского кабинета [509, л. 175]. Транспортная политика была направлена на использование преимуществ флота. Свою положительную роль здесь сыграли всесоюзные совещания и конференции. На совещании, например, хозяйственного актива ВДРП речники пытались получить дополнительные ресурсы [500, л. 10]. Органы управления старались доказать, что наличие крупного флота позволит республике улучшить транспортировку грузов. Они искали компромиссы с тем, чтобы развитие всех видов транспорта проходило комплексно, содействовало его эффективному использованию, удовлетворению потребностей в перевозках. Поднимались вопросы о переброске части перевозок с железнодорожного транспорта. Однако этому препятствовало то, что каждое ведомство стремилось отстаивать свои собственные интересы.

В развитии авиации республика во многом продолжала зависеть от союзного центра. Так, постановлением кабинета министров СССР от 31 августа 1956 г. была утверждена система тарифов на перевозки [719, л. 142]. Много мероприятий было направлено на повышение регулярности и безопасности полетов. Особую роль во 2-й половине 1950-х гг. отводилось ГУ ГВФ во главе с П. Жигаревым [64, с. 268]. Союзное руководство запланировало увеличение парка самолетов, расши-

рение воздушных линий и аэропортов для круглосуточной работы. В то же время Западное территориальное управление ГВФ, работавшее в октябре 1954 – марте 1957 г., и сменившее его Белорусское территориальное управление ГВФ Главного управления ГВФ при СМ СССР (существовало до 27 июля 1964 г.) не смогли реализовать эти предложения из-за нехватки материальных ресурсов.

1.3. Основные изменения транспортной политики в республике в 1960-е гг., проблемы функционирования транспортных предприятий, решавшиеся органами управления. Главным направлением развития транспорта являлось повышение его роли в обслуживании народного хозяйства, для чего проводилась техническая реконструкция предприятий, предложенная на XXI съезде и подтвержденная на XXII съезде КПСС [257, с. 5]. Несмотря на важность данного процесса, реконструкция проходила недостаточно высокими темпами и в основном завершилась лишь в конце 1970-х гг., что говорило о невысокой эффективности предпринимавшихся органами власти усилий. Со своей стороны съезды Компартии Белоруссии стремились мобилизовать транспортные подразделения на своевременную перевозку всей номенклатуры грузов. Так, XXV съезд КПБ в 1961 г. в целях досрочного выполнения заданий семилетнего плана обязал республиканские органы власти улучшить работу транспорта [264, с. 3]. Такие поручения были свойственны и последующим, как союзным, так и республиканским, партийным форумам. Многие недостатки в развитии транспорта связывались органами власти с погрешностями в планировании. Поэтому высшее партийное руководство СССР, например, на Всесоюзном совещании работников железнодорожного транспорта в мае 1962 г. потребовало наладить четкое выполнение направлявшихся на места приказов.

Важное влияние на развитие транспорта оказал пленум ЦК КПСС в сентябре 1965 г., положивший начало реформе, в основе которой был переход на новую систему планирования [510, л. 4]. Председатель СМ СССР М. Косыгин на XXIII съезде КПСС дал задание плановым органам установить оптимальные транспортные связи между поставщиками и потребителями. Важнейшими факторами повышения эффективности производства были объявлены рост технической вооруженности транспорта и улучшение соотношения между его различными видами [660, л. 1]. В свою очередь, республиканские органы власти (председатель СМ БССР Т. Киселев) на XXVI съезде КПБ в 1966 г. ориентировали ведомства на более полное обеспечение потребностей экономики и населения в перевозках [265, с. 3]. Как показало время, задачи были решены только частично. Декабрьский пленум ЦК КПСС в 1969 г. предложил лучше использовать достижения науки и техники в целях повышения эффективности производства. На 2-ю половину 1960-х гг. союзными органами власти перед транспортниками была поставлена цель по развитию единой транспортной системы, совершенствованию организации перевозочного процесса. Это было связано с тем, что разобщенность между отдельными видами транспорта приводила к нерациональным перевозкам грузов.

Быстрое и эффективное решение имевшихся вопросов зависело от усилий конкретных руководителей, работы их подразделений. Так, в начале 1960-х гг. развитие транспорта контролировали заведующий сектором отдела транспорта и связи ЦК КПСС С. Агафонов и секретарь ЦК КПБ Д. Филимонов. Вопросы снабжения решал заведующий отделом промышленности и транспорта ЦК КПБ Г. Семенихин. Со стороны республиканского кабинета министров транспортом занимался заместитель председателя В. Каменский. В 1959-63 гг. под контролем С. Сенаторова работало Управление транспорта СНХ БССР. Значительные усилия по координации союзной транспортной политики осуществлял Госэкономсовет СССР во главе с А. Засядько. Вопросы труда зависели от позиции профсоюзов во главе с председателем Белсовпрофа И. Макаровым. В 1-й половине 1960-х гг. по-

могала совершенствовать транспортную работу группа транспорта и связи белорусского правительства, возглавляемая А. Подобедовым [479, л. 1]. Затем ее сменил отдел транспорта и связи, которым во 2-й половине 1960-х и в 1970-е гг. руководил В. Лазаретов. Особую роль в рационализации перевозок сыграла деятельность Комиссии Бюро белорусского правительства по координации работы транспорта. Например, в 1963 г. она разработала комплексные схемы грузопотоков местных грузов по всем видам транспорта [876, л. 72]. Со своей стороны Комиссия Президиума союзного правительства по координации работы транспорта на основе решений съездов КПСС готовила предложения в области планирования перевозок.

В середине 1960-х гг. работа транспорта БССР осталась под контролем Д. Филимонова, ему помогали заместитель председателя белорусского правительства А. Золов, заведующий отделом тяжелой промышленности и транспорта ЦК КПБ Я.А. Микулович. Параллельно с ним вел свою работу отдел транспорта, дорожного хозяйства и связи Госплана БССР, в 1-й половине 1960-х гг. его возглавлял А. Степанов [480, л. 9, 12, 16]. Во 2-й половине 1960-х гг. отделом в Госплане БССР руководил А. Шлег. Значимое место в транспортной политике заняла также деятельность отдела управления местного хозяйства, транспорта и связи Министерства финансов БССР (руководитель во 2-й пол. 1960-х гг. А. Комар) [878, л. 9]. То есть в каждом крупном органе управления было подразделение, в обязанности которого входило регулирование деятельности транспорта исходя из общего круга своих обязанностей.

Ряд ведомственных перестановок был ответом на сложившуюся ситуацию. В начале 1960-х гг. от Управления транспорта СНХ БССР зависело наведение порядка в вопросах своевременной подачи вагонов, ему подчинялись объединенные транспортные цеха, занимавшиеся конкретной работой, но они не всегда выполняли ее с необходимой четкостью. Такая неорганизованность стала впоследствии одной из причин ликвидации СНХ и возвращения к отраслевой системе хозяйствования. О понимании совнархозом недостатков своей работы говорило и его постановление от 17 мая 1963 г. об усилении борьбы с проявлением волокиты и бюрократизма в центральном аппарате и отраслевых управлениях [486, л. 107]. Не отвечала требованиям и работа по ускорению технического прогресса. Руководители ряда министерств неудовлетворительно решали вопросы комплексной механизации, не спасло положение и постановление союзных органов власти от 24 сентября 1968 г. о разработке научных прогнозов экономического развития [982, с. 2]. Органы власти республики находились в поиске причин недостаточно качественной работы предприятий, так, пленум ЦК КПБ в январе 1968 г. обратил внимание на то, что они не смогли решить вопросы улучшения использования подвижного состава [981, с. 2]. Чтобы помочь транспортникам, органы власти повысили уровень ответственности хозяйственных руководителей за сверхнормативные простои подвижного состава. В конце 1960-х гг. стало также усиливаться внимание к пассажирским перевозкам, что было связано с возрастающими потребностями населения.

Проблемы, решавшиеся органами власти в отношении железнодорожного транспорта, итоги их усилий. Исходя из решений XXI и XXII съездов КПСС в начале 1960-х гг. в нашей республике стали проводить работы по технической реконструкции главных направлений сети на базе прогрессивных видов тяги. В свою очередь, на XXIV съезде КПБ К. Мазуров также указал на необходимость улучшения технической оснащённости дороги в целях увеличения объемов ее перевозок. Органы власти следили за ускорением оборота грузового вагона, увеличением среднесуточного пробега локомотива [263, с. 2; 1240, л. 4]. За обеспечение в семилетке перевода БЖД на тепловозную тягу по главным направлениям высказался XXV съезд КПБ. Но если бы все, высказанное на съезде, претворялось в жизнь, то последующему XXVI съезду не пришлось бы вновь говорить об этой задаче [265, с. 3]. Органы власти также были озабочены более эффективным использованием имевшейся у железнодорожников техники. Для этого

на пленуме в январе 1968 г. П. Машеров в целях уменьшения простоев подвижного состава обязал грузополучателей и грузоотправителей расширить средства механизации [981, с. 2]. Пленум ЦК КПСС в декабре 1969 г. вновь потребовал от железнодорожников улучшений в использовании локомотивов и вагонов.

Органами власти постоянно проводился поиск разрешения возникавших проблем, так, собрание партийно-хозяйственного актива БЖД в апреле 1960 г. поддержало движение тяжеловесников. Всесоюзное совещание железнодорожников в 1962 г. перед Белорусским СНХ поставило задачу рационального использования транспортных средств. Чаще всего в сфере внимания власти были вопросы, связанные с простоями вагонов. Их постоянно рассматривала на своих заседаниях Комиссия Бюро СМ БССР по координации работы транспорта [480, л. 86]. Республиканский кабинет министров продолжал регулярно принимать постановления по обеспечению перевозок. Среди них особое место заняли решения от 26 апреля 1960 г. о мерах по улучшению использования подвижного состава и от 28 марта 1961 г. об обеспечении равномерной работы по погрузке [508, л. 6]. Часто появлялись и указания союзного центра, такие, как постановление союзного правительства от 10 марта 1966 г. об обеспечении вывоза грузов со станций. Этой же проблеме также было посвящено решение республиканского кабинета министров от 14 апреля того же года [606, л. 1; 677, л. 2]. О постоянном внимании к грузовой работе говорили и распоряжения белорусского правительства. Например, от 17 июля 1969 г. о сокращении короткобежных перевозок грузов, от 7 октября этого же года о переключении перевозок грузов с ЖД [735, л. 118 об., 173 об.]. Здесь отметим, что без упорядочения грузовых перевозок нельзя было обеспечить общий рост экономики.

Особенностью политики в республике во 2-й половине 1960-х гг. стало увеличение внимания органов управления и к проблеме соответствия уровня пассажирских перевозок потребностям населения, как следствие – появилось постановление республиканского кабинета министров от 26 апреля 1967 г. [730, л. 69]. Органы управления с переменным успехом занимались распространением передового опыта, в этих целях в мае 1968 г. ЦК КПБ рассмотрел вопрос о работе с кадрами на БЖД. Был расширен ряд полномочий ведомств, чтобы они сами больше отвечали за порученный участок работы. Так, постановлением СМ СССР от 16 августа 1968 г. было утверждено новое положение о МПС, главной задачей которого стало обеспечение развития железнодорожного транспорта. Тем не менее, усиление ведомственных полномочий не помогло выполнять возрастающие производственными задания по всем позициям, и поэтому появилось постановление союзных органов власти от 23 июля 1969 г. о мерах по усилению перевозок грузов. Подобное решение было принято 26 августа этого же года в нашей республике [878, л. 103; 512, л. 130]. Проблема здесь была в том, что планы перевозок постоянно росли, а развитие МТБ происходило с отставанием. В то же время для успешного функционирования всей экономики оно должно было идти с опережением.

Издание постановления о мерах по усилению перевозок грузов говорило о том, что органы власти чаще всего использовали административные рычаги воздействия на транспорт. Но во многих случаях такой нажим не давал необходимого эффекта. Так, несмотря на многочисленные постановления как союзного, так и республиканского кабинета министров, в изучаемый период не были налажены равномерная подача грузов на станции для перевозок и их разгрузка. Все это было показателем отсутствия заинтересованности у заказчиков транспорта, плативших штрафы за сверхнормативные простои из государственного кармана. Решение этой проблемы органы управления видели в максимальном использовании возможностей самого транспорта и в усилении внимания к транспортным вопросам в ЦК КПБ, Совете Министров БССР, обкомах КПБ и облисполкомах.

Усиление внимания органов управления к вопросам развития автотранспорта общего пользования и электротранспорта. С точки зрения союзно-

го кабинета министров основными проблемами, требовавшими решения, были слабое развитие регулярных междугородних централизованных перевозок грузов и большое количество порожних пробегов автомобилей [1047, л. 139]. Поэтому республиканские власти в 1-й половине 1960-х гг. продолжили начатые ранее мероприятия по укрупнению автохозяйств и развитию централизации в перевозочном процессе [787, л. 13]. В целях укрупнения хозяйств общего пользования К. Мазуров на XXIV съезде КПБ дал новые указания ГУАТ по приему ведомственного автопарка. К тому же июльским пленумом 1960 г. ЦК КПСС было предложено ускорить работу по его оснащению современными техсредствами. Большое внимание транспортники были обязаны обращать и на решения пленумов и съездов КПБ по увеличению общих объемов перевозок, их рационализации [263, с. 2]. Так, на XXVI съезде КПБ было решено передать автотранспорту от БЖД перевозку грузов на расстояние до 100-150 км, увеличить удельный вес междугородних перевозок в автопоездах [265, с. 3]. Как дополнительное направление работы ЦК КПБ практиковал работу своих комиссий. Так, в августе 1960 г. одна из них провела проверку работы автохозяйств Витебского облавтотреста по выполнению постановления органов власти от 30 августа 1958 г. и установила, что работа по объединению ведомственного грузового автотранспорта была проведена не до конца [810, л. 186]. Особое внимание органы власти БССР уделяли рациональному использованию наличной техники, о чем свидетельствовало их постановление от 17 февраля 1962 г. Важную роль в улучшении перевозочной работы сыграло принятое в том же году постановление республиканского кабинета о мерах по развитию автотранспорта [728, л. 10; 667, л. 383]. Все это указывало на дальнейшее усиление его роли в социально-экономическом развитии республики.

Одним из направлений транспортной политики БССР в начале 1960-х гг. стало создание единой автотранспортной системы, в ведение ГУАТ были переданы грузовые автомобили, автобазы и мастерские ряда ведомств и СНХ. Проведенные преобразования позволили к ноябрю 1960 г. объединить в хозяйствах общего пользования 80% грузового автотранспорта. В 1962 г. было ликвидировано 3 тыс. мелких нерентабельных хозяйств, что увеличило централизованные перевозки до 62% автогрузооборота. Однако значительная часть транспорта осталась распыленной по 8 тыс. мелких хозяйств [437, с. 2]. Но с помощью СМ БССР к 1964 г. единая система автотранспорта в основном была создана, 70% парка объединилось в крупные хозяйства [1263, с. 78]. Кроме сосредоточения транспорта, мероприятия республиканских органов власти были направлены на повышение производительности и увеличение объема перевозок грузов. На это их ориентировало решение СМ СССР от 11 апреля 1963 г. об улучшении организации перевозок [746, л. 10]. В компетенции республиканского кабинета находилось также утверждение, а следовательно, и ответственность за выполнение мероприятий по улучшению обслуживания организаций и предприятий транспортом. Ряд функций органы управления предоставили самим ведомствам. В руках ГУАТ (с 1961 г. начальник А. Андреев) были разработана и представление на утверждение кабинету министров проектов тарифов на перевозки, в его поле зрения находились вопросы развития МТБ.

Для обеспечения централизованных перевозок работало Белорусское республиканское управление централизованных транспортно-экспедиционных операций и перевозок (начальник Черемисин А.). Но в 1961 г. ГУАТ признало, что параллельное существование наряду с автотрестами и автобазами такого управления усложняло его взаимоотношения с предприятиями [343, л. 75]. Это предопределило ликвидацию управления. Сложность поставленных перед транспортом задач по росту перевозок грузов и пассажиров, наличие нерешенных проблем, необходимость ускоренного технического перевооружения отрасли привели 23 апреля 1963 г. к преобразованию ГУАТ снова в Минавтотранс во главе с А. Андреевым. Одновременно был создан Минский облавтотрест для проведения пассажирских перевозок,

при Минавтотрансе в 1964 г. – управление автодороги Минск–Могилев, которому поручили все междугородние перевозки. На 2-ю половину 1960-х гг. основными задачами развития автотранспорта, по мнению органов власти, было дальнейшее укрупнение автохозяйств, развитие МТБ и централизованных перевозок.

Не оставляли своим вниманием органы власти и пассажирские автоперевозки. Так, 20 марта 1960 г. Бюро ЦК КПБ приняло решение по изменению неудовлетворительной ситуации с их осуществлением, когда от населения шли жалобы во все инстанции. На улучшение автобусных перевозок было направлено постановление правительства БССР от 7 октября 1961 г. [914, л. 7; 727, л. 71]. Затем появилось его постановление от 4 июля 1964 г. Ситуация здесь менялась медленно из-за нехватки ресурсов, подвижного состава, слабой ремонтной базы, недостаточного дорожного строительства. Поэтому 25 января 1965 г. увидело свет новое постановление белорусского правительства о мерах уже по дальнейшему улучшению обслуживания жителей республики [729, л. 48]. То есть вопрос из-за постоянного роста народонаселения, особенно в городах, все не удавалось решить. Слабость городских перевозок, мешавшая развитию промышленного производства, вынудила уже и правительство СССР разработать ряд предложений, например, от 26 декабря 1967 г. [730, л. 38]. Не забывали про административный ресурс. Так, решением белорусского правительства о мерах по улучшению обслуживания населения от 19 марта 1968 г. Минавтотранс и исполкомы обязали навести порядок в организации городских перевозок, например, рассредоточить время работы предприятий и учреждений [525, л. 73]. Проблем в обеспечении нужд населения было несколько, так, на заседании Президиума СМ БССР 28 июня 1967 г. было принято решение об улучшении транспортно-экспедиционного обслуживания [730, л. 88 об.]. Через два года правительство республики обязало Минавтотранс предоставить такие услуги во всех райцентрах. Органы власти старались реагировать на жалобы населения по автобусному движению, выполняя постановление ЦК КПСС от 29 августа 1967 г. [246, л. 20]. В свою очередь, СМ БССР в январе 1968 г. обязал Минавтотранс обеспечить контроль за соблюдением сроков рассмотрения подобных писем.

Транспорт развивался со значительными проблемами, даже в 1967 г. не было до конца выполнено постановление СМ СССР от 1962 г. о переводе на централизованное обслуживание автотранспортом станций с объемом погрузки и выгрузки свыше 10 вагонов в сутки. Поэтому на улучшение использования транспорта, в том числе и в данном вопросе, были направлены постановления СМ БССР от 18 июля 1966 г. и 9 января 1968 г. [436, с. 7; 733, л. 30 об.]. К проблеме улучшения использования грузового автотранспорта республиканские органы власти обращались постоянно, в том числе 14 октября 1968 г. и 9 декабря 1969 г. [682, л. 81]. Тем не менее, этому мешали, например, многочисленные простои автомобилей в ремонте. Данный вопрос органы власти пытались решить. Так, внедрению агрегатно-участкового метода техобслуживания и ремонта в июне 1965 г. было посвящено Всесоюзное совещание работников автотранспорта. Чтобы сократить простои в ремонте, производились попытки усовершенствовать его организацию. Подобное задание получили на XXIII съезде КПСС Госплан СССР, Министерство автомобильной промышленности и правительства республик [260, с. 4]. Исходя из директив съезда был увеличен автопарк республики, но ситуация с ремонтом осталась сложной, и в 1967 г. союзные органы власти вновь рассмотрели этот вопрос. Заметим, что, по мнению Госплана СССР, из-за отсутствия общесоюзного Министерства автотранспорта во 2-й половине 1960-х гг. (в то время как у железнодорожников было МПС) у автотранспортников не проводилось единой технической политики [436, с. 4]. Отсюда возникли многие проблемы, в том числе и по ремонту, нехватке автомобилей малой и большой грузоподъемности.

Развитием электротранспорта занималось Главное управление коммунально-го хозяйства, которое в 1-й половине 1960-х гг. возглавлял К. Длугашевский, в середине 1960-х гг. его сменило МКХ (руководитель В. Трунов). Работа здесь регулировалась специализированным постановлением СМ БССР от 12 июля 1962 г., главное внимание уделялось введению троллейбусов в областных городах, расширению их применения в столице [728, л. 44]. Но потребности населения в таких услугах удовлетворялись не полностью, и, чтобы улучшить работу электротранспорта, П. Машеров на пленуме ЦК КПБ в марте 1967 г. потребовал навести порядок в троллейбусных управлениях и ТТУ, сделать использование подвижного состава более рациональным [980, с. 2]. Решением от 19 марта 1968 г. белорусское правительство поставило перед МКХ новые задачи по улучшению организации движения, в том числе предложило изменять объем подвижного состава на маршрутах в зависимости от времени суток [678, л. 309]. Для координации работы транспорта в городах, его максимально полного использования по предложению отдела транспорта и связи СМ БССР в 1968 г. были созданы центральные диспетчерские станции.

В целом предлагавшиеся меры союзного правительства по улучшению обслуживания населения транспортом, в первую очередь городским, подкреплялись мероприятиями на республиканском уровне, чтобы повысить уровень удовлетворения населения транспортными услугами, ускорить рост городов, улучшить использование кадрового потенциала в промышленности.

Воздействие органов управления на работу речников, авиаторов, ускорение развития трубопроводного транспорта. В начале 1960-х гг. главными задачами, которые были поставлены перед речниками органами власти, являлись развитие грузоперевозок и повышение их рентабельности, но XXIV съезд КПБ оказался неудовлетворен их уровнем и обязал улучшить организацию работ [263, с. 2]. Недоработкой органов управления оказалось отсутствие оперативного органа по распределению грузооборота между отдельными видами транспорта, в результате чего БЖД оказалась перегружена, а флот использовался не полностью. К тому же ГУРФ (в 1960-е гг. начальник И. Геронин) не всегда проявляло оперативность в своей деятельности, медленно внедряло новшества, и поэтому эффект от них снижался [722, л. 69]. В итоге за годы семилетки по нашей республике оказались убыточными как пассажирские, так и грузовые перевозки. Но органы управления старались исправить ситуацию, XXVI съезд КПБ поставил перед речниками задачу по развитию портов и механизации, а XXIII съезд КПСС обязал их освоить перевозки грузов, тяготеющие к водным путям [261, с. 5]. Тем не менее, и во 2-й половине 1960-х гг. в управлении осталось немало недочетов. Речники сами считали, что водная магистраль по Днепру была искусственно разделена между БССР и УССР, отсутствовал единый центр по управлению сетью внутренних путей. Все это тормозило развитие дальних транзитных перевозок массовых грузов. В свою очередь, и Госплан СССР критиковал деятельность ГУРФ за слабую координацию речных перевозок по Днепру [436, с. 6]. Отметим, что на уровне республиканских управлений преобладал узковедомственный подход, проявившийся в стремлении местных пароходств использовать флот только в своих границах, что препятствовало переключению грузов с железной дороги на речной транспорт [548, с. 2]. Несовершенная транспортная политика не позволила успешно маневрировать флотом в зависимости от навигационных условий.

Речной флот БССР отличался медленным ростом объемов перевозок и отсутствием перспективной схемы их развития. Все это указывало на то, что органы власти не смогли разработать для речного транспорта должной стратегии, больше внимания уделяли другим транспортным подразделениям. В то же время, чтобы улучшить свою работу, сами речники во 2-й половине 1960-х гг. предприняли попытки по укреплению деловых связей с министерствами, местными организациями, стремились выявлять и удовлетворять их потребности в перевозках.

Как и от других видов транспорта, от авиации органы власти постоянно требовали увеличения объемов перевозок, что было отмечено в резолюции XXIV съезда КПБ. Чтобы решить поставленные задачи, Белорусское территориальное управление ГУ ГВФ (начальник В. Горб) проводило укрепление своей МТБ. К тому же в целях совершенствования управления был проведен ряд реорганизаций, с 15 сентября 1964 г. и до 18 декабря 1991 г. действовало БУГА. С течением времени внимание к развитию авиации усиливалось. Так, помощь в открытии новых линий оказывал лично председатель СМ БССР Т. Киселев, контролировал выделение необходимых ресурсов из союзного центра начальник ГУ ГВФ Е. Логинов [479, л. 5, 11, 20]. Реконструкцию старых и введение в строй новых аэродромов в областных городах и столице поддержал XXVI съезд КПБ. В целях совершенствования управления низовыми звеньями и дополнительного контроля за перевозками в БУГА (во 2-й половине 1960-х гг. начальник Д. Глущенко) в 1969 г. был образован специальный Совет. Итогом отмеченных усилий стал рост пассажирооборота [1160, л. 44, 70]. Все это давало основание органам власти ставить перед авиаторами новые задачи по совершенствованию их работы.

Толчком к развитию трубопроводного транспорта в БССР стало решение XX съезда КПСС, когда было заявлено о необходимости газификации республик, расширении применения экономичных видов топлива. Союзными органами власти в 1959 г. была создана дирекция строящегося газопровода Дашава-Минск, перед тем как газопровод заработал, появилось и Главное управление по газификации при СМ БССР. О важности нового компонента в белорусской транспортной системе было заявлено на XXIV съезде КПБ [263, с. 2]. Контроль за деятельностью магистральных газопроводов осуществляли Государственный производственный комитет по газовой промышленности СССР и Управление по эксплуатации магистральных газопроводов Министерства газовой промышленности СССР. В свою очередь, Минское управление магистральных газопроводов руководило работой своих районных управлений [513, л. 6, 9]. Появление в нашей республике нефтепроводов было связано со стремлением союзного центра наладить интенсивные поставки за рубеж энергоносителей по кратчайшему маршруту, который как раз пролегал через БССР.

1.4. Главные направления политики по развитию транспорта БССР в 1970-е гг., трудности в осуществлении принимавшихся решений. Одной из главных проблем этого периода было отставание транспорта от потребностей экономики, что хорошо понимали в самых высоких эшелонах власти. Поэтому партийное руководство нашей республики, опираясь на союзные решения, решило исправить положение дел. Пленум ЦК КПБ в апреле 1970 г. выработал мероприятия по ускорению НТП [982, с. 2]. Такое решение было тем более важным, что министерства, Госплан БССР, руководители ряда предприятий не вели активной работы по внедрению передовой технологии. Но, как показало время, несмотря на повышенное внимание к этой проблеме, до конца она решена не была. Технический прогресс на транспорте так и не стал в изучаемый период его основным показателем. Положение было сложным не только в этом направлении, так, в отчетном докладе ЦК КПСС XXIV съезду КПСС было отмечено, что работа транспорта не удовлетворяла потребностей экономики по причине недостаточного выделения средств [1114, л. 1]. Их стали выделять больше, но высокоэффективного их использования достигнуто не было. XXVII съезд КПБ в 1971 г. обратил внимание предприятий на недостаточное использование имевшихся резервов и низкую организацию труда, поставил задачу к 1976 г. завершить комплексную механизацию производственных процессов [266, с. 2]. Однако и здесь было допущено немало просчетов, и окончательно вопрос решен не был.

Чтобы состояние транспорта не сдерживало развитие народного хозяйства, XXV съезд КПСС направил производителей на повышение эффективности его работы, в первую очередь это касалось железнодорожных предприятий, выполнявших главную роль в перевозках [482, л. 127]. Партийные руководители никогда не оставляли сферу перевозок без внимания. Так, задачи развития транспорта БССР на 1976-80 гг. были изложены в докладе П. Машерова на XXVIII съезде Компартии Белоруссии, предложившем внедрить в практику рациональные способы и пути перевозки грузов [267, с. 2]. На повышение эффективности транспортной работы были направлены и предложения пленума ЦК КПСС в декабре 1977 г. Значимую роль для организации работы сыграло постановление союзных органов власти в 1978 г. о совершенствовании хозяйственного механизма. На пленуме ЦК КПБ в июне 1978 г. П. Машеров поставил задачи по улучшению перспективного планирования работы транспорта и сокращению порожних пробегов подвижного состава [284, с. 33]. Разработать комплексную программу развития транспорта, которая должна была охватывать вопросы стыковки всех видов перевозок, обязал пленум ЦК КПСС в ноябре 1979 г.

Пленумы ЦК КПСС в целом обращали внимание на рациональное использование имевшихся транспортных средств, убеждали, что четкое планирование работы поможет преодолеть нехватку подвижного состава. Чтобы реализовать решения, принятые на пленумах ЦК КПБ, проводились совещания. По их итогам имевшиеся недостатки необходимо было устранять, контролировали этот вопрос секретари обкомов КПБ.

Особенностью десятилетия стало увеличение внимания органов власти к пассажирским перевозкам, в то время как раньше их основные решения касались перевозок грузов. Этому содействовала работа секции транспорта, связи и торгово-бытового обслуживания населения Республиканской комиссии по качеству при ЦК КПБ [482, л. 216]. В 1976 г. ее секция занималась перераспределением перевозок по различным видам транспорта, в 1977 г. – совершенствованием авиаперевозок, в 1979 г. – внедрением АСУ на БЖД [481, л. 12, 25, 91]. Для обеспечения перевозок необходимо было решать много задач. Так, органами управления постоянно принимались постановления по экономии ресурсов. Главная роль в распределении средств между ведомствами отводилась Госплану БССР. Жизненно важным оказалось постановление белорусского правительства от 7 января 1977 г. о рационализации транспортировки грузов. Противодействию припискам было посвящено постановление союзного правительства от 9 июня 1977 г. [235, л. 21]. Важным элементом политики управления стало утверждение 6 октября 1978 г. СМ БССР Положения о Республиканском совете по координации работы различных видов транспорта. Главной задачей Совета стало обеспечение согласованной работы транспортных ведомств, повышение производительности труда, удовлетворения потребностей в перевозках. Совет занимался подготовкой предложений по основным направлениям развития транспорта. Что было очень важно – его решения являлись обязательными для ведомств. В 1978 г. Совет разрабатывал мероприятия по улучшению работы городского транспорта, увеличению уровня маршрутизации перевозок грузов на БЖД [482, л. 2, 49, 62, 161]. Все это помогало стабилизировать ситуацию на конкретном участке работы.

Но, несмотря на проводимые организационные мероприятия и усилия лиц, ответственных за его развитие, в 1970-е гг. показатели работы транспорта не улучшались, что стало результатом отставания в развитии материально-технической базы, нехватки высококвалифицированных кадров, нарушений дисциплины, недостатков в организации перевозочного процесса, недостаточно эффективной координации работы различных видов транспорта.

Транспортные подразделения в партийных и государственных органах власти. Положение дел на транспорте продолжали держать под контролем спе-

специализированные отделы при ЦК КПСС, ЦК КПБ, Советах Министров СССР и БССР. Помогали им отделы промышленности и транспорта при обкомах КПБ. Сектор транспорта и связи ЦК КПСС в 1-й половине 1970-х гг. возглавлял Г. Усачев, во 2-й половине 1970-х гг. его сменил П. Волков. Выполнялись и индивидуальные поручения, так проблемы, например, с рациональным осуществлением грузоперевозок рассматривал заместитель председателя белорусского правительства П. Шелест [678, л. 7]. Нашу республику часто посещал инструктор отдела ЦК КПСС А. Гридин, значительное внимание оказывал отдел транспорта Госплана СССР во главе с В. Бирюковым. Среди персоналий республиканского уровня, ответственных за транспорт в 1-й половине 1970-х гг., необходимо выделить 1-го заместителя Председателя СМ БССР В. Лобанка и заведующего отделом тяжелой промышленности и транспорта ЦК КПБ Я. Микуловича [878, л. 55]. Важные задачи возлагались на секретаря ЦК КПБ А. Смирнова. Во 2-й половине 1970-х гг. из руководителей, отвечавших за транспортную работу, необходимо отметить секретаря ЦК КПБ А. Кузьмина и 1-го заместителя председателя СМ БССР В. Мицкевича. В конце 1970-х гг. при ЦК КПБ работал уже отдел транспорта и связи, который возглавлял И. Филатченков. Транспортные вопросы рассматривал заместитель председателя белорусского правительства М. Ковалев. При аппарате белорусского правительства действовал отдел транспорта, дорожного хозяйства и связи во главе с В. Лазаретовым. Во 2-й половине 1970-х гг. работал отдел транспорта и связи Управления делами СМ БССР, которым руководил Г. Савицкий. Одной из функций отдела была проверка выполнения министерствами постановлений республиканских органов власти [686, л. 66]. То есть использовался важный для управления принцип личной ответственности за порученный участок работы.

Характерные черты политики в отношении железнодорожного транспорта. По союзным республикам проводилась совместная с центром политика укрепления материальной базы дорог, что укрепляло единый хозяйственный механизм. Но чаще всего органами власти решались традиционные вопросы. Как и раньше, решения республиканского кабинета министров затрагивали проблемы перевозок. Так, 10 февраля 1970 г. его Президиум рассмотрел вопрос о неудовлетворительной организации разгрузочных работ на подъездных путях предприятий, 15 апреля этого же года появилось распоряжение об обеспечении работы по вывозу грузов в праздничные дни [736, л. 10, 26 об.]. В целях улучшения использования подвижного состава министерства, СМ республик и МПС исходя из постановления союзных органов власти от 2 июня 1971 г. были обязаны принять меры к сокращению простоев вагонов [1007, с. 462, 463]. В этих же целях МПС стремилось снять с дорог короткопробежные и излишне дальние перевозки. Чтобы реализовать предложенные союзным центром мероприятия, республиканские органы власти 16 августа 1971 г. приняли свое постановление о развитии БЖД [678, л. 7; 737, л. 84 об.]. На сокращение простоев вагонов было направлено постановление республиканских властей от 17 сентября 1971 г. Такие вопросы рассматривались постоянно, так как несвоевременная подача вагонов снижала итоговые экономические показатели промышленности.

Часто железнодорожники обращались к властям за поддержкой. Так, 10 сентября 1970 г. Президиум СМ БССР рассмотрел записку Управления БЖД о неудовлетворительном положении с использованием вагонов и принял решение, направленное на изменение ситуации. С просьбой наладить вывоз грузов со станций 24 апреля 1973 г. была послана телеграмма от МПС председателю СМ БССР Т. Киселеву [736, л. 62; 678, л. 145]. Решение белорусского правительства от 28 февраля 1975 г. касалось мер по улучшению использования подвижного состава, его распоряжение от 23 сентября этого же года было связано с обеспечением разгрузки вагонов [1061, л. 11 об., 57 об.]. В то же время одной из главных причин существования проблемы простоев было отсутствие заинтересованности ведомств в их сниже-

нии, когда им было проще платить за них штрафы, чем вкладывать средства в совершенствование подъездных путей и развитие механизации. Многие в производственной работе зависело и от самого Управления БЖД, так, его технико-экономический совет регулярно обсуждал итоги пленумов ЦК КПСС и ЦК КПБ, сессий ВС СССР и БССР, задачи коллектива дороги по выполнению планов.

В целом распоряжений, изданных в предыдущие годы, для ритмичной работы оказывалось мало. Исполнители привыкли ждать новые, и они регулярно появлялись, отражая черты командно-административной системы, опиравшейся на силу приказа. От пятилетия к пятилетию характер и направленность постановлений фактически не менялись.

С каждым годом расширялась сфера воздействия науки на транспорт, что органы управления не могли оставить без внимания. Ускорение технического прогресса на БЖД рассматривалось на пленуме ЦК КПБ в апреле 1970 г. Например, в докладе на пленуме секретарь ЦК КПБ Смирнов А. обозначил необходимость перевода стрелок на электроцентрализацию [982, с. 2]. Технические вопросы затрагивались часто. На XXVII съезде КПБ Т. Киселев акцентировал внимание на необходимости завершения замены паровой тяги тепловозной, а XXVIII съезд КПБ отметил, что данную задачу удалось решить [266, с. 2; 267, с. 2]. Сложным оставался вопрос рационального использования имевшейся техники. Так, отдел транспорта, дорожного хозяйства и связи СМ БССР подвергал критике руководителей ведомств за обращение с просьбой увеличить подачу вагонов, в то время как они допускали простои. Не меньше внимания органы управления уделяли совершенствованию перевозок. На МПС ими было возложено осуществление мер по повышению скорости движения и веса поездов, ускорению оборота вагонов, сокращению их порожнего пробега.

Резких изменений в политике не наблюдалось, так, на XXVIII съезде КПБ Т. Киселев вновь затронул вопрос о необходимости расширения пропускной способности дороги [268, с. 3]. Каждое пятилетие союзные республики строили свою работу исходя из специальных постановлений ЦК КПСС и СМ СССР, например, от 13 января 1977 г., когда было предложено повышать качество обслуживания пассажиров [228, л. 50]. В целом по БССР из года в год реализовывались внешне мало чем отличавшиеся друг от друга меры по совершенствованию оснащенности дороги и рационализации перевозок. Так, 17 марта 1977 г. появилось постановление ЦК КПБ и СМ БССР о мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976-80 гг., включившее реконструкцию вагонных депо, развитие станций. Ход реализации этого документа постоянно рассматривался в кабинете министров, в первую очередь силами отдела транспорта и связи [483, л. 95]. На пленуме ЦК КПБ в июне 1978 г. П. Машеров призвал не мириться с положением, когда 70% времени оборота вагоны простаивали [284, с. 34]. Решения этого пленума были связаны с необходимостью внедрения единых технологических процессов работы железнодорожных станций, автопредприятий и речных портов по улучшению организации перевозки грузов. В свою очередь, специализированное постановление СМ СССР 1979 г. было направлено на уменьшение повреждений вагонов. Республиканский кабинет министров старался осуществить мероприятия по обеспечению ритмичного предъявления грузов к перевозке. Тем не менее, в постановлении ЦК КПБ за 1979 г. был снова поднят вопрос о повышении эффективности использования подвижного состава [516, л. 4, 69]. Один период сменялся другим, а проблема простоев вагонов оставалась самой острой, к ней органы управления обращались чаще всего.

В целом органы управления в 1970-е гг. продолжали уделять наибольшее внимание развитию самого важного вида транспорта – железнодорожного. ЦК КПСС и СМ СССР регулярно издавали постановления, которые касались его состояния, типовыми, постоянно повторявшимися были их решения о мерах по развитию дорог на пятилетки. На республиканском уровне таких решений было

еще больше, они исходили из предложений, высказанных в союзном центре, и появлялись несколько позже, включали более конкретные предложения.

Меры власти по усилению роли автотранспорта общего пользования и электротранспорта в коммуникационной системе республики. Главную линию развития автотранспорта также предлагали партийные съезды, так, на XXVII съезде КПБ Т. Киселев поставил задачу нарастить объем грузовых перевозок за счет производительного использования имевшейся техники [266, с. 2, 3]. Для этого совершенствовалась законодательная база. Уже 13 апреля 1971 г. СМ БССР утвердил Положение о Минавтотрансе, где на него была возложена ответственность за развитие автотранспорта общего пользования. Министерство должно было обеспечивать сочетание экономических и административных методов управления, использовать такие рычаги, как прибыль, цена, премия и кредит [987, с. 295, 296]. В целях руководства транспортниками СМ БССР постоянно рассматривал итоги хозяйственно-финансовой деятельности министерств. Органы власти следили и за вопросом создания для транспорта необходимых условий функционирования. Так, 27 августа 1974 г. СМ БССР утвердил Положение о Министерстве строительства и эксплуатации автомобильных дорог БССР (министр В. Шарапов). В свою очередь, на XXVIII съезде КПБ о проведении мероприятий по улучшению сети автодорог объявил Т. Киселев [268, с. 3]. Вслед за решением съезда появилось постановление правительства о мерах по улучшению строительства автодорог от 10 мая 1976 г. В целом рассматриваемое десятилетие в истории транспорта было наиболее стабильным и отметилось минимальным числом реорганизаций. Лишь в 1974 г. Минское управление автодорог было передано Минавтотрансу, на базе этого управления через пять лет появилось производственное управление магистральных перевозок грузов.

Минавтотранс БССР никогда не оставался без внимания, так, 24 октября 1972 г. появилось постановление республиканского кабинета о практике работы по совершенствованию управления [738, л. 98 об.]. О наличии подобных проблем свидетельствовало принятое в апреле 1973 г. постановление СМ БССР о мерах по улучшению использования грузового автотранспорта. В свою очередь, постановление союзного кабинета министров от 6 июля того же года о мерах по улучшению использования грузового автотранспорта предложило шире распространять передовой опыт [678, л. 118; 739, л. 12 об.]. В целях повышения производительности труда новые меры СМ СССР включили передачу в ведение Минавтотранса тех хозяйств, у которых перевозки грузов для предприятий других министерств составляли более 70% объема. Вслед появилось подобное постановление белорусского правительства от 16 августа 1973 г. [740, л. 51]. К сожалению, год за годом принятые решения до конца не выполнялись. Так, в 1977 г. 1-й заместитель председателя СМ БССР Мицкевич В. проверил выполнение постановления республиканских органов власти от 14 октября 1968 г. об улучшении использования грузового автотранспорта и отметил, что некоторые министерства не приступили к укрупнению автохозяйств [686, л. 66]. На пленуме ЦК КПБ в июне 1978 г. П. Машеров также был вынужден обратить внимание на то, что не снизилось количество мелких, малоэффективных автохозяйств с числом автомобилей от 1 до 9 [284, с. 34]. То есть руководство БССР подтвердило низкую отдачу от усилий, прилагаемых в отношении укрупнения автопредприятий. Но положительным было то, что органы власти не отказывались от своего ранее принятого решения по укрупнению, выражая преемственность транспортной политики.

Много усилий органы власти тратили и на организацию пассажирского движения. В 1971 г. появилось постановление СМ БССР, которое коснулось мер по улучшению обслуживания сельского населения [682, л. 47]. Раньше сельским жителям уделялось мало внимания, больше горожанам. В июле 1974 г. увидело свет решение, которое обязало Минавтотранс принять меры к развитию транспортно-экспедиционного обслуживания жителей. Но ситуация по-прежнему улучшалась

медленно, так, на XXVIII съезде КПБ Т. Киселеву вновь предложил принять меры по повышению качества услуг по передвижению [269, с. 3]. Такая ситуация была в СССР везде. Поэтому в июле 1976 г. ЦК КПСС принял свое новое постановление об улучшении перевозок пассажиров автотранспортом [669, с. 321]. Одновременно с ним действовало принятое в январе 1977 г. решение республиканских органов власти о мерах по улучшению обслуживания жителей транспортом, где говорилось, что допускались срывы графиков движения [1035, с. 1, 2]. Белорусское правительство потребовало от руководителей автопредприятий выпускать на линию запланированное количество автобусов. Но вопрос можно было решить лишь комплексно, развивая материально-техническую базу транспорта, закрепляя и стимулируя кадры.

Постоянное внимание органы власти уделяли и развитию электротранспорта. Так, они обязали МКХ БССР рассмотреть записку КНК от 30 октября 1970 г., где было отмечена недостаточная координация совместной работы трамваев и автобусов. В свою очередь, МКХ предложило органам власти поручить Госплану БССР выделить дополнительные средства на поставки новой техники [682, л. 97]. Постоянно использовались и ведомственные перестановки. Так, в начале десятилетия для улучшения работы электротранспорта в МЖКХ было выделено Управление коммунального хозяйства во главе с М. Сапрыкиным, затем с Н. Калиновским. Важное место занимала «трибуна съезда», например, на XXVII съезде КПБ Т. Киселев предложил ведомствам исправить недостаток в работе городского транспорта [266, с. 2, 3]. В ряду наиболее значимых было и постановление союзного кабинета министров от 25 декабря 1972 г., когда республики обязали осуществить мероприятия по улучшению обслуживания населения. Вскоре, 2 марта 1973 г., появилось подобное постановление белорусского правительства [740, л. 14]. Как итог проведения предложенных там мероприятий стало увеличение провоза пассажиров предприятиями МКХ (министр В. Трунов), а затем и МЖКХ (руководитель А. Безлюдов).

Стремление органов власти улучшить работу речного, авиационного и трубопроводного транспорта БССР, степень эффективности их усилий. Органы управления не оставляли без внимания и речников (начальник ГУРФ А. Корчевский), партийные съезды и пленумы КПБ постоянно требовали улучшения работы, проведения переоснащения портов с учетом потребностей увеличения грузооборота. Председатель СМ БССР Т. Киселев на XXVII съезде КПБ наметил на 1971-75 гг. реконструкцию причалов [266, с. 2, 3]. Значимым шагом в реализации партийных решений стало принятие 19 ноября 1971 г. постановления республиканских органов власти о мерах по повышению роли речного транспорта, направленного на использование внутренних резервов. В целом большинство мероприятий, проводимых органами власти, было направлено на повышение объемов грузовой работы [514, л. 163; 248, л. 4]. Для улучшения ситуации с перевозками на флот было распространено действие постановления республиканских властей от 24 апреля 1973 г. о мероприятиях по совершенствованию управления промышленностью и решений Госплана СССР в том же году по рациональному использованию ресурсов. Вопросы развития флота затрагивались на высоком уровне. Так, XXV съезд КПСС определил как главную задачу повышение объемов перевозок [775, л. 68; 777, л. 23]. Исходя из требования съезда речникам необходимо было повышать производительность своего труда и снижать затраты на перевозки [228, л. 170]. На XXVIII съезде КПБ Т. Киселев наметил мероприятия по улучшению судоходства. Тем не менее, несмотря на предпринятые усилия, доля речного транспорта в перевозках оказалась малой, о чем на пленуме ЦК КПБ в июне 1978 г. заявил П. Машеров [266, с. 3; 284, с. 34]. В целом органы власти постоянно показывали свою заинтересованность в повышении эффективности транспортной работы.

Чтобы выйти из сложной ситуации с объемами перевозок и ответить на требования партийного руководства республики, в мае 1979 г. СМ БССР издал по-

становление о дополнительных мерах по повышению эффективности использования флота. Такое решение соответствовало общесоюзной транспортной политике, которая предусматривала более активное использование преимуществ каждого из видов транспорта.

В отличие от речников для авиации, по мнению органов управления, главным было увеличение объемов перевозок пассажиров, а не грузов. Для этого XXVII съезд КПБ потребовал от авиаторов активнее проводить техническое перевооружение, и БУГА постоянно отчитывалось перед СМ БССР о выполнении планов перевозок [1098, лл. 1, 23]. Традиционным рычагом влияния на развитие авиации остались совещания. Проводились также собрания партийно-хозяйственного актива БУГА, которым в 1-й половине 1970-х гг. продолжал руководить Д. Глушенко, часто в них участвовали представители МГА, возглавляемого Б. Бугаевым. 1 сентября 1978 г. вопросы развития воздушного транспорта республики были рассмотрены на специальном совещании у заместителя председателя Госплана СССР [483, л. 29, 31]. Не забывали про авиацию и на партийных форумах, так, на XXVIII съезде КПБ Т. Киселев озвучил решение по введению в строй ряда новых областных аэропортов [268, с. 3]. Но основные решения по развитию авиации чаще появлялись в союзном центре. Так, в октябре 1972 г. союзное правительство наметило ряд мероприятий по сокращению времени обслуживания пассажиров в аэропортах. Также авиаторы были обязаны учитывать необходимость интенсификации производства, о чем было заявлено на пленуме ЦК КПСС в декабре 1977 г. Часто предпринимались попытки повышать эффективность перевозочной работы, шире внедрять ее прогрессивные формы.

Пристальное внимание органы управления уделяли трубопроводному транспорту. О планах его развития можно было узнать из доклада Т. Киселева на XXVII съезде КПБ, с особым акцентом о постройке газопровода говорилось в документах следующего съезда [267, с. 2]. Эксплуатации трубопроводов содействовало утверждение республиканским кабинетом министров 8 апреля 1976 г. нового положения о Главном управлении по газификации. Толчком к развитию трубопроводной сети послужило принятое в том же году постановление республиканских органов власти о развитии газификации БССР. Расширению сети нефтепроводов содействовала работа Главного управления по снабжению и сбыту нефтепродуктов при СМ БССР, положение о котором было утверждено 14 июня 1977 г. Однако главным фактором оставалось расширение поставок углеводородов за рубеж по транзитной территории нашей республики, что отражало в основном сырьевую направленность союзного экспорта.

1.5. Попытки совершенствования транспортной политики республики в 1980-1991 гг., мероприятия по повышению эффективности транспортной работы. Главной заботой органов управления в отношении транспорта в начале 1980-х гг. оказалось обеспечение потребностей хозяйства в перевозках, но в силу ряда объективных и субъективных причин этого не произошло. Все это было отражено в докладе П. Машерова на собрании актива КПБ в июле 1980 г., который предложил объединить усилия потребителей и транспортников в целях обеспечения своевременной доставки грузов. Руководство республики беспокоило снижение объемов перевозок грузов, наличие непроводительных простоев. Поэтому XXIX съезд КПБ дал указание обеспечить оптимальные пропорции в развитии производства и транспорта, 1-й секретарь ЦК КПБ Т. Киселев указал на необходимость уменьшения времени оборота транспортных средств, а председатель правительства А. Аксенов подчеркнул, что следует продолжить работу по концентрации автотранспорта [269, с. 3]. Поднимавшиеся вопросы во многом переходили из одной пятилетки в другую, так, на XXVI съезде КПСС союзные органы власти вновь предложили улучшить перевозки пассажиров. На XXX съезде КПБ

в 1986 г. 1-й секретарь ЦК КПБ Н. Слюньков обязал ведомства установить транспорту четкий режим работы, а правительство – разработать меры по рациональному использованию и внедрению достижений НТП [1253, с. 3]. Это показывало, что коренных положительных изменений в развитии транспорта не произошло. Понимая проблему, на XXX съезде КПБ руководство республики выступило за повышение эффективности использования инфраструктуры и увеличение объема перевозок грузов при сокращении числа работников [1254, с. 3]. В свою очередь, XXVII съезд КПСС в рамках концепции ускорения социально-экономического развития определил как главную задачу увеличение объема перевозок [231, л. 162]. В целом каждый новый руководитель СССР и БССР пытался найти выход из ситуации с неэффективной работой транспорта, но пользовался старыми методами. Традиционным выглядело требование к ЦК компартий республик и обкомам партии держать в поле зрения работу пассажирского транспорта.

Более конкретные вопросы функционирования транспорта поднимались на пленумах, так, 1-й секретарь ЦК КПБ Т. Киселев в январе 1982 г. предложил компенсировать недостаток подвижного состава за счет ликвидации потерь в его эксплуатации [983, с. 2]. На ноябрьском пленуме ЦК КПСС в 1982 г. Ю. Андропов обратил внимание на необходимость повышения пропускной способности транспортной сети. Часть указаний партийных органов носили общий характер, так, на пленуме ЦК КПБ в январе 1984 г. Н. Слюньков обязал предприятия усилить надежность транспортной работы [984, с. 2]. На подобном форуме в феврале 1984 г. руководство БССР решило сделать главным критерием в оценке работы кадров обеспечение выполнения плана перевозок по всей номенклатуре грузов. Транспортные проблемы были очевидны, так, на пленуме ЦК КПСС в апреле 1984 г. на устранение недостатков в работе транспорта обратил свое внимание К. Черненко. Как реакция на выступление первого лица появилось постановление ЦК КПСС об улучшении работы транспорта по обслуживанию пассажиров от 9 августа 1984 г. [1005, с. 499]. Тем не менее, вопрос с повышением эффективности использования транспортных средств решался медленно и поэтому вновь появился в резолюции пленума ЦК КПБ, например, в мае 1985 г. Значительное внимание органы власти пытались уделять технической политике. В июне 1985 г. на пленуме М. Горбачев предложил провести мероприятия по переводу автопарка на дизельные двигатели. Такие выступления воспринимались в республике как так называемое «руководство к действию», и на XXX съезде КПБ руководитель белорусского правительства М. Ковалев поручил Минавтотрансу повысить удельный вес перевозок транспортом, работавшим на дизтопливе [1254, с. 3]. Но значительных изменений и в этом вопросе, как показало время, не произошло.

Как и раньше, большие надежды органы власти, в первую очередь союзные, возлагали на улучшение планирования. Для координации работы по улучшению использования сырья, материалов, топлива и энергии в 1981 г. была создана межведомственная комиссия во главе с председателем Госснаба СССР Н. Мартыновым. В свою очередь, в декабре 1982 г. ЦК КПСС и СМ СССР предложили установить более рациональные связи по поставкам продукции с учетом минимальных затрат на ее транспортировку. В целях реализации предложения заместитель председателя Госплана СССР Бирюков В. выступил за разработку оптимальных схем грузопотоков [75, с. 49]. Время показало, что внедрение системы взаимосвязанного планирования работы предприятий временно повысило эффективность работы транспортников. Отдел транспорта и связи ЦК КПБ со своей стороны контролировал выполнение этого постановления, в 1984 г. заострил внимание властей на том, что для нормальной работы транспорта необходимо иметь резервы его пропускной способности [1280, с. 44]. Через два года отдел предлагал сосредоточить усилия на лучшем использовании имевшегося потенциала, осуществлении мер, направленных на ускорение НТП. Продолжала работать Республи-

канская комиссия по координации работы различных видов транспорта. В конце 1980-х гг. комиссию сменил Совет по координации работы транспорта республики при белорусском правительстве [91, с. 51]. Все это использовалось для преодоления недостатков в транспортной работе.

В целях управления развитием транспорта использовались работавшие ранее структуры. В ЦК КПБ ответственным за транспорт в 1-й половине 1980-х гг. был секретарь Л. Фирисанов, отдел транспорта и связи продолжал возглавлять И. Филатченков. Помощь им оказывал отдел транспорта и связи ЦК КПСС, которым руководил К. Симонов. Во 2-й половине 1980-х гг. за транспорт в ЦК КПБ отвечал секретарь В. Лепешкин. Разбирали транспортные проблемы республики заведующий отделом транспорта и связи ЦК КПСС В. Пастернак, заведующий сектором железнодорожного транспорта П. Монякин. В 1989-90 гг. вопросы пассажирских перевозок рассматривали социально-экономический отдел ЦК КПСС, отдел транспорта, связи и информатики КНК СССР и Бюро ЦМ СССР по социальному развитию [690, л. 168, 178]. На контроле председателя союзного правительства Н. Рыжкова были вопросы материально-технического обеспечения хозяйства [94, л. 37]. На рубеже 1980-90-х гг. транспортными вопросами занимался отдел экономического и социального развития ЦК КПБ во главе с М. Князьком. Основным координатором работы транспорта в республиканском кабинете министров продолжал оставаться В. Мицкевич, ему помогал заместитель председателя ЦМ республики С. Пилотович. В середине 1980-х гг. В. Мицкевича сменил, ранее работавший в ЦК КПБ, заместитель председателя Л. Фирисанов. Отделом транспорта, дорожного хозяйства и связи Госплана БССР руководил В. Микошин. Отдел транспорта и связи ЦМ БССР в конце 1980-х гг. получил нового руководителя – А. Лосьмакова, до этого он был заместителем заведующего отделом транспорта и связи ЦК КПБ. Отдел транспорта и связи союзного кабинета министров возглавлял К. Кулаев [603, л. 1]. То есть во властных структурах, как в республике, так и в союзном центре, была традиция сохранения за ответственным лицом рабочей специализации, в нашем случае – транспортной, на порученном участке работали разбиравшиеся в проблемах специалисты.

Одним из важных направлений работы властей было улучшение пассажирских перевозок, конкретные меры для этого были расписаны в принятом в феврале 1985 г. ЦМ БССР постановлении. На решение вопроса была направлена и разработанная в 1985 г. союзными властями программа развития производства товаров народного потребления и сферы услуг. Не забывали и о грузовых перевозках, так, с переменным успехом власти уделяли внимание уменьшению неоправданных грузовых потоков, используя для этого постановление ЦМ БССР от 18 августа 1986 г. [881, л. 57]. Проблемы транспортного комплекса союзные власти попытались решить с помощью новых подходов к управлению, о чем засвидетельствовало утверждение в июне 1986 г. пленумом ЦК КПСС «Основных положений коренной перестройки управления экономикой». Однако это решение в республике реализовывалось медленно, и в марте 1987 г. на пленуме ЦК КПБ в докладе 1-го секретаря ЦК КПБ Е. Соколова прозвучала старая задача по улучшению транспортного обслуживания хозяйства [986, с. 2]. То есть потребности в перевозках в полной мере не удовлетворялись.

Конец 1980-х гг. отметился рядом реорганизаций в системе транспорта. Наиболее существенной из них было появление Министерства транспорта БССР, которое объединило руководство речным и автомобильным направлениями. Оно сменило, действовавшие до 10 июня 1988 г. ГУРФ и Минавтотранс. В 1990 г. возглавил Министерство транспорта В. Бородич. Управление транспортом со стороны руководства республики значимо не изменилось, как и раньше, использовались ведомственные перестановки. В результате фактически не улучшилась и ситуация с использованием транспорта. Главной причиной этого было то, что состояние транспорта зависело от большого количества вопросов. В целях исправ-

ления ситуации отдел транспорта и связи СМ СССР уделял внимание распространению опыта БЖД по проведению экономического эксперимента [691, с. 35]. На усиление экономической заинтересованности предприятий в использовании грузовых автомобилей были направлены мероприятия СМ СССР в марте 1990 г. [689, с. 89]. Но в период распада хозяйственно-экономических связей между союзными республиками в 1989-91 гг. одним из первых ощутил на себе всю остроту и сложность ситуации именно транспорт, что не позволило реализовать решения органов в области транспортной политики.

Мероприятия органов власти по стабилизации работы железнодорожного транспорта БССР, их итоги. Большое место здесь занимала критика транспортников, что в ряде случаев помогало изменить ситуацию, хотя бы временно. Так, на собрании актива КПБ в июле 1980 г. был сделан упрек тем ведомствам, кто не выполнил задание ЦК КПСС по сокращению простоев вагонов на 10%. В ноябре 1980 г. пленум ЦК КПБ обратил внимание железнодорожников на несовершенство организации их работы, повлекшее ухудшение использования имевшихся мощностей. По вине БЖД и предприятий, пользовавшихся ее услугами, были потеряны возможности дополнительной перевозки грузов. На XXIX съезде КПБ в вину БЖД было поставлено ухудшение использования локомотивного парка [269, с. 3]. С другой стороны, чтобы решить проблемы и определить основные направления развития дороги, республиканские органы власти 3 апреля 1981 г. приняли постановление о мерах по ее комплексному развитию на пятилетие [880, л. 57]. Часто союзные и республиканские органы действовали в одном направлении. Так, ноябрьский пленум ЦК КПСС 1981 г. поставил задачу совершенствования методов планирования и системы управления, а через год он критиковал МПС (руководитель Н. Конарев) за то, что оно не обеспечило потребности хозяйства в перевозках. Вскоре, в декабре 1982 г., на пленуме ЦК КПБ от управления БЖД уже партийное руководство республики потребовало выполнить задания по объемам перевозок [985, с. 1, 2]. Постоянно шел поиск путей улучшения работы, так, на XXX съезде КПБ железнодорожникам было предложено повысить производительность труда за счет совмещения профессий, механизации и автоматизации [1253, с. 3]. Направления развития железнодорожного транспорта БССР на 1986-90 гг. были определены в докладе М. Ковалева, предложившем увеличение капитальных вложений. Начальник БЖД А. Андреев на съезде отчитался об экономическом эксперименте, который отметили и в Политическом докладе ЦК КПСС XXVII съезду КПСС. Тем не менее, уже на пленуме ЦК КПБ в марте 1987 г. Е. Соколов критиковал железнодорожников за то, что они зимой снизили скорость движения и вес поездов [986, с. 2]. То есть часть грузов была перевезена с опозданием, что ухудшило условия работы всей экономики.

Направления работы белорусских железнодорожников были реальные и осязаемые, однако осуществлялись они на практике в 1989-91 гг. с большими трудностями, так как не все зависело в рамках СССР от желания самой республики и усилий ее органов управления, на дорогу повлияло ухудшение социально-экономических связей с соседями.

Много внимания органы управления продолжали уделять грузовой работе, для этого в 1981 г. ЦК КПСС одобрил опыт предприятий Львовской области по эффективному использованию вагонов [229, л. 6]. В мае 1983 г. Бюро ЦК КПБ обратило внимание железнодорожников на необходимость ускорить внедрение бригадного метода работы. Постоянно предлагал повысить эффективность использования транспортных средств отдел транспорта и связи ЦК КПБ. В целом развитие БЖД больше определялось успехами, чем недостатками, этому способствовала разработка правительством республики в июне 1985 г. дополнительных мероприятий по улучшению ее работы [230, л. 99]. В конце 1980-х гг. союзными органами власти было принято немало внешне положительных, но так и не зарабо-

тавших решений. Среди них необходимо выделить постановление СМ СССР от 3 декабря 1987 г. о генеральной схеме управления железнодорожным транспортом, новое Положение о железной дороге МПС СССР от 23 февраля 1989 г. В условиях ухудшавшейся экономической обстановки органы власти стали больше уделять внимания экономии [247, л. 7]. Для совершенствования управления продолжали проводиться совещания. У союзных руководителей осталась вера в то, что можно повысить эффективность транспортного конвейера, в декабре 1989 г. на Всесоюзном совещании железнодорожников были намечены меры по подъему отрасли. Начальник МПС В. Гинько предлагал лучше использовать устав о дисциплине [690, л. 46]. На стабилизацию работы железных дорог было направлено постановление СМ СССР от 11 октября 1990 г. Но время неумолимо шло вперед. В условиях усугублявшегося распада хозяйственных связей между республиками уже малого эффекта можно было ожидать, например, от постановления союзного правительства от 29 декабря 1990 г., связанного с повышением размера штрафов за сверхнормативные простои вагонов [604, л. 44]. Решением СМ СССР от 21 марта 1991 г. разрешалось увеличить тарифы на проезд пассажиров. Но положение дел эти мероприятия не спасли. Итогом кризиса стало уменьшение объемов перевозок по всем дорогам. В связи с этим БЖД оказалась в тяжелом положении. Вышла она из него только в период независимости нашей республики.

Основные требования органов власти к работе автотранспорта общего пользования и электротранспорта республики, появление метрополитена. Для улучшения работы Минавтотранса в 1-й половине 1980-х гг. союзные власти продолжили предлагать принятие административных мер по централизации и повышению качества перевозочной работы до такого уровня, при котором ведомства считали бы невыгодным содержание своего автопарка [64, с. 257]. Однако итоги работы по централизации, несмотря на проводимые в течение десятилетий мероприятия, были неутешительными. Так, на XXIX съезде КПБ Т. Киселев отметил, что доля ведомственных автомобилей в совокупном автопарке республики составляла 80%, а выполняемая работа только 45% [269, с. 3]. В декабре 1982 г. на пленуме ЦК КПБ партийное руководство вновь потребовало эффективнее использовать автомобили. Для преодоления подобных недостатков использовались специализированные постановления: союзных органов власти от 5 августа 1983 г. и республиканских от 16 сентября этого же года [919, л. 52]. Вопрос предварительно был рассмотрен на заседании Политбюро ЦК КПСС, где были представлены предложения о повышении эффективности использования автопарка. Постановление союзных органов власти от 5 августа 1983 г. предложило усилить контроль, совершенствовать учет и планирование работы автотранспорта, а республиканский кабинет министров обязали осуществить укрупнение автохозяйств и принять решения о ликвидации нерентабельных предприятий. Исходя из заданий союзного центра СМ БССР в августе 1983 г. принял свое решение [1006, с. 19; 745, л. 69 об.]. Документ такого типа указывал на переплетение административных методов управления с экономическими, что говорило об определенной гибкости в политике. Но, как было отмечено на XXX съезде КПБ, вопрос передачи ведомственной техники предприятиям общего пользования проходил «робко и бессистемно» [1253, с. 3]. То есть поставленные задачи были решены только частично.

Главное внимание республиканский кабинет министров продолжал уделять развитию грузовой работы. Регулярно появлялись его постановления, касавшиеся улучшения организации перевозок, например, в междугороднем сообщении [742, л. 6]. Не оставался без внимания и вопрос совершенствования МТБ пассажирского хозяйства. Так, по решению СМ БССР в январе 1982 г. Минавтотрансу в 11-й пятилетке было поручено осуществить строительство новых автохозяйств и автовокзалов [1001, с. 3]. Республиканский кабинет министров обязал Минавтотранс, Госплан БССР и облисполкомы осуществить меры по устранению недостатков в

целях устойчивой работы автотранспорта. Власти пытались решать взаимосвязанные между собой вопросы, так, в марте 1982 г. Т. Киселев в своей беседе с министром автомобильной промышленности СССР В. Поляковым поднял вопрос о путях ускорения НТП. В январе 1982 г. на пленуме ЦК КПБ Т. Киселев озабочен тем, что в ряде хозяйств из-за низкого технического состояния выходило на линию лишь 50% автомобилей, больше половины их пробега было без груза [1983, с. 2]. Резкого улучшения в работе автотранспорта не происходило, хотя и было принято много решений. Дело в том, что они реализовывались или частично, или не были реализованы вообще. Одной из причин этого стало низкое качество автотехники, на что обратила внимание XIX конференция КПСС.

Органами власти принимались новые документы, регламентирующие деятельность Минавтотранса. Одним из них было Положение о производственном объединении автотранспорта в 1980 г., задачей которого стало совершенствование работы. Чтобы достичь заявленных целей, производилась замена руководителей ведомств, так, в 1984 г. на должности министра автотранспорта БССР А. Андреева сменил В. Бородич. Попыткой улучшить работу автотранспорта стало и образование в июне 1988 г. единого Министерства транспорта БССР совместно с речниками. Однако такое объединение, как показало время, не добавило дополнительной эффективности. В целом радикальных изменений в задачах, поставленных органами власти перед автотранспортниками, не произошло. С одной стороны, это была вера в правильность когда-то принятых решений, а с другой – боязнь ответственности что-либо изменить, не приведет ли оно к дополнительным сложностям в работе. Все вместе это говорило о стабильности политики в отношении транспорта на союзном, а соответственно и на республиканском, уровне. В 1990-91 гг. ситуация с работой автотранспорта ухудшилась, отражая общие социально-экономические проблемы в развитии союзных республик, когда возможности административного давления значительно уменьшились, а экономические рычаги работали мало.

Власти не ослабили своего внимания и к вопросам развития электротранспорта, так, в декабре 1980 г. союзным кабинетом министров был разработан новый комплекс мер по его материальному обеспечению. В то же самое время значимой проблемой была слабая помощь со стороны республиканского МЖКХ (руководитель М. Мясникович), например, по внедрению передовых методов труда [1980, л. 30]. Поэтому XXIX съезд КПБ обязал министерство улучшить свою работу. Транспортникам постоянно ставились все новые задачи. Так, решению вопросов по росту перевозок было посвящено постановление республиканского кабинета министров в марте 1981 г. В свою очередь, важную роль в поддержке городского транспорта сыграло постановление СМ СССР от 2 июня 1982 г. [1982, л. 12 об.; 1982, л. 50]. Как результат подобных решений можно отметить появление в г. Минске метрополитена. Чтобы ускорить его строительство, в апреле 1980 г. республиканские власти приняли специальное постановление, контролировал ход строительства секретарь ЦК КПБ Ю. Колоколов. Вопрос строительства затрагивался и на XXIX съезде КПБ в докладе Т. Киселева. К метро всегда было обращено внимание самых высоких эшелонов власти, в феврале 1985 г. план строительства новых метрополитенов обсудило Политбюро ЦК КПСС. В 1988 г. при встрече со строителями 2-й очереди Минского метро рассмотрел вопросы снабжения 1-й секретарь ЦК КПБ Е. Соколов. На обеспечение бесперебойного функционирования метро была направлена деятельность Главного управления метрополитенов МПС во главе с В. Пахомовым [1988, л. 18]. Его деятельность сопровождалась изданием большого количества документов регламентирующего характера, что сковывало хозяйственную инициативу на местах.

Во 2-й половине 1980-х гг. сложности в развитии городского транспорта возросли. Права МЖКХ были ограничены, оно не могло повышать тарифы, хотя росли города, вводились новые маршруты, увеличилось расстояние поездок. Все

это уменьшало доходы перевозчиков и увеличивало их убытки. Не была до конца реализована программа строительства метрополитена.

Уровень эффективности усилий органов власти в отношении речного, авиационного и трубопроводного транспорта. Развитие речного транспорта БССР до середины десятилетия исходило из постановления союзных органов власти от 17 сентября 1979 г., где были установлены повышенные задания по перевозкам. Республиканские власти были обязаны оказывать помощь речным предприятиям в их выполнении. Для местных условий они разработали свое постановление от 21 декабря 1979 г., исходя из которого ГУРФ должно было искать новые грузопотоки [780, л. 94; 880, л. 13]. На речников распространялось и постановление белорусского правительства от 5 ноября 1981 г. по сокращению аппарата управления. Тем не менее, главной заботой оставалась перевозочная работа. Однако задачи подобного плана речники до конца выполнить не смогли. В итоге на XXIX съезде КПБ Т. Киселев отметил, что нельзя считать нормальным малый удельный вес речного транспорта в общем грузообороте [781, л. 36; 269, с. 3]. Неудивительно, что главными директивными документами стали постановления союзных органов власти от 28 октября 1982 г. и республиканских от 18 февраля 1983 г. по улучшению организации перевозок, что давало возможность повысить объемы перевозимых грузов [782, л. 103]. Но отсутствие у речников необходимого количества грузов, привязанных к водным путям, несовершенство их МТБ не позволили им выполнить эти требования.

Во 2-й половине 1980-х гг. речной транспорт испытал на себе все несовершенство управления, выразившее сначала в потере темпов роста, а затем в производственном спаде. Союзное МРФ, а с ним и ГУРФ фактически не смогли овладеть новыми методами хозяйствования. Менялись руководители, но положения это не спасало. До декабря 1981 г. начальником ГУРФ был Корчевский А., в 1982-88 гг. речниками руководил Новицкий В., им были сделаны попытки реорганизовать свой аппарат [85, с. 8]. Однако в условиях распада хозяйственных связей неотвратимо снижался грузооборот, падала дисциплина, что, например, мешало развиваться передовым технологиям [785, л. 55]. В результате 16 июня 1988 г. было образовано Министерство транспорта БССР, объединившее автотранспортные и речные предприятия. В таком объединении речники оказались на втором плане, что отразило уменьшение их роли в перевозках.

В целом усилия по развитию речного транспорта БССР со стороны властей оказались недостаточно эффективными. Но, несмотря на трудности, речники продолжали свое функционирование. В рамках нового министерства вместо ВДРП работало БРП, которому хотя и не удалось преодолеть имевшиеся недостатки, но зато была сохранена значительная доля речников по перевозке ряда грузов.

Состояние БУГА (начальник Д. Глущенко) продолжало зависеть от политики, проводимой союзным центром. По новому положению о МГА, утвержденному в июле 1984 г., министерство осуществляло руководство воздушным транспортом. На него также была возложена ответственность за выполнение планов. По республикам проводилась разработанная центром техническая политика. По вопросам снабжения БУГА взаимодействовало с руководителем МГА Б. Панюковым. В свою очередь, отдел транспорта и связи союзного правительства в 1989 г. разбирает социально-правовые конфликты между МГА и коллективами авиаторов [690, л. 46; 693, л. 117]. К сожалению, многое в работе транспорта зависело от наличия ресурсов, которых не хватало все больше. Руководство нашей республики оказалось не в силах что-либо изменить. Отставала МТБ воздушного транспорта, и XXXI съезд КПБ в 1990 г. лишь констатировал факт того, что в долгострой попал, например, аэропорт «Минск-2». Органы управления были бессильны противостоять повышению оптовых цен на топливо и материалы, что привело к росту расходов на полеты. Тем не менее, в сложных условиях 1990-91 гг. интересы БУГА отстаивал его новый ру-

ководитель Г. Федоров, например сохранивший базу аэропорта «Минск-1». Все это дало возможность воздушному транспорту работать и дальше.

Больше всего органы управления СССР, а за ними и БССР, продолжали уделять развитию трубопроводного транспорта, используя географическое положение и сырьевую направленность экономики, вынужденной отправлять на экспорт большие объемы нефти и газа. Так, сеть нефтепровода «Дружба» на территории республики была укреплена в 1981 г., усилиями Главного управления «Транснефть» МНП (начальник В. Черняев). Расширению нефтепровода «Дружба» содействовало и наличие в БССР мощного нефтеперерабатывающего комплекса. В свою очередь, на XXX съезде КПБ партийное руководство вновь призвало активнее внедрять непрерывный вид транспорта – трубопроводный [1253, с. 3]. Но общие экономические сложности нашли отражение и тут. Так, стремление улучшить ситуацию в отрасли заставили МНП в 1986 г. предложить управлениям нефтепровода «Дружба», в том числе и НУНД, провести уменьшение количества работников [970, л. 16]. Такие решения были поддержаны органами власти, стремившимися снизить издержки транспортного процесса, но в 1990-91 гг. и здесь положения дел они уже не спасли.

Выводы по параграфу. Главной задачей транспорта было обеспечение потребностей хозяйства и населения республики в перевозках, на поддержку и эффективное осуществление которых и была направлена транспортная политика, проводимая как союзными, так и согласовывавшими с ними свою позицию республиканскими органами власти. Здесь основной проблемой для республиканской власти был учет требований союзного центра при одновременном удовлетворении своих собственных интересов, что получалось не в полной мере, так, например, не был достигнут высокий уровень развития материально-технической базы транспорта, не всегда выполнялись планы перевозок.

Генеральная линия развития транспорта для республики разрабатывалась в ЦК КПСС и Совете Министров СССР. Приоритетным для союзных органов власти являлось развитие транспорта в восточной части СССР с целью освоения новых природных богатств, что было связано с преобладающей сырьевой направленностью мирных отраслей союзной экономики. В таких условиях БССР, не обладающей подобными ресурсами, было трудно рассчитывать на ускоренное транспортное развитие. Зависимость развития транспорта и проведения транспортной политики в БССР от союзного центра заключалась в том, что именно он выделял необходимые для этого материальные ресурсы и фонды.

Чтобы решить имевшиеся проблемы транспортного развития республики, повысить объем перевозок, в первую очередь грузовых, часто проводилась реорганизация транспортных министерств, управлений и подразделений. Главной целью усилий органов власти по отношению к транспорту было также повышение производительности труда его работников. В то же время практика постоянного издания республиканским и союзным кабинетами министров многочисленных постановлений, которые касались выполнения транспортом планов перевозок, не свидетельствовала об эффективности ряда государственных решений. Регламентация деятельности транспортных предприятий во многом уменьшала темпы их развития, снижала эффективность использования материальных ресурсов. В деле конкретизации политики управления значительную роль играли сами ведомства, которые часто шли на развитие собственных транспортных подразделений, когда можно было скрывать их неэффективное использование.

Центральные органы власти БССР стремились эффективно привязать требования союзного центра по развитию транспорта к местным условиям, что не всегда получалось, например, в освоении малых рек, более полном использовании возможностей подвижного состава. Значительной долей самостоятельности в решении такти-

ческих транспортных задач, но, не выходя из рамок общей союзной стратегии, наша республика обладала в период существования Белорусского СНХ. Значительное отступление от командных методов управления транспортом на союзном и республиканском уровнях было допущено в период проведения реформы 1965 г. В эпоху перемен, которая пришлась на середину 1980-х гг., БССР достаточно успешно в сложившейся ситуации провела эксперимент на железнодорожном транспорте, который явился важным достижением в сфере эффективной транспортной политики.

В отношении железнодорожного транспорта одним из направлений политики в 1950-е гг. стало укрупнение железных дорог, внедрение там хозрасчетных отношений, по автотранспорту с конца 1950-х гг. шла передача части автопарка хозяйствам общего пользования, развивались централизованные перевозки. На речном флоте в середине 1950-х гг. главное место заняли мероприятия по укреплению его материальной базы, во 2-й половине 1960-х гг. – по достижению им безубыточной работы. На всех видах транспорта во 2-й половине 1960-х гг. реализовывалась экономическая реформа, постоянно большое внимание уделялось внедрению передовых методов труда, рационализации перевозок, поддержке безопасности движения, во 2-й половине 1980-х гг. проходило обеспечение перехода на самофинансирование, в 1990-91 г. – минимизация последствий социально-экономического кризиса.

Характерной чертой управления транспортом было постоянное дублирование распоряжений, издание распоряжений и указов по отношению к транспорту во многом зависело от проведения общегосударственных кампаний. Достигнутый к середине 1980-х гг. республикой значительный уровень транспортного развития во многом объяснялся ее транзитным положением, необходимостью обеспечения увеличивавшихся материальных поставок в Восточную Европу, продаж в Западную Европу, снабжения советской военной группировки в рамках ОВД. В то же время проблемы с обеспечением грузовых и пассажирских перевозок указывали на несовершенство транспортной политики, как на союзном, так и республиканском уровне, когда не было достигнуто опережающего развития транспорта по сравнению с потребностями экономики.

§ 2. Основные направления работы Советов депутатов БССР и их исполкомов в области транспорта

2.1. Деятельность Советов депутатов БССР и исполкомов по восстановлению функционирования транспорта в конце 1943 – 1949 г. Советскими организациями нашей республики после освобождения от оккупации решались вопросы запуска в действие транспортных магистралей, в первую очередь железнодорожных, с тем, чтобы они обеспечивали потребности фронта. С окончанием войны главное внимание уделялось оказанию помощи в организации перевозок для потребностей возрождавшейся экономики. Для этого приводилась в порядок материальная база транспорта, усилиями исполкомов предприятия обеспечивались кадрами, проводился контроль за рациональным использованием ресурсов. Шло освоение новых транспортных направлений, таких, как малые реки, больше средств стали получать автотранспорт общего пользования и электротранспорт, решались проблемы их технического обеспечения и безопасной эксплуатации. В конце десятилетия депутаты и исполкомы больше сил стали тратить на осуществление пассажирских перевозок, в первую очередь в больших городах. В повестку дня все чаще включались вопросы социального обеспечения транспортников. Советы самого высокого уровня занимались активной законотворческой деятельностью, утверждали планы социально-экономического развития республики, координируя их с общесоюзной линией. Так, в 1946 г., исходя из закона СССР о пятилетнем плане раз-

вития, ВС БССР посчитал необходимым обеспечить первоочередное восстановление и развитие наряду с промышленностью и железнодорожного транспорта. В свою очередь, пленум ЦК КП(б)Б в июне 1948 г. обязал советские органы оказывать железнодорожному транспорту систематическую помощь в улучшении его производственной работы, совершенствовании условий труда работников.

Работа советских организаций по возрождению железнодорожного хозяйства БССР, соответствующие решения сессий Советов. В тех районах БССР, где закончились боевые действия, Советы всех уровней и их исполкомы занимались восстановлением разрушенного хозяйства, уже в октябре 1943 г. представители Гомельского облисполкома начали решать вопросы с введением в действие отбитых у врага железнодорожных линий [491, л. 1, 4]. Облисполкомам со стороны парторганов республики была также поставлена задача по усилению мобилизации рабочей силы для восстановления дорог. Возрождение базы дорог в целях прохождения эшелонов к линии фронта было важной задачей, и, например, по распоряжению Витебского облисполкома от 3 июля 1944 г. райисполкомы обеспечили ремонт железнодорожного моста в Витебске [1050, л. 25]. Могилевский облисполком в августе 1944 г. направил свои усилия на организацию восстановления станций БЖД, вопросами функционирования производственных объектов БЛЖД занимался Брестский облисполком [847, л. 57; 213, л. 192]. Круг вопросов, решаемых исполкомами, был обширен, с января 1944 г. одной из главных задач для Гомельского облисполкома стал ремонт социально-бытовых объектов железнодорожников [492, л. 1, 2]. После окончания войны восстановление еще длительное время оставалось важной задачей. Бесперебойная работа транспорта во многом зависела от активности райисполкомов. В связи с постановлением СНК БССР от 28 сентября 1945 г. вместе с железнодорожниками они занимались реорганизацией узкоколейных дорог. По его распоряжению от 21 марта 1946 г. исполкомы оказывали помощь НКПС рабочей силой при пропуске ледохода в районе железнодорожных мостов. Выполняя постановление республиканских органов власти от 12 октября 1946 г., председатели райисполкомов прикрепляли станции к близлежащим Советам для противодействия снежным заносам на дорогах [705, л. 263]. В целом исполкомами выполнялись функции административного характера, особенно важные в условиях послевоенного разорения.

Если говорить о деятельности Советов депутатов высшего уровня, то большое значение для обеспечения дорог техникой сыграл в 1945 г. указ Президиума ВС СССР об образовании общесоюзного Наркомата транспортного машиностроения. С транспортных подразделений депутаты требовали устранения имевшихся у них недостатков, так, на сессии ВС СССР в феврале 1947 г. было сказано о слабой работе дорог, так как потребители систематически не получали необходимого количества вагонов. На сессии ВС БССР в апреле 1949 г. шла речь о том, что ряд министерств не выполнили постановления белорусского правительства от 29 июня 1948 г. об улучшении погрузочно-разгрузочных работ [1182, с. 3]. Решения высших органов власти по развитию транспорта депутатами реализовывались на местах. Так, Гродненский горсовет неоднократно занимался вопросами улучшения социально-бытовых условий железнодорожников [854, л. 144]. Неотъемлемой частью работы было и совершенствование перевозок. Например, депутат ВС БССР, машинист депо Гомель А. Латышева на пленуме Дорпрофсожа в апреле 1948 г. предложила увеличить вождение большегрузных составов и ликвидировать случаи перерасхода топлива.

Мероприятия советских организаций и сессий Советов по расширению деятельности автотранспорта общего пользования и электротранспорта. Уже с января 1944 г. в Гомельской области райисполкомы занимались восстановлением АТК, усилиями облисполкомов были введены тарифы на грузовые перевозки [491, л. 18; 494, л. 20]. В целях создания условий для функционирования АТК в

1945 г., например, Гродненский облисполком организовал участие сельского населения в строительстве дорог [861, л. 4]. Особым делом был контроль советских организаций за рациональным использованием автопарка, так, Витебская АТК предоставляла грузовые автомашины предприятиям только по распоряжениям местного облисполкома. В условиях нехватки ресурсов центральная власть полагалась на местную, чтобы добиться их экономии, так, с сентября 1947 г. облисполкомы реализовывали постановление СМ СССР о нормах расхода автобензина. Брестский горисполком занимался упорядочением учета работы грузовых автомобилей [709, л. 180; 1062, л. 172]. В зоне внимания исполкомов было обеспечение безопасной эксплуатации автотранспорта, по распоряжениям облисполкомов ГАИ проводила его регистрацию [1039, л. 54]. Все это позволяло лучше использовать для возрождения автотранспортной работы имевшийся минимум автопарка.

В целях расширения перевозок Советам депутатов приходилось решать самые разные вопросы. Уже в октябре 1944 г. городские и районные Советы Минской области разработали маршруты движения пассажирского автотранспорта, к концу года при всех облсоветах стали работать автоуправления. Много вопросов решалось на сессиях. Так как транспорту отводилась важная роль в развитии хозяйства, на сессии ВС СССР в марте 1946 г. председатель Госплана СССР Н. Вознесенский в пятилетнем плане восстановления поставил задачу увеличения автопарка по сравнению с довоенным временем в 2 раза. В свою очередь, сессия ВС БССР в сентябре 1946 г. обосновала необходимость улучшения дорожного хозяйства. Транспорт сильно зависел от снабжения, и, например, на 1-й сессии Могилевского облсовета 3-4 февраля 1948 г. решались вопросы о распределении запчастей автомобилей [840, л. 25, 101].

Советы депутатов и исполкомы занялись возобновлением городского транспортного сообщения сразу после освобождения БССР, что являлось их прямой обязанностью. Для этого уже в июле 1944 г. Витебский облисполком обязал председателя горисполкома направить рабочую силу на восстановление моста через р. Витьба [1050, л. 27]. В июле 1945 г. Минский горсовет разбирал обращения населения по поводу работы трамвая. Советы справлялись с возложенными на них обязанностями не всегда, особенно в первое послевоенное время, так, в марте 1946 г. волну нареканий вызвало неудовлетворительное содержание дорог в Минске. Но если депутаты сами и не могли решить какой-либо вопрос, то они обладали правом сообщать другим органам власти о проблеме и получить поддержку. Так, чтобы помочь в решении транспортного вопроса Минску, в 1946 г. по распоряжению Московского Совета в белорусскую столицу было отгружено 8 трамвайных вагонов [1033, с. 2]. В свою очередь, Московский автозавод им. Сталина изготовил для Минска в 1947 г. ко дню выборов в Советы 4 многоместных автобуса «ЗИС-154», улучшилось обеспечение перевозок и в других городах. В декабре 1947 г. с помощью Витебского облисполкома делегация местного ТУ посетила Ленинград и Москву в целях приобретения подвижного состава [1052, л. 260]. В целом без поддержки местных органов власти транспортникам пришлось бы намного дольше восстанавливать свою работу.

Влияние местных органов власти на состояние речного и воздушного транспорта БССР, рассмотрение их вопросов на сессиях Советов. Без внимания со стороны Советов депутатов и их исполкомов не оставалось ни одно предприятие, так, уже в ноябре 1943 г., после освобождения Гомеля, местный облисполком занимался вопросами восстановления работы ДДРП, а в январе 1944 г. – подготовкой кадров речников [491, л. 11, 54]. Пинский облисполком с ноября этого года совместно с местным обкомом КП(б)Б контролировали расчистку водных путей. С мая 1945 г. Брестский облисполком занимался мобилизацией населения на возрождение ДБК [698, л. 1]. Свое внимание местные Советы уделяли и выполнению постановления СНК СССР об освоении малых рек. В то же время совещание руководящих работников Управления по транспортному освоению ма-

лых рек при СМ БССР в марте 1946 г. отметило, что местные советские органы оказывали им мало помощи. В ответ на замечание Витебский облисполком передал Управлению ряд судов. Горисполкомы, на подведомственной территории которых находились малые реки, занимались их расчисткой по специальному распоряжению СМ БССР [221, л. 37; 475, л. 5]. Решались вопросы и на сессиях Советов, так, в ВС СССР в марте 1946 г. министр речного транспорта СССР, депутат З. Шашков выделил главные вопросы развития отрасли, отметил роль речников в функционировании экономики и сложности восстановления.

Депутаты понимали необходимость комплексного развития транспорта, и, например, на сессии ВС СССР в марте 1946 г. в Законе о пятилетнем плане перед авиаторами были поставлены задачи по увеличению сети воздушных линий. Все это во многом зависело и от позиций исполкомов, которые решали социально-бытовые проблемы летчиков, направляли имевшиеся ресурсы на возрождение транспортного хозяйства. Так, организации авиасообщения на территории Брестской области было посвящено заседание местного облисполкома от 29 сентября 1945 г., где было решено расширить аэродром Адамново [865, л. 12]. В свою очередь, горисполком Молодечно помог техобеспечению местного авиаотряда в 1948 г. [476, л. 1]. В целом местная власть оказывалась важным регулятором в деятельности конкретных транспортных предприятий.

2.2. Активизация деятельности депутатов и исполкомов в отношении транспорта Белорусской ССР в 1950-е гг. Этому содействовала предложенная в 1957 г. февральским пленумом ЦК КПСС и утвержденная 7-й сессией ВС СССР реорганизация управления промышленностью. Усилению полномочий местных Советов в решении экономических вопросов содействовало и утверждение СМ СССР в сентябре 1957 г. положения о СНХ, согласно которому на совнархозы была возложена обязанность координации с местными исполкомами работы по комплексному развитию хозяйства. Характерной чертой работы местных исполкомов было также подведение итогов производственного соревнования. С другой стороны, депутатский мандат транспортника позволял ему быть на виду у исполнительной власти и использовать эту ситуацию для пропаганды своих идей, например, передового опыта. Так, в 1955 г. машинист Осиповичского депо, депутат ВС БССР А. Каливанов предлагал расширить вождение большегрузных составов [568, с. 23]. Значительное влияние на решение социально-экономических вопросов оказывали избирательные кампании в Советы депутатов, особенно после оживления их деятельности в 1956-57 гг., когда кандидаты в депутаты, на встречах с избирателями давали обещания, которые старались выполнить.

Выступления транспортников на сессиях депутатов помогали им обращать внимание исполнительной и партийной власти на сложности в работе. Трибуну Советов органы власти использовали и как дополнительный рычаг воздействия на развитие транспорта, например, на сессии ВС СССР в марте 1954 г. депутат, 1-й заместитель руководителя союзного правительства Л. Каганович предложил железнодорожникам больше уделять внимания сокращению встречных перевозок [1166, л. 5]. На сессии ВС СССР в феврале 1955 г. депутат, министр путей сообщения СССР Б. Бещев обратился к проблеме снабжения железнодорожников, которая сдерживала рост производительности их труда. Необходимо отметить, что Верховные Советы республик принимали законы о госбюджетах, из которых шло финансирование транспорта. Для воздействия на работу транспортников использовались заседания. Например, в апреле 1955 г. на заседании ВС БССР начальника БЖД Г. Котяша обязали улучшить эксплуатационную работу. На 8-й сессии ВС БССР в июне 1958 г. председатель СМ БССР Н. Авхимович предложил железнодорожникам быстрее развивать пассажирское хозяйство [121, с. 3]. В целом депутаты старались активно реагировать на возникавшие проблемы в работе транспортных предприятий.

Основные направления воздействия советских организаций на развитие железных дорог. Острым для всех ветвей власти был вопрос с перевозками грузов, и поэтому, например, 6-я сессия Гродненского горсовета в декабре 1957 г. занималась вопросом разгрузки вагонов [856, л. 13]. Важной социальной задачей государства являлось обеспечение потребностей населения республики в пассажирских перевозках, и исходя из этого Советы депутатов постоянно обращались к транспортникам по поводу совершенствования имевшихся маршрутов. Например, на сессии Витебского облсовета 23 сентября 1958 г. они попросили облисполком помочь восстановить движение ряда пригородных поездов [882, л. 96]. В свою очередь, 9-я сессия Могилевского облсовета в декабре 1959 г. потребовала от железнодорожников улучшить обслуживание пассажиров на вокзалах [843, л. 22]. Советы депутатов, как главные хозяева на закрепленной за ними территории, выделяли землю под строительство, в их руках было утверждение планов развития регионов, распределение финансовых средств на решение транспортных вопросов.

Тем не менее, более мощные рычаги воздействия были у исполкомов. Например, облисполкомы контролировали все важные мероприятия по деятельности дорог, особенно снабжения. Гродненский облисполком в марте 1951 г. выделил для БЛЖД лесосечный фонд [1042, л. 181]. Распоряжение Витебского облисполкома от 30 апреля 1954 г. обязало райисполкомы произвести ремонт подъездных дорог к станциям Калининской дороги. Брестский облисполком активно помогал организовать повышение квалификации местных железнодорожников [1331, л. 114]. Но чаще всего облисполкомы занимались обеспечением своевременной выгрузки–погрузки грузов на станциях. Важными для исполкомов были и пассажирские перевозки, так, Могилевский горисполком в 1950 г. в целях их обеспечения решил построить на вокзале дополнительные пригородные кассы [1045, л. 187; 851, л. 291]. Следует отметить, что без решения конкретных проблем в работе железных дорог было невозможно наладить их надежное функционирование.

Уровень полномочий советских организаций в отношении автотранспорта общего пользования и электротранспорта, их реализация. Важное место в работе Советов занимала законодательная деятельность. Так, по указам Президиума ВС БССР в 1953-57 гг. произошли изменения в структуре автотранспорта общего пользования. 19 декабря 1952 г. Минавтотранс БССР был преобразован в союзно-республиканское министерство, 29 июня 1953 г. – в республиканское МАТШД, 12 июля 1956 г. – снова в Минавтотранс [53, с. 1]. Через год появилось уже ГУАТ. Много вопросов по развитию автотранспорта рассматривалось на сессиях Советов. Так, 5-я сессия ВС СССР в марте 1954 г. потребовала от его работников расширить объем централизованных перевозок. В марте 1957 г. республиканскими органами управления на сессии ВС БССР перед Минавтотрансом были поставлены задачи по увеличению коэффициента использования машин. Одновременно его деятельность была подвергнута критике со стороны Министерства финансов республики (руководитель Ф. Кохонов), так как из-за невыполнения плана автобусных перевозок за 1956 г. в бюджет не было внесено планового количества средств. Депутаты стремились улучшить работу транспорта, и в этих целях на сессии в январе 1958 г. ими было указано, что ГУАТ допустило превышение себестоимости работ [1184, с. 3]. Проблемы на сессиях ВС БССР поднимались самые актуальные. Так, в январе 1959 г. депутат С. Малинин поставил перед транспортниками задачу ликвидировать распыленность автопарка путем передачи его ГУАТ. Из ВС БССР ведомствам шли предложения по транспортным вопросам, которые во многом опирались на общую линию, разработанную в центральных органах управления. Актуальные вопросы поднимались и на сессиях местных Советов, так, в Витебском облсовете 23 сентября 1958 г. были намечены планы по развитию автотранспорта [882, л. 30]. Все это доказывало тезис о том, что транспорт являлся важным фактором социально-экономического развития регионов.

Для транспорта было важным, что в 1950-е гг. при облсоветах БССР действовали постоянные комиссии депутатов, в том числе по промышленности, дорожному строительству и связи, которые занимались обеспечением условий его функционирования [842, л. 28]. В отношении автотранспорта могли проявить свою активность и Советы первичного уровня – сельские. В их компетенции было поддержание в порядке местных дорог, так, в мае-июне 1950 г. сельсоветы Бобруйской области провели полуторамесячник дорожного строительства. Их усилия поддерживали Советы более высокого уровня, например, вопросы строительства дорог 31 марта 1950 г. были рассмотрены на 8-й сессии Могилевского облсовета. Однако, по мнению транспортников, здесь делалось мало [841, л. 30]. К сожалению проблемы были во многих направлениях, так, Минскому горсовету в 1950 г. пришлось прореагировать на нерегулярное движение автобусов. Советы помогали и пропаганде передового опыта, так, в 1951 г. депутат горсовета, шофер Бобруйской АТК А. Рогутский выступил инициатором соревнования за лучшее использование техники. Следует помнить, что особенностью деятельности Советов была их высокая зависимость от парторганизаций, так, в январе 1955 г. на Гродненской городской партконференции делегаты критиковали горсовет за работу транспорта.

Чтобы обеспечить транспортную работу, исполкомам приходилось вникать во все сферы деятельности автотранспорта, например, Полоцкий облисполком содействовал подготовке водителей [477, л. 58]. В феврале 1950 г. Барановичский облисполком приобрел автобусы, чтобы выполнить просьбы населения перед выборами в Советы [209, л. 3]. Брестский горисполком в 1954 г. обязал транспортников продлить движение автобусов на ряде линий [864, л. 69]. Сложные задачи у исполкомов были в сфере дорожного строительства, так, в соответствии с постановлением СМ СССР от 16 ноября 1955 г. они осуществляли режим экономии при ремонте дорог [1056, л. 347]. В марте 1955 г. Брестский облисполком занимался противодействием холостым пробегам автомашин. Облисполкомы к тому же реализовывали постановление СМ БССР от 20 июля 1959 г. по предотвращению злоупотреблений при использовании автотранспорта [825, л. 39]. Отдел капитального строительства Брестского облисполкома тогда же предложил местному автотресту ускорить объединение мелких автохозяйств [211, л. 54]. Облисполкомы в соответствии с постановлениями СМ БССР издавали и распоряжения, которые содействовали решению вопросов по развитию транспорта.

На особом контроле была социально-экономическая ситуация во время выборов. Наказы кандидатам в депутаты во время предвыборных кампаний позволяли исправить недостатки в транспортном обслуживании. Облисполкомами давались указания на места, чтобы решить вопрос, например, по ремонту дорог для пуска по ним автобусов, велся учет наказов, делались отметки о том, кому поручено выполнение и что конкретно сделано [571, л. 1, 7, 17]. Тем не менее, до половины обращений депутатов по улучшению транспортного сообщения не удовлетворялись. Так, в течение 1950-55 гг. Туровский райсовет обращался в Гомельский облисполком и Минавтотранс с просьбой открыть автобусную линию до ст. Житковичи, но безрезультатно [1282, с. 3]. Затем ситуация улучшилась, один из депутатов Молодечненской области БССР в январе 1957 г. возбудил ходатайство об открытии автобусной линии от г. Ошмяны до железнодорожной ст. Ошмяны и реализовал его. Повлияло то, что после оживления роли Советов во 2-й половине 1950-х гг. министерства были обязаны отчитываться о ситуации с депутатскими предложениями перед парторганами.

Горсоветы и исполкомы уделяли внимание и электротранспорту, так, в 1950 г. Минский горисполком разработал планы прокладки новых трамвайных линий. Значимая роль здесь отводилась сессиям, на 2-й сессии Минского горсовета в феврале 1951 г. был рассмотрен вопрос о троллейбусном сообщении, открытие которого затягивалось. С одной стороны, внимание депутатов к вопросам транспортного

обеспечения было похвальным, но, с другой – эффективность их усилий была невысока. Тем не менее, для снижения остроты проблемы Минский горсовет на сессии в апреле 1952 г. предложил программу пополнения парка трамваев [1183, с. 3]. Подобные мероприятия были реализованы Минским советом в 1954 и в 1955 гг. Для Минска актуальным был вопрос строительства путепроводов, а в Витебске местному Совету приходилось заниматься ликвидацией перебоев с электроэнергией, затруднявших движение трамвая. Часто местные власти находились перед трудным выбором, какой объект считать важным. В июле 1955 г. для оплаты выделенного Витебскому трамваю оборудования пришлось перебросить часть средств со строительства банно-прачечного комбината в г. Орша [1055, л. 5]. Кандидаты в депутаты отправляли в облисполкомы наказы от избирателей по расширению работы электротранспорта, но решить их было сложнее, чем с автотранспортом.

Рассмотрение вопросов речного, воздушного и трубопроводного транспорта на сессиях Советов депутатов, усилия исполкомов по выполнению их решений. На развитие речного флота во многом влиял ВС СССР, так, по принятому им закону от 15 марта 1953 г. об укрупнении министерств появилось Министерство морского и речного флота СССР. Кампании по выборам в Советы использовали для своей работы высшие государственные лица, так, 1-й заместитель председателя СМ СССР Л. Каганович в 1954 г. пропагандировал вождение судов толканием [1166, л. 9]. С помощью депутатов местных Советов этот способ был успешно внедрен в нашей республике. На сессиях Верховных Советов утверждались планы транспортного развития, предлагались пути решения намеченных задач. Так, на сессии ВС СССР в феврале 1955 г. министра речного флота, депутата З. Шашкова обязали полнее использовать внутренние резервы, что поддержал ВС БССР. На его сессии в июне 1958 г. депутат Н. Авхимович также предложил речникам лучше использовать возможности водных путей для перевозки пассажиров [121, с. 3]. Подобные задачи были поставлены перед речниками и на сессии ВС БССР в январе 1959 г., а новым стало требование повысить рентабельность работы флота [273, с. 2]. В целом на сессиях Советов разрабатывались основные направления развития речного транспорта, но с учетом решений, принятых на съездах КПБ и КПСС.

На местах конкретную работу проводили исполкомы, в начале 1950-х гг. главной их заботой было расширение деятельности областных управлений по освоению малых рек, так, Гомельский облисполком занимался поиском для них грузов [1040, л. 54]. В 1953 г. Гродненский облисполком провел набор рабочих на флот. Брестский облисполком занимался мероприятиями по улучшению работы ДБК [1043, л. 274; 1331, л. 116]. От местной власти требовалось обеспечивать эффективное использование всего транспорта, и поэтому, чтобы передать часть грузов с ЖД на реки, Могилевский облисполком в январе 1954 г. обратился к председателю Госплана при СМ БССР С. Малинину, который помог решить этот вопрос [674, л. 32]. В целом для поддержки развития транспорта использовался имевшийся у исполкомов административный ресурс.

Не меньшее внимание депутаты уделяли развитию авиации, так, на 9-й сессии ВС СССР в 1957 г. председатель Госплана СССР И. Кузьмин предложил снизить тарифы на перевозку, что поддержали белорусские депутаты. На 9-й сессии ВС БССР в 1959 г. заместитель начальника политотдела Белорусского территориального управления ГВФ Шикер А. обратился к СНХ БССР с просьбой упорядочить авиаперевозки [1319, с. 2]. Более детальные вопросы были в компетенции местных Советов, так, Минский горисполком выделял участки под необходимые авиаторам производственные объекты [665, л. 5]. То есть без материальных ресурсов развитие любого вида транспорта было невозможно. Советские организации были в курсе всех изменений, происходивших в транспортной системе союзных республик. Поэтому о необходимости развития трубопроводного транспорта в январе 1959 г. было заявлено председателем Президиума ВС БССР В. Козловым.

2.3. Влияние Верховного Совета БССР, депутатских комиссий и исполкомов на развитие транспорта в 1960-е гг. ВС БССР постоянно предпринимал попытки активизировать роль местных Советов и их исполкомов в решении социально-экономических вопросов. По его постановлению от 29 марта 1963 г. они были обязаны принять меры по улучшению работы транспорта, в первую очередь автомобильного, по организации пассажирских перевозок. Такие документы появлялись регулярно, что не свидетельствовало в пользу высокой степени эффективности выполнения всех ранее принятых решений. ВС БССР в своей деятельности был обязан учитывать позицию ВС СССР, где на сессии в октябре 1967 г. заместитель председателя союзного правительства Н. Байбаков поставил всем советским органам республик задачу достичь уменьшения простоев подвижного состава на транспорте.

ВС БССР предлагал дополнительные пути для более рациональной реализации выделенных транспортникам средств. Особую роль здесь играли его постоянные комиссии, с марта 1963 г. главной являлась комиссия по промышленности и транспорту, с декабря 1965 г. – по транспорту и связи во главе с Я. Микуловичем [876, л. 1]. Помощь ей оказывала комиссия по коммунальному хозяйству, благоустройству и дорожному строительству. Комиссии ВС БССР были образованы для предварительной подготовки вопросов, относившихся к их компетенции, осуществления контроля за выполнением принятых законов. Рекомендации комиссий подлежали обязательному рассмотрению и выполнению исполкомами и предприятиями. Комиссиями рассматривались внесенные министерствами и исполкомами предложения об изменении планов перевозок и финансирования [878, л. 9]. В феврале 1969 г. активность комиссий нашла свое отражение в протоколе Президиума ВС БССР, посвященном предложениям и просьбам депутатов по плану развития народного хозяйства республики [243, л. 98]. В целом комиссия по транспорту и связи ВС БССР разрабатывала проекты законов, вносила предложения по совершенствованию перевозок, готовила заключения по вопросам, переданным ей на предварительное рассмотрение, искала возможности улучшить функционирование предприятий. В свою очередь, комиссии по промышленности и транспорту в областных и Минском городском Советах депутатов занимались вопросами работы внутригородского и пригородного транспорта; следили за правильной организацией работы железнодорожных и автобусных вокзалов, аэропортов и пристаней [524, л. 8]. То есть у них не было таких обширных полномочий, как у комиссий ВС БССР, но они занимались конкретной работой на местах, действуя по запросам своих избирателей.

Постоянно уточнялся ряд функций исполкомов, например, на основании постановления СМ СССР от 22 июня 1959 г. республиканский кабинет министров 19 апреля 1962 г. отдал на решение облисполкомов передачу с баланса на баланс транспортных средств предприятий местного подчинения, отвод участков для строительства железных, шоссейных дорог, нефтепроводов и газопроводов. Во 2-й половине 1960-х гг. права и обязанности Советов в отношении транспорта были уточнены. Так, Закон БССР о сельском, поселковом Совете депутатов от 19 июня 1968 г. определил, что такой Совет организовывал строительство и ремонт дорог местного назначения, осуществлял контроль за работой организаций по обслуживанию населения транспортом на территории Совета [323, с. 254]. Более обширными были полномочия районных, городских и областных Советов, затрагивавших уже эффективность и качество работы транспортных предприятий. За советскими организациями постоянным был партийный контроль, например, в постановлении ЦК КПБ о работе Гродненского облисполкома от 22 апреля 1967 г. его обязали проводить анализ своей деятельности по социально-экономическим вопросам, изменить формы и методы руководства.

Деятельность депутатских комиссий и исполкомов БССР по отношению к железнодорожному транспорту. Круг поднимавшихся вопросов здесь был об-

ширен. В 1960-е гг. возросло значение железной дороги, и в целях реализации ее возможностей председатель бюджетной комиссии Г. Ковалевский на сессии ВС БССР в декабре 1960 г. предложил ей ликвидировать неоправданно дальние перевозки. На сессии в декабре 1963 г. был рассмотрен вопрос по организации эффективных погрузочно-разгрузочных работ [486, л. 180]. В 1966 г. комиссия по транспорту и связи ВС БССР изучила проблемы с использованием подвижного состава на БЖД и предложила реализовать мероприятия по расширению грузового хозяйства, усилить информирование грузополучателей. Вскоре на конкретных фактах дорога отчиталась перед комиссией об улучшении работы [877, л. 21; 335, л. 8]. Простоям вагонов постоянно противодействовали планово-бюджетная и отраслевые комиссии ВС БССР. В свою очередь, в декабре 1967 г. комиссия по транспорту и связи рассмотрела ход выполнения Гомельским отделением БЖД мероприятий по переходу на пятидневку с 2 выходными днями, поддержала улучшение организации труда. Для закрепления успехов члены комиссии предложили железнодорожникам активнее решать бытовые вопросы [243, л. 98]. Важно, что уже в июле 1968 г. был рассмотрен отчет отделения по выполнению данных ему рекомендаций. Не меньше внимания уделяли дороге местные Советы. Так, председатель постоянной комиссии по транспорту и связи Минского горсовета Мурзин М. поставил вопрос об ускорении ее перевода на электротягу. В апреле 1969 г. комиссия по транспорту и связи Гродненского горсовета распределила обязанности между своими членами по контролю за подготовкой к летним пассажирским перевозкам [860, л. 4, 7]. Это было связано с тем, что в этой области оставалось много нерешенных проблем.

Транспортники сами были заинтересованы во взаимодействии с исполнительной властью. Так, после обращения к 1-му секретарю Могилевского обкома КПБ Г. Криулину местный облисполком усилил работу по координации вывоза грузов со станций. В свою очередь, постоянно контролировал вывоз удобрений Гомельский облисполком [677, л. 2; 667, л. 131]. В июне 1962 г. в Гомеле были приняты решения об улучшении работы транспортно-экспедиционных узловых контор. Задач было много, так, Ленинский райисполком г. Могилева 9 апреля 1963 г. рассмотрел ход подготовки к летним пассажирским перевозкам, отметил недостаточное внедрение передовых методов обслуживания и обязал изменить ситуацию [852, л. 23]. В мае 1965 г. Гомельский облисполком восстановил ряд ранее ликвидированных пассажирских остановок по линии Гомель–Калинковичи, отреагировав на просьбы населения [668, л. 85]. Советы депутатов и местные исполкомы постоянно выполняли поручения высших исполнительных органов. Так, в 1967 г. СМ БССР в целях улучшения обслуживания населения транспортом обязал их более внимательно рассматривать подобные вопросы, особенно в пригородном сообщении, следить за работой вокзалов и станций.

Рассмотрение советскими организациями и депутатами БССР вопросов развития автотранспорта общего пользования и электротранспорта. На сессиях ВС БССР автотранспортники постоянно отчитывались перед депутатами о своей работе, так, в октябре 1967 г. министр автотранспорта А. Андреев рассказал об увеличении числа и географии маршрутов, о работе по переводу на новую систему планирования [124, с. 2]. Деятельность Минавтотранса во многом была поддержана депутатами, но министерство получило и новые задачи. Часто вопросы регулирования перевозок поднимались на сессиях местных Советов. На 2-й сессии Брестского областного (промышленного) Совета 31 мая 1963 г. было отмечено, что облавтотрест для летнего отдыха организовал рейсы автобусов в выходные дни [867, л. 153]. Сессия же Могилевского облсовета в марте 1963 г. основное внимание уделила мерам развития городского автохозяйства [845, л. 52]. На сессии Минского горсовета в июле 1969 г. было поддержано введение экспрессных автобусных маршрутов. Одним из важных, относившихся к зоне компетенции

Советов, вопросов были дороги. Выделение средств на их строительство постоянно оказывалось в зоне внимания, например, сессии Могилевского облсовета [844, л. 25]. В итоге сессии оказались важной формой контроля за развитием транспорта в регионах и республике.

Активно проявляли себя постоянные комиссии ВС БССР: под председательством В. Трунова комиссия по промышленности и транспорту в июне 1965 г. занималась вопросом повышения рентабельности автотранспорта, давала рекомендации по выполнению плана автобусных перевозок. В комиссию законодательных предложений ВС БССР ею был внесен проект мер по предотвращению безбилетного проезда. К Бюро СМ БССР по координации работы транспорта комиссия обратилась с просьбой о разработке номенклатуры грузов для переключения с БЖД на автотранспорт. Но время показало, что даже за год поручения выполнены не были [876, л. 66, 72; 335, л. 5]. Депутатами поднимались самые важные проблемы, так, под председательством Я. Микуловича комиссия в июне 1966 г. рекомендовала Минавтотрансу ускорить подготовку к переводу на новые условия планирования [877, л. 8]. В мае 1968 г. изучила информацию о состоянии обслуживания населения автотранспортом, предложила расширить МТБ городского автотранспорта [242, л. 144, 169]. Проблемы в развитии транспорта требовали постоянного внимания, и в июле 1968 г. комиссия под председательством В. Гринько вновь рассмотрела вопрос об обслуживании населения, предложила меры по устранению недостатков, разработанные специалистами-практиками. В апреле 1969 г. в зоне ее внимания оказалось состояние грузового автотранспорта Минавтотранса. Как положительное явление было отмечено его сосредоточение в крупных хозяйствах, а как негативное – низкий коэффициент выпуска на линию. В июне 1969 г. комиссия вновь рассмотрела данную проблему, отметив как успех рационализацию перевозок, а как недостаток – порожние пробеги [243, л. 104, 105; 878, л. 38, 42]. Активно проявила себя комиссия и по коммунальному хозяйству, благоустройству и дорожному строительству. Она проконтролировала выполнение постановления Президиума ВС БССР о строительстве дорог от 22 июля 1966 г. На своем заседании в июне 1969 г. эта комиссия заслушала доклад начальника Гушосдора И. Григоровича, проанализировала работу местных Советов по улучшению содержания дорог, дала свои рекомендации по привлечению средств предприятий к дорожному строительству.

В целом, анализируя полученную информацию, комиссии депутатов рекомендовали проводить комплекс мероприятий по улучшению работы автотранспорта, постоянно обращались к одному и тому же вопросу в целях его быстрого решения, опирались на содействие исполнительной власти.

Задачей депутатов было включение вопроса в план работы исполкома, что давало ему шанс для решения. Например, так смогли помочь ремонту дороги депутаты Баровлянского сельсовета в 1960 г. [318, л. 11]. Советскими организациями решалось много конкретных вопросов. Так, Минский горсовет в январе 1961 г. утвердил маршрутную схему городских и пригородных сообщений. В горсоветах также стали работать комиссии по транспорту и связи. В Минске сразу после своего создания в 1960 г. она помогла ГАИ проверить состояние автомашин. Однако проблемой комиссий был их совещательный характер, когда вопросы приходилось решать через исполкомы. Так, в 1965-66 гг. комиссия при Минском горсовете во главе с начальником ГАИ И. Худеевым с трудом добивалась выполнения решения по улучшению работы автотранспорта [1174, с. 2]. В целях реализации предложения по упорядочению движения автобусов комиссия Гродненского горсовета обращалась за помощью к 1-му секретарю местного горкома КПБ А. Могильницкому [860, л. 72]. Депутаты разбирали много разных дел, в 1967 г. комиссия по промышленности, транспорту и связи Гомельского облсовета рассмотрела вопрос об обеспечении населения перевозками облавтотрестом, отметила низкую

дисциплину и предложила меры по улучшению ситуации [499, л. 104]. Подобная комиссия Витебского облсовета в марте 1968 г., рассмотрев вопрос о работе транспорта по обеспечению пассажирских перевозок, предложила увеличить число рейсов. В октябре 1969 г. ей пришлось вернуться к этому вопросу, так как все еще не исчезли факты недостачи автобусов [524, л. 88; 525, л. 77]. В целом, активность депутатов улучшала работу транспортных предприятий, заставляла их искать и использовать резервы в перевозках.

Широким был круг вопросов, которые разбирали исполкомы. Так, Гродненский облотдел автотранспорта и шоссейных дорог в 1961 г. разработал проект строительства дороги Новогрудок–Мир [1046, л. 200]. На исполкомы постановлением ЦК КПБ и СМ БССР от 19 июня 1965 г. было возложено выделение помещений для транспортных агентств. Могилевский облисполком совместно с Бюро обкома КПБ внедрял прямую связь с водителями, чтобы упорядочить движение транспорта на линии [677, л. 220]. Особую важность приобрела реализация постановления Президиума ВС СССР от 9 июля 1965 г. о введении бесплатного проезда в школу в сельской местности, в целях его исполнения СМ БССР обязал райисполкомы определить перечень населенных пунктов и школы для подвоза. Перевозка пассажиров находилась в поле зрения исполкомов чаще всего. Так, на заседании в феврале 1968 г. плановая комиссия Гродненского горисполкома подчеркнула, что им мешало слабое техобслуживание автобусов [503, л. 84]. Местные власти распределяли средства на развитие транспорта, реализовывали решения об укрупнении автохозяйств [667, л. 61, 141]. Этому способствовало то обстоятельство, что исполкомы сами находились под партийным контролем. Так, в 1965 г. Гомельскому облисполкому пришлось выполнить требования специальной комиссии ЦК КПБ по улучшению автобусных перевозок [668, л. 148]. Высшие власти постоянно ставили местным новые задачи, например, по постановлению ЦК КПБ и СМ БССР от 20 мая 1967 г. об обслуживании населения городским транспортом на исполкомы была возложена обязанность по его улучшению [317, л. 178]. Так, в мае 1968 г. Гомельский горисполком изменил графики работы автобусов в связи с переходом на пятидневную рабочую неделю.

У транспортников были свои вопросы к местным органам власти, так, обращения в 1961 г. руководителей автохозяйств г. Могилева в Могилевский горком КПБ и горисполком относительно ремонта дорог ни к чему не привели. Тем не менее в целях предотвращения разрушения дорог во время весенней распутицы облисполкомы ограничивали вес автотранспорта. Этот вопрос был наиболее сложным, к нему министр автотранспорта А. Андреев обратился в декабре 1964 г. на сессии ВС БССР, отметив, что содержание дорог являлось важным элементом регулярного движения. Облисполкомы продолжали контролировать ход выполнения наказов избирателей, которые были даны депутатам. Но конкретный исполнитель, например, Витебский облавтотрест, чаще отвечал отрицательно, ссылаясь на нехватку средств [760, л. 41]. Тем не менее, депутаты обращались в облисполком с целью решить наболевшие вопросы, и благодаря их настойчивости Витебский облавтотрест в 1966 г., например, создал в Дубровенском районе филиал автоколонны [366, л. 6, 24]. В зоне ответственности Советов оставалась безопасность движения. Они реализовывали постановление СМ БССР об усилении борьбы с аварийностью от 16 июля 1959 г. На безопасность были направлены и указы Президиума ВС БССР от 30 ноября 1961 г., 31 июля 1965 г., 18 декабря 1967 г. и 16 сентября 1968 г. То есть вопрос этот был так сложен, что заставлял Верховный Совет постоянно к нему обращаться. Чтобы снять его остроту, по постановлению СМ БССР от 25 января 1968 г. облисполкомы и Минский горисполком создали у себя комиссии по безопасности дорожного движения.

Не оставляли без внимания советские органы и электротранспорт. Минский горисполком в 1961 г. для улучшения обслуживания населения ввел единый месячный билет по проезду в автобусе, троллейбусе и трамвае. В 1963 г. он увели-

чил количество троллейбусных маршрутов за счет строительства новых линий. Особенностью работы электротранспорта было то, что ТТУ подчинялись горсоветам и горисполкомам, в то время как автобусные парки – Минавтотрансу. Для бесперебойной перевозки пассажиров важно было следить за состоянием МТБ электротранспорта, так, депутаты Витебского облсовета постоянно рассматривали вопросы обеспечения трамвая [316, л. 4]. Советами и их исполкомами решались самые разные вопросы в этой области. Так, со стороны СМ БССР исполкомам было дано поручение обеспечить курсы по подготовке работников городского транспорта. Во взаимоотношениях власти и предприятий могли возникать и сложности, например, Минский горисполком в 1967 г. решил заменить трамвайную линию на троллейбусную, что привело к консервации вагонов при общей нехватке транспортных средств. То есть исполкомы не всегда хорошо изучали вопросы развития транспорта, уделяли внимание его рациональному использованию.

Внимание к вопросам развития речного, воздушного и трубопроводного транспорта на сессиях Советов, в комиссиях и исполкомах. На сессиях принимались отчеты транспортников о проделанной работе, рассматривались возможности проведения новых мероприятий по улучшению их работы. Так, на 3-й сессии ВС СССР в 1963 г. был утвержден план по техническому перевооружению транспорта. Сила воздействия депутатов увеличивалась через присутствие на сессиях представителей парторганизаций. Свои рекомендации постоянно предлагала комиссия по транспорту и связи ВС БССР, но вопросы деятельности речников ею рассматривались реже, чем по другим видам транспорта, что отражало невысокий объем речных перевозок в республике. В сентябре 1969 г. в повестке дня сессии были внедрение передовых методов труда, организация перевозок пассажиров. Комиссия отметила нарушения в графиках движения судов и простои, рекомендовала ГУРФ совершенствовать управление, повысить уровень механизации работ. В качестве положительного примера была отмечена деятельность комиссий по транспорту и связи Речицкого горсовета, Петриковского райсовета и Гродненского облсовета [878, л. 46, 175]. Там, где речной транспорт был более развит, депутаты чаще обращали к нему свое внимание.

Создание новых социально-бытовых объектов на Неманском речном участке оказалось одним из вопросов на сессиях Гродненского горсовета [858, л. 116]. Сами речники связывали с местными Советами решение своих проблем. Так, начальник ГУРФ И. Геронин в 1960 г. отметил, что совместная работа с райсоветами имела большое значение для улучшения обслуживания местного хозяйства. Успехи в соревновании позволяли речникам самим выбираться в депутаты, например, Центрального райсовета в Гомеле в 1961 г., и использовать свое положение для распространения передового опыта, это, например, сделал инициатор хозрасчетной работы механик Н. Белькевич. В целом местные исполкомы уделяли много внимания речному транспорту для увеличения им объемов грузоперевозок. Так, Гомельский облисполком искал грузы для транспортировки их на водных путях [667, л. 86]. В 1965 г. он занимался оснащением паромных переправ в Петрикове, в 1969 г. решал вопрос с обустройством пристани Речицы, не оставляя без внимания и потребности пассажиров.

Сессии ВС СССР задавали направления развитию авиации, в декабре 1966 г. министр авиации СССР Е. Логинов отметил рост перевозок пассажиров и необходимость их увеличения, но для этого попросил помощи по запуску в серию новых самолетов. К руководителям партийных и советских организаций он обратился с просьбой оказать содействие по расширению местных авиалиний [565, с. 3]. Реализацией принятых на сессиях рекомендаций стало строительство с 1967 г. новых аэропортов за счет местных Советов. Для этого комиссия по транспорту и связи ВС БССР обратилась в отдел транспорта, дорожного хозяйства и связи Госплана БССР, в отдел Управления местного хозяйства, транспорта и связи Министерства финансов [878,

л. 10, 47]. В 1969 г. эта комиссия рассмотрела состояние обслуживания населения перевозками на местных линиях и дала новые рекомендации по их улучшению.

Воздушный транспорт продолжал находиться под наблюдением как местных Советов, так и их исполкомов, например, в 1961 г. Сморгонский райисполком обращался в белорусское правительство с просьбой об открытии местной авиалинии [479, л. 5]. 8-я сессия Гродненского горсовета в марте 1962 г. поддержала строительство бытовых объектов местного аэропорта [858, л. 116]. Однако быстро решать проблемы авиаторов мешал тот факт, что руководство подразделениями авиации не было подотчетно Советам. Тем не менее, в декабре 1969 г. Могилевский облисполком, помогая авиаторам, организовал для них дополнительные авиакассы, улучшил работу справочной службы [833, л. 1, 60]. Что касается влияния местной власти на трубопроводный транспорт, то, например, Гродненский облисполком в январе 1961 г. определил охраняемую зону газопровода Слоним–Волковыск [1046, л. 15]. Здесь ее воздействие по сравнению с другими видами транспорта было небольшим, так как главные вопросы развития этого транспортного направления решались в союзном центре.

2.4. Уточнение и реализация функций Советов депутатов и исполкомов в отношении транспортных предприятий БССР в 1970-е гг. Права Советов депутатов в отношении социально-экономического развития регионов постоянно уточнялись законодательно. Так, по принятому в 1971 г. Закону БССР о райсовете он руководил строительством автодорог местного значения, ему было дано право привлекать предприятия к участию в их строительстве и ремонте, руководить транспортными предприятиями районного подчинения. Райсовет утверждал маршруты движения местного транспорта, организовывал работу по обеспечению безопасности движения, контролировал организацию обслуживания пассажиров [324, с. 483]. Отличия прав городского Совета и районного Совета в городе по Закону 1971 г. от райсовета были в том, что они рассматривали подобные вопросы на своих территориях. С минимальными дополнениями в отношении их прав и обязанностей были приняты законы о них и в 1979 г. Однако депутат местного Совета не мог вмешиваться в оперативную деятельность предприятий.

В практике работы ВС БССР осталось функционирование подготовительных комиссий, так, комиссия по транспорту и связи в декабре 1974 г. слушала информацию об итогах выполнения министерствами плана и бюджета, указала Минавтотрансу на недостатки и обязала принять меры по их исправлению, рассмотрела итоги работы БЖД, ГУРФ, электротранспорта и авиации [879, л. 109]. Показателем влияния Советов депутатов на развитие транспорта было и то, что они были ответственны за проведение производственного соревнования. В свою очередь, постановление ВС БССР от 17 ноября 1977 г. о задачах Советов депутатов предложило им сосредоточить усилия работников транспорта на экономии ресурсов. На повышение ответственности транспортников за сохранность грузов было направлено решение Президиума ВС БССР от 7 июля 1978 г. [95, л. 31]. Постоянно уточнялась роль исполкомов. Так, по постановлению союзных органов власти об укреплении дисциплины от 13 декабря 1979 г. в обязанности облисполкомов был передан контроль за использованием предприятиями рабочего времени, в том числе и на транспорте. В исполкомах постоянно также работало несколько комиссий, связанных с функционированием транспорта, например, плановая комиссия, новое положение о которой было утверждено в 1975 г.

Рекомендации сессий Советов депутатов и их комиссий по улучшению работы железнодорожного транспорта, уровень их выполнения, контроль со стороны исполкомов. Постоянно содействовал развитию железной дороги ВС БССР. Так, его сессия в декабре 1971 г. утвердила планы по росту ее грузооборота, полной электрификации пригородного движения Минского узла, в де-

кабре 1973 г. рассмотрела критические замечания депутата, начальника БЖД Юшкевича Е., касавшиеся невыполнения рядом предприятий планов строительства транспортных объектов, что затрудняло функционирование дороги [367, л. 73]. Соответственно был принят ряд мер, позволивших изменить ситуацию в лучшую сторону. Сессия ВС БССР в марте 1977 г. утвердила информацию Е. Юшкевича об улучшении обслуживания населения, но уже в конце года критиковала его за невыполнение планов по повышению объема перевозок. Актуальные вопросы рассматривали комиссии депутатов, так, комиссия по транспорту и связи ВС БССР (председатель В. Гринько) в апреле 1970 г. разобрала ход выполнения обязательств Барановичским отделением. Среди недостатков она отметила отправление неполновесных поездов [878, л. 55]. Поэтому были даны рекомендации по выходу из ситуации. Вскоре комиссия рассмотрела работу отдельных подразделений этого отделения, особое внимание уделив решению социально-бытовых проблем [244, л. 1]. В марте 1971 г. комиссия занималась вопросом повышения механизации погрузочно-разгрузочных работ и сокращением простоев вагонов на предприятиях ряда министерств и рекомендовала совместно с Управлением БЖД осуществить обширные меры по развитию подъездных путей [241, л. 3]. Проблема с механизацией работ была настолько острой, что к ней обращались постоянно.

Дополнили деятельность комиссии ВС БССР комиссии в облсоветах. Так, комиссия Витебского облсовета по промышленности, транспорту и связи в июне 1976 г. рассмотрела вопрос о работе местного отделения БЖД по обслуживанию пассажиров в летний период и рекомендовала назначить дополнительные пригородные поезда [527, л. 118, 139]. Реализуя предложения комиссии, железнодорожники Орши увеличили штат кассиров, но посадочные платформы увеличены не были. В свою очередь, выполняя указы избирателей, комиссия Гродненского облсовета в 1977 г. рекомендовала выделить лимиты на строительство жилья для работников ст. Лида [239, л. 41]. Однако большим препятствием к реализации подобных предложений было отсутствие необходимых средств. Главной проблемой, которой занималась комиссия по транспорту и связи Гродненского горсовета в декабре 1978 г., оказалась эффективность перевозок грузов [234, л. 23]. Комиссия Брестского облсовета по дорожному хозяйству, транспорту и связи в марте 1978 г. обратила внимание Барановичского отделения на необходимость улучшения графика отправления и проследования поездов [228, л. 50]. Активизации работы Советов в отношении транспорта содействовало также принятое в апреле 1979 г. постановление ЦК КПБ о повышении эффективности производства.

По многим вопросам опирались на исполкомы центральные органы власти, так, ЦК КПСС и СМ СССР 2 июня 1971 г. обязали их контролировать выполнение заданий по увеличению провозной способности дорог [1007, с. 465]. Чтобы реализовать рекомендации Республиканского совета по координации различных видов транспорта, Гродненский облисполком 10 июля 1978 г. принял решение о повышении эффективности работы ЖД, используя решения декабрьского пленума ЦК КПСС 1977 г. [482, л. 127]. Главным направлением работы исполкомов было решение конкретных вопросов, так, Минский горисполком в 1973 г. провел конкурс на проект реконструкции местного вокзала. Необходимо помнить, что транспорт был сферой повышенной опасности, что заставляло власти постоянно обращать на него свое внимание. Так, исполкомы совместно с Управлением БЖД разбирались с ситуацией на переездах и в целях предотвращения аварий решили построить дополнительные переходные мосты и туннели [671, л. 58]. То есть только при взаимодействии всех ветвей власти, как законодательной, так и исполнительной, транспортные вопросы имели шанс разрешиться положительно.

Многоплановость и регулярность воздействия Советов депутатов и исполкомов на работу автотранспорта общего пользования и электротранспорта. Тон транспортной работе советских организаций в отношении автотранспорта

на местах во многом задавал ВС БССР, в июле 1970 г. он предложил всем депутатам активизировать работу по благоустройству населенных пунктов, в феврале 1971 г. вновь поставил эту задачу. В свою очередь, его указ от 6 марта 1972 г. усилил ответственность промышленных предприятий по строительству местных автодорог [1260, л. 3 об.]. Много вопросов продолжалось решаться на сессиях ВС БССР, так, в декабре 1971 г. она запланировала организацию автосообщения райцентров со всеми сельсоветами, подкрепив это ассигнованиями. В дальнейшем планы строительства дорог постоянно возрастали. Используя сессию ВС БССР, в июле 1974 г. министр автотранспорта БССР А.Е. Андреев обратился с просьбой к правительству о разрешении направить имевшиеся в распоряжении Минавтотранса средства на укрепление производственной базы сверх плана. На сессии ВС БССР в марте 1977 г. А.Е. Андреев отметил успехи, достигнутые автотранспортом, а депутаты поддержали социальную составляющую его деятельности, обязав преодолеть срывы графиков движения [1035, с. 1, 2]. В целом работа сессий депутатов была дополнительным фактором влияния на развитие транспорта как на местном, так и на республиканском уровнях, позволяла поддерживать рост перевозок, быстрее решать возникавшие проблемы транспортников.

Продолжилась работа депутатов в составе комиссий, так, комиссия по транспорту и связи ВС БССР в июне 1970 г. установила, что внедрение механизации и НОТ в автохозяйствах Витебского облавтотреста осуществлялось недостаточно [878, л. 75]. Особенностью работы комиссии было то, что она несколько раз возвращалась к одному и тому же вопросу, чтобы проконтролировать выполнение своих рекомендаций. Так, в мае 1972 г. она рассмотрела вопрос об использовании производственных фондов в Гродненском облавтотресте, отметив, что хозяйства оснастились новым оборудованием. Однако было указано и на недостатки в его использовании. В ноябре 1972 г. депутаты ВС БССР разобрали работу Минавтотранса за текущий год, уделив внимание развитию централизованных перевозок [245, л. 1]. В июне 1974 г. комиссия под председательством Л. Вержбицкого рассмотрела вопрос уже о работе Могилевского облавтоуправления по выполнению плана пассажирских перевозок, особо депутаты отметили тот факт, что контроль за автохозяйствами со стороны местных Советов осуществлялся слабо [246, л. 1, 10]. Существовала практика совместных рабочих заседаний комиссий. Так, в апреле 1977 г. комиссия по делам молодежи и комиссия по транспорту и связи ВС БССР рассмотрели вопрос о повышении общеобразовательного уровня молодых рабочих автобусного транспорта Минска.

Что касается комиссии по коммунальному хозяйству, благоустройству и дорожному строительству ВС БССР, то она под председательством М. Заворотного в 1971 г. рассмотрела вопрос о внедрении в строительство достижений НТП. Особым направлением работы ВС БССР была деятельность его председателя. Так, Ф. Сурганов в феврале 1973 г. переадресовал в Могилевский горисполком обращение граждан Могилева по поводу автобусного сообщения и попросил принять по нему положительное решение, что и было выполнено [1219, л. 33, 34]. Тем не менее, чтобы решить вопрос, пришлось вмешиваться одному из руководителей республики. У депутатов уровнем ниже было меньше возможностей решить поступавшие к ним просьбы, но их выручала активность. Так, на протяжении сентября-декабря 1974 г. депутат ВС БССР Лобанок В. добился расширения автобусного движения в Лунинецком районе, для чего ему пришлось договориться с Брестским облисполкомом о ремонте дорог [664, л. 14, 20]. В этом случае депутат сумел выполнить свои прямые обязанности перед избирателями.

Советские организации продолжали заниматься выполнением планов строительства дорог, записанных в условия соревнования сельских и поселковых Советов. Одним из основных в организации дорожных работ был финансовый вопрос и поэтому облисполкомы контролировали передачу предприятиями средств на

ремонт автодорог [671, л. 187]. Из года в год дорожное строительство оставалось актуальным. Постоянная комиссия Могилевского облсовета по дорожному строительству в июле 1974 г., с одной стороны, отметила усиление внимания Советов к состоянию дорог, но с другой – нехозяйское отношение к их эксплуатации рядом предприятий. Поддерживались депутатами и грузоперевозки. В 1973 г. основным направлением деятельности комиссии Гродненского горсовета стала проверка организации соревнования, в 1975 г. – внедрение системы управления качеством на предприятиях [233, л. 96]. Комиссия Витебского облсовета тогда подчеркнула, что сокращение времени простоя автомобилей под грузовыми операциями было достигнуто с помощью внедрения прогрессивной технологии. В декабре 1977 г. она как основную причину отставания в выполнении планов отметила увеличение расстояний в перевозках грузов, после чего предложила меры к их восполнению [527, л. 67; 528, л. 30]. В свою очередь, комиссией Гродненского облсовета была поддержана деятельность автокомбината № 1 по применению бригадного подряда [239, л. 39]. Заметим, что работа комиссии выступила толчком для выполнения автотранспортом поставленных перед ним задач.

Но какую бы сторону деятельности Советов ни брали, главным оставалась забота об улучшении жизни населения. Так, постановление союзного кабинета министров от 25 декабря 1972 г. обязало СМ БССР совместно с Советами депутатов осуществить мероприятия по улучшению обслуживания населения городским транспортом. 28 февраля 1977 г. ВС БССР, опираясь на решения партийной власти, поставил задачу ускорения темпов развития транспорта. Депутатские комиссии и предприятия облавтоуправлений постоянно изучали запросы граждан, разрабатывали маршрутную сеть движения автобусов, а исполкомы ее утверждали [228, л. 19]. В Гродненском облсовете рассматривались возможности реализации наказов избирателей, касавшихся регулирования автобусного движения [505, л. 28]. Без внимания к этому вопросу уровень обслуживания населения был бы низким, чего депутаты старались не допускать.

Деятельность комиссий подкреплялась усилиями исполкомов, в 1971 г. Витебский облисполком разработал меры по улучшению обслуживания населения внутригородским автобусным движением, были поддержаны перевозки сельского населения во внутрирайонном сообщении [526, л. 212]. Эффективность деятельности транспорта зависела от множества факторов. Поэтому усилиями плановой комиссии, например, Витебского облисполкома, в 1972 г. была инициирована организация работы автомобилей в субботние и воскресные дни по скользящему графику [530, л. 4]. В 1975 г. горисполком в Жодино в целях улучшения перевозок пассажиров, возвращавшихся с ночной смены, внес изменения в расписание движения автобусов. Мозырский райисполком занимался проблемами подвоза сельских учащихся к школам. Гомельский облисполком предложил увеличить число автомаршрутов, регулировал движение, выделял средства для строительства остановочных пунктов [669, л. 282]. Созданная в 1976 г. при Минском горисполкоме группа городского пассажирского транспорта решала вопросы улучшения перевозок. То есть наиболее активно исполкомы проявляли себя там, где проблемы приобретали большую остроту. Как определенный итог их работы можно привести постановление СМ БССР о недостатках в работе городского транспорта, принятое в 1979 г., где было отмечено, что исполкомы осуществили ряд мер по улучшению работы городского транспорта, но принизили требовательность к руководящим работникам, что в итоге не позволило разрешить проблему.

Горисполкомы к тому же не выполнили задание органов власти по строительству диспетчерских станций, кроме Минска. Одной из задач облисполкомов осталось выполнение постановлений ЦК КПБ и СМ БССР от 14 октября 1968 г. и от 9 декабря 1969 г. по улучшению использования грузового автотранспорта [682, л. 81]. В этот период возросла ответственность Советов и за обеспечение безопас-

ности, например, облисполкомы проводили собрания водителей с обсуждением мер по предупреждению ДТП [682, л. 88]. Республиканская комиссия по безопасности дорожного движения в июле 1972 г. во главе с депутатом ВС БССР В. Лобанком, рассмотрев итоги Всесоюзного месячника борьбы за безопасность движения, предложила повысить уровень дисциплины среди водителей. Но во время Всесоюзного смотра в 1977 г. МВД БССР вновь указало исполкомам на то, что увеличение аварийности было связано с недостаточным их вниманием к этой проблеме.

Влияние советских организаций на электротранспорт отразило постановление Президиума ВС БССР от 28 января 1976 г. о работе Новополоцкого горсовета. На ликвидацию случаев неудовлетворительной работы транспорта МЖКХ было направлено решение его Президиума от 9 июня 1977 г. В 1978 г. была использована такая форма работы Советов с предприятиями, как отчет начальника Минского ТТУ Б. Клоссовского на сессии Центрального райсовета Минска. Что касается работы отдельных депутатов, то под председательством В. Лепешкина комиссия по коммунальному хозяйству, благоустройству и дорожному строительству ВС БССР содействовала улучшению работы электротранспорта в Минске, Гомеле, Витебске и Могилеве. В апреле 1972 г. она поддержала введение исполкомами маршрутов с учетом обеспечения связи микрорайонов с предприятиями. Однако потребности населения в перевозках удовлетворялись не полностью, скорость движения осталась низкой [126, с. 176]. Соответственно комиссия рекомендовала осуществить мероприятия по улучшению ситуации.

Работы у исполкомов было много. Например, в 1970 г. комиссии горкомов КПБ и горисполкомов, выполняя постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 20 мая 1967 г. о мерах по улучшению обслуживания городским транспортом, обеспечили изучение пассажиропотоков и рассредоточили время начала работы предприятий, чем была снижена нагрузка на электротранспорт в «час пик» [682, л. 209]. Улучшению условий эксплуатации троллейбусов и трамваев в городах способствовало утверждение комплексных схем развития городского транспорта [1114, л. 66]. Но этого было мало, и в целях реализации постановления, например, Могилевского облисполкома от 24 апреля 1973 г., были расширены троллейбусные маршруты [678, л. 295]. Для реализации таких мероприятий было выделено дополнительное финансирование.

В целом можно отметить, что там, где исполкомы четко прислушивались к предложениям Советов депутатов, помогали им воздействовать на транспортников, транспортные проблемы становились менее острыми, и наоборот.

Основные вопросы, решавшиеся депутатами и исполкомами в отношении речного, воздушного и трубопроводного транспорта. Советы самого высокого уровня и их комиссии не выпускали из зоны своего внимания речной транспорт. Так, сессия ВС БССР в декабре 1971 г. поставила перед ними задачу расширения на ближайшее пятилетие объема грузовых перевозок, увеличения комплексной механизации в портах и на пристанях. В 1971 г. постоянная комиссия по транспорту и связи ВС БССР помогала ГУРФ улучшить использование флота при грузовых перевозках, в ноябре 1972 г. обосновала необходимость увеличения ассигнований на его развитие в целях выполнения производственных планов [878, л. 98; 245, л. 42]. Под председательством В. Мезенцева комиссия в ноябре 1975 г. рассмотрела также вопрос о выполнении ГУРФ обязательств по перевозке грузов, поддержала его работу по укреплению портово-пристанского хозяйства. В свою очередь, комиссия Брестского облсовета в августе 1979 г. была занята рассмотрением итогов работы порта Брест за 1978-79 гг., когда речниками были выполнены показатели по прибыли. Тем не менее, депутаты рекомендовали речникам больше обратить внимания на организацию грузовых площадок клиентуры [228, л. 170]. Все это помогало выполнить плановые показатели экономического роста в регионах.

В ряде случаев больше внимания речникам уделяли в горсоветах. Так, в Гродненском в июле 1971 г. были созданы специальные рабочие группы по реч-

ному вокзалу в целях улучшения обслуживания пассажиров [504, л. 1]. Много конкретной работы продолжали выполнять облисполкомы, в декабре 1971 г. Гомельский занимался вопросами ремонта паромных переправ, в апреле 1972 г. его решением речникам для выполнения перевозок были переданы дополнительные объемы грузов [671, л. 3, 193]. Витебский облисполком в феврале 1977 г. также подготовил перечень и объемы переключения грузов на речной флот, но они оказались малы. Поэтому Госплан БССР предложил автохозяйствам, речникам и плановой комиссии вновь вернуться к поиску грузов [686, л. 42], что и было сделано. Работа депутатов была активнее там, где речной транспорт имел большее значение в экономическом развитии регионов, а облисполкомы во многом выполняли роль посредника по взаимодействию между различными транспортными подразделениями, помогали всем работать более эффективно.

Не оставляли без внимания депутаты и воздушный транспорт, так, сессия ВС БССР в декабре 1971 г. предложила авиаторам увеличить объемы перевозок пассажиров и открыть новые линии. Работу Брестского авиаотряда по организации перевозок в декабре 1978 г. рассмотрела постоянная комиссия Брестского облсовета, были отмечены успехи по укреплению материальной базы аэропорта Бреста, но авиаторов обязали улучшить информирование пассажиров [228, л. 91]. Конкретные вопросы приходилось постоянно решать исполкомам, так, в 1970 г. Витебский облисполком контролировал обеспечение безопасности полетов, а в 1977 г. улучшил материальное обеспечение работы 72-й эскадрильи [686, л. 128]. Без внимания к таким вопросам улучшить обслуживание пассажиров было проблематично.

Местные власти, такие, как Полоцкий горисполком, рассматривали социально-экономические вопросы в своей сфере ответственности, в том числе и по трубопроводным предприятиям ПУНД, но у транспортников к исполкому было много просьб, например, по жилью, которые выполнить оказалось трудно [871, л. 2]. С другой стороны, при активном участии, например, Жодинского горисполкома, поддержавшего развитие трубопроводной сети, в 1977 г. была расширена материальная база этого вида транспорта, а город был обеспечен природным газом. В целом в зоне ответственности советских организаций были все транспортные направления, проходившие в их регионах.

2.5. Попытки активизации деятельности депутатов и исполкомов в отношении транспорта БССР в 1980-1991 гг. Выполняя функцию, отведенную Советам в политической системе СССР, и отражая требования ноябрьского пленума ЦК КПСС 1977 г., Президиум ВС СССР 23 января 1980 г. издал постановление о задачах Советов депутатов по укреплению дисциплины. Советам дали дополнительные права по контролю за использованием трудовых ресурсов, обеспечением законодательства о труде [1009, с. 269]. Регулярно социально-экономические проблемы поднимались на сессиях ВС БССР, в декабре 1982 г. министр финансов БССР Б. Шатило отметил повышение роли транспорта в экономике, но в ряде случаев ритм работы предприятий нарушался из-за необеспеченности объемов перевозок. Конкретные транспортные вопросы чаще поднимались на областных сессиях депутатов. Так, сессия Брестского облсовета в июне 1983 г. уделила внимание комплексному развитию МТБ транспорта, высказала беспокойство тем, что отдельные исполкомы слабо координировали деятельность транспортных организаций. Поэтому в принятом решении сессия наметила меры по повышению эффективности использования транспорта.

ВС БССР активизировал работу по управлению подчиненными Советами, например, вопросы взаимоотношений транспортников и Советов были затронуты в его постановлении о работе Лидского горсовета от 9 марта 1983 г. В этот ряд необходимо поставить и постановление о работе местных Советов Столбцовского района по осуществлению Закона СССР о трудовых коллективах от 19 июня

1984 г. Но транспортные проблемы не исчезали. Поэтому появилось, например, постановление о работе Советов г. Могилева по рассмотрению обращений граждан от 21 июля 1988 г. Продолжалась практика функционирования комиссий ВС БССР, так, комиссия по транспорту и связи в феврале 1987 г. рассмотрела вопрос о сокращении нерациональных перевозок грузов и рекомендовала Госплану и Госснабу БССР решить эти вопросы. В апреле 1988 г. она помогала разработке генеральной схемы управления хозяйством в области транспорта и связи [881, л. 52, 84]. В последние годы существования БССР комиссии были объединены. Так, по постановлению ВС БССР от 21 июня 1990 г. была образована общая комиссия по вопросам развития промышленности, энергетики, транспорта, связи и информатики.

Подобные усилия сдвинули проблему с мертвой точки, но во многом решение какого-либо вопроса зависело от степени активности Совета депутатов, в первую очередь его руководителя, от его взаимодействия с исполкомами.

В 1980 г. были более четко очерчены полномочия облсовета, он обеспечивал развитие сети автодорог общего пользования, руководил предприятиями транспорта областного подчинения, осуществлял контроль, оказывал помощь в выполнении планов перевозок [325, с. 712]. Особо важным было его право проводить мероприятия по концентрации автотранспорта в крупных предприятиях. Подверглась усовершенствованию структура депутатских комиссий на местах, так, в соответствии с Положением от 9 апреля 1981 г. облсовет образовывал комиссию по вопросам дорожного хозяйства, райсовет – по промышленности, транспорту и связи, по дорожному хозяйству и благоустройству, сельсовет – по вопросам дорожного хозяйства и благоустройства. Комиссия по промышленности, транспорту и связи принимала участие в подготовке вопросов, связанных с развитием транспорта, помогала проводить соревнования, распространяла передовые методы труда. Комиссия по дорожному хозяйству принимала участие в подготовке вопросов, связанных со строительством [988, с. 196, 203]. Повсеместным было влияние на советские организации со стороны парторганов. Так, постановление ЦК КПСС от 9 августа 1984 г. обязало облсоветы особое внимание уделить закреплению кадров пассажирского транспорта [1005, с. 499]. В январе 1986 г. задачу преодоления отставания транспорта от потребностей хозяйства перед Советами поставил XXX съезд КПБ, такая практика осуществлялась постоянно.

Круг вопросов, решавшихся депутатами и исполкомами БССР по железнодорожному транспорту. Не менее активно, чем раньше, работала постоянная комиссия по транспорту и связи ВС БССР, в июне 1981 г. она рассмотрела работу Могилевского отделения по улучшению использования подвижного состава, удовлетворению потребностей хозяйства в перевозках грузов. Депутатами было предложено расширить движение по вождению тяжеловесных поездов, увеличить нагрузку на вагон. Важно, что в декабре 1982 г. комиссия проверила выполнение своего решения [880, л. 49, 93]. Полезной была практика включения специалистов в члены комиссий. Так, машинист-инструктор А. Гракович, являясь в 1982 г. депутатом ВС БССР, был и членом его постоянной комиссии. Все это позволяло быстрее разбираться в проблемной ситуации и предлагать реальные методы ее разрешения. Много вопросов вызывало состояние материальной базы дороги. Поэтому в августе 1989 г. комиссией ВС БССР по промышленности, энергетике, транспорту, связи и информатике были собраны предложения по созданию ремонтной базы для крытых вагонов, платформ и полувагонов.

Однако чаще вопросы железнодорожного транспорта были на повестке дня у комиссий в облсоветах и горсоветах. Так, комиссия Брестского облсовета в октябре 1980 г. рассмотрела выполнение плана перевозок местным отделением и предложила более четкое планирование и учет провозных способностей станций [229, л. 6]. Не менее важной была совместная деятельность депутатов, когда в 1982 г. депутаты Ленинского района г. Могилева помогли народным контролерам

сократить простои вагонов на подъездных путях предприятий [978, с. 2]. В центре внимания комиссии Гродненского горсовета в 1988 г. оказался из года в год так и не решенный вопрос, связанный с нерациональным использованием вагонов [238, л. 1, 5]. В целом, чем сложнее складывалось социально-экономическое положение, тем больше работы было у Советов всех уровней. Так, в октябре 1989 г. им необходимо было выполнять постановление ВС СССР о неотложных мерах по обеспечению бесперебойного функционирования железнодорожного транспорта, пресекать противозаконные действия, нарушавшие его работу.

Вопросы поддержки дороги продолжали оставаться в сфере особого внимания исполкомов. Принятое в апреле 1981 г. постановление ЦК КПБ и СМ БССР о мерах по комплексному развитию БЖД обязало облисполкомы выделить помещения для открытия билетных касс предварительной продажи билетов. [1003, с. 1]. Исполкомы всех уровней также взаимодействовали с отделом транспорта и связи ЦК КПБ, от которого им, например, в 1984 г. поступило задание помогать совершенствованию деятельности транспорта [1280, с. 44]. Облисполкомы вновь и вновь занимались уменьшением простоя вагонов, однако с переменным успехом. В мае 1988 г. в числе вопросов Гомельского облисполкома была механизация на местных станциях [673, л. 28]. В 1989 г. Минский горисполком положительно решил вопрос с выделением территорий для строительства дополнительных путей под размещение электропоездов.

Проблемы функционирования дороги постоянно поднимались на сессиях депутатов. Например, сессия Брестского облсовета в июне 1983 г. обратила внимание исполкомов на большие объемы порожних пробегов вагонов, их медленный ремонт. Под контролем депутатов были наиболее актуальные вопросы. Так, в 1984 г. они помогли досрочному окончанию работ по электрификации участка Барановичи–Брест. Вопросы проведения экономического эксперимента на Могилевском отделении БЖД, повышения эффективности его работы оказались в 1985 г. на рассмотрении у депутатов Могилевского облсовета [231, л. 162]. Так как от Советов зависело социально-экономическое положение подчиненных им территорий, то решением СМ СССР от 21 марта 1991 г. о тарифах железнодорожникам было поручено установить стоимость проезда пригородными поездами по согласованию с их исполкомами. Под давлением Советов размер повышения тарифов был уменьшен, что породило волну споров. Так, в августе 1991 г. со стороны БЖД местным Советам было предложено выделить дотации из их бюджетов в целях покрытия убытков на пригородных линиях [103, с. 2]. Однако, в условиях распада СССР это сделано не было.

В целом, по количеству включения в повестку дня работы Советов депутатов железнодорожный транспорт уступал автомобильному, что говорило о меньшем влиянии депутатов на его развитие и состояние.

Сложность вопросов, решавшихся депутатами и исполкомами в отношении автотранспорта общего пользования и электротранспорта. ВС БССР обращался к транспортным проблемам исходя из социально-экономической ситуации в республике. Так, по его постановлению от 2 февраля 1988 г. о задачах Советов по решению Продовольственной программы в населенных пунктах размером от 20 дворов было решено обустроить улицы с твердым покрытием. Активность депутатов могла быть направлена на проблемный регион, так, на транспортное обслуживание, например, в г. Могилеве в 1988 г., было такое количество жалоб, что Президиуму ВС БССР пришлось принять специальное постановление. Показательным является его решение от 28 декабря 1989 г. о работе Советов депутатов Брестской области и Минавтотранса по организации обслуживания сельского населения. Подобный документ свидетельствовал о том, что Советы принимали меры к укреплению МТБ автотранспорта, но слабо осуществляли контроль за деятельностью автотранспортников, вопросы такого рода редко рассматривались на сессиях [1011, с. 7].

Поэтому Президиум ВС БССР признал работу Советов Брестской области недостаточной, обязал их осуществить меры по расширению объемов перевозок и улучшению качества обслуживания, сообщить о результатах выполнения.

Не менее активно, чем раньше, работали постоянные комиссии. В марте 1982 г. комиссию по транспорту и связи ВС БССР заинтересовал ход выполнения Витебскими транспортниками заданий по перевозкам грузов. Депутатами были отмечены слабая организационная работа и недостаточный уровень освоения средств, даны обширные рекомендации [880, лл. 74, 82]. К реализации своего решения комиссия обратилась в январе 1983 г., когда был рассмотрен вопрос о разработке автоуправлением плана реконструкции хозяйств. Важно, что в нем уже были учтены рекомендации, ранее изложенные в решении комиссии. Показательной для исследования является информация о заседании комиссии по транспорту и связи ВС БССР в июне 1985 г., когда были рассмотрены вопросы о работе местных Советов Копыльского района по обеспечению хозяйства и населения перевозками. Было отмечено, что местные Советы принимали меры к улучшению работы автотранспортных предприятий, укреплению их МТБ, вместе с тем не полностью обеспечивались перевозки для АПК. Новым в практике комиссии было то, что в ноябре 1989 г. она рассмотрела кандидатуру на пост министра строительства и эксплуатации автодорог. Особый интерес вызвала информация о степени эффективности усилий депутатов. Так, из 69 замечаний, полученных депутатам Брестского облсовета от избирателей в текущем созыве по работе автотранспорта, 43 были реализованы [881, л. 22, 91, 139]. То есть на замечания депутатов приходилось реагировать, несмотря на сложность выполнения их требований.

В целом практика возврата комиссий к одной и той же проблеме в 1980-е гг. стала проявляться чаще, чем раньше, что свидетельствовало о нарастании экономических проблем в республике и невысоком уровне дисциплины среди транспортников.

С деятельностью местных Советов продолжали связывать свои надежды сами автотранспортники. Так, министр автотранспорта БССР А.Е. Андреев в январе 1981 г. обратил их внимание на то, что недостаточно использовались для благоустройства улиц возможности, которыми располагали промышленные предприятия [569, с. 2]. Это дало результат, и, например, Гродненский горисполком в 1982 г. с их помощью реконструировал часть улиц. Наиболее активно вели себя в работе по улучшению функционирования транспорта те депутаты, которые являлись транспортниками, так, в 1982 г. новые формы организации труда распространял депутат Бобруйского горсовета, шофер автоколонны № 2410 Б. Константинов [409, с. 2]. Благодаря активности депутата Крулевщизненского сельсовета В. Ялцевича в 1984 г. была отремонтирована дорога. Продолжали помогать комиссии депутатов. В июне 1985 г. комиссия по жилищному хозяйству и благоустройству Могилевского облсовета для регулирования движения автобусов в Могилеве направила свои усилия на завершение внедрения АСУ [231, л. 39]. То есть данная комиссия во многом взяла на себя функции существовавшей до 1981 г. комиссии облсовета по транспорту и связи. Комиссия Московского райсовета Бреста в октябре 1987 г. была занята рассмотрением работы администрации грузового автопарка № 1 по внедрению бригадной организации труда [868, л. 1]. Комиссия Брестского облсовета 21 созыва в 1990 г. проконтролировала выполнение решение облисполкома по развитию пассажирского автотранспорта [230, л. 114]. Важно, что население напрямую могло обратиться к депутату по волнующему его транспортному вопросу.

На Советы и исполкомы продолжали налагать обязательства парторганы. Так, XXIX съезд КПБ обязал исполкомы улучшить работу пассажирского транспорта, которая вызывала много нареканий. Советы всех уровней в августе 1983 г. получили задание выполнить постановление ЦК КПСС и СМ СССР о повышении эффективности использования автотранспортных средств [1006, с. 20]. Деятель-

ность исполкомов была разноплановой. Так, в июле 1982 г. Гомельский облисполком занимался вопросами возмещения расходов, связанных с перевозкой рабочих специальными маршрутами городского транспорта [672, л. 50]. Выполняя свои обязанности перед жителями города, Мингорисполком в январе 1982 г. закрепил отдельные дороги города за службами коммунального хозяйства и предприятиями. В конце 1980-х гг. возросли сложности во взаимоотношениях исполкомов Советов и автопарками, перешедшими на хозрасчет. Так, в 1989 г. исполкомы приняли решения по развитию местной маршрутной сети, что ухудшило финансовое состояние автопарков. Поэтому в конце 1989 г. в Барановичах, Бобруйске и Витебске был проведен эксперимент по передаче исполкомам функций заказчика автобусов с оплатой затрат на перевозки через местный бюджет на основе хоздоговоров [1228, с. 49]. Однако, распространения эта практика не получила. Противостояние достигло значительного накала в 1990 г., когда при использовании хозрасчета транспортники не хотели соглашаться с убыточностью перевозок.

В итоге часть маршрутов была закрыта, чаще в сельской местности, но во многом позиция Советов депутатов сохранила для населения невысокий уровень платы за проезд на оставшихся линиях, была продемонстрирована забота об избирателях.

Депутаты продолжали проводить много работы в отношении электротранспорта. Так, в феврале 1981 г. в сфере внимания постоянной комиссии по коммунальному хозяйству и благоустройству ВС БССР была работа МЖКХ по улучшению обслуживания пассажиров. На заседании было отмечено увеличение объема перевозок, зато работу местных Советов по обустройству улиц депутаты посчитали недостаточной [880, лл. 28, 39]. В ноябре 1988 г. в повестке дня этой комиссии вновь появился вопрос с точно такой же формулировкой, что говорило о том, что рассмотренная ранее проблема никуда не исчезла [881, лл. 110, 121]. Много внимания электротранспорту уделяли депутаты на местах. В декабре 1980 г. постоянная комиссия по промышленности, транспорту и связи Витебского облсовета выявила упущения в руководстве местного ТТУ и предложила их исправить [529, л. 128]. Комиссия Гродненского облсовета занималась выработкой мероприятий по повышению регулярности движения троллейбусов [240, л. 64]. Усилиями комиссии по транспорту и связи Могилевского горсовета в 1982 г. была закончена реконструкция троллейбусного депо, что позволило вдвое увеличить парк машин. В январе 1983 г. вопросы развития электротранспорта были главной повесткой дня на совместном заседании комиссии по транспорту и связи Гродненского горсовета и комиссии по контролю за работой транспорта и связи при горисполкоме [236, л. 14]. Комиссия по жилищному хозяйству и благоустройству Могилевского облсовета в октябре 1984 г. рассмотрела возможность реализации наказов избирателей по строительству новых троллейбусных линий [231, л. 18]. В свою очередь, комиссия по транспорту и связи Московского райсовета г. Бреста в 1988-89 гг. помогала выполнять планово-экономические показатели местному ТУ [868, л. 16]. Минский горсовет приложил много сил для строительства в городе метрополитена, постоянно обращаясь для этого с просьбами и предложениями в СМ БССР.

Особенность работы комиссий депутатов была в том, что на заседании одновременно рассматривались две справки о работе ведомства. Одна из них готовилась его представителем и содержала в большей степени достижения. В то же время вторая справка готовилась депутатом, и в ней больше внимания обращалось на недостатки.

Проблемы, решавшиеся депутатами Советов в отношении речного и воздушного транспорта. Вопросы развития речного транспорта также остались в зоне внимания комиссии по транспорту и связи ВС БССР. На заседании в июле 1980 г. она рассмотрела ход выполнения ГУРФ заданий по перевозкам грузов, поддержала укрепление МТБ флота. В то же время недостаточно интенсивно, по мнению комиссии, использовались суда, мощности портов, поэтому комиссия рекомендовала ГУРФ повысить эффективность и качество его работы, более полно

использовать резервы и возможности для увеличения перевозок. Вскоре, в феврале 1981 г., комиссия рассмотрела ход выполнения своего решения [880, лл. 4, 41]. В августе 1987 г. комиссия была занята рассмотрением дел с выполнением речниками плановых обязательств. Как обычно, доклад представителя ГУРФ сопровождал содоклад ответственного за данный вопрос депутата, что позволяло достичь большей объективности [881, лл. 68, 72]. В числе первых решали вопросы депутаты-речники, например, член Пинского горсовета М. Шашков помог улучшить социально-бытовое обслуживание местных речников [398, с. 5]. Вопросов решали много, в июне 1983 г. сессия Брестского облсовета рассмотрела проблему совершенствования производственной работы речников, отметила улучшение взаимодействия транспортников в данном регионе, что способствовало выполнению планов перевозок. Свое основное внимание в октябре 1985 г. комиссия по транспорту и связи Гродненского горсовета уделила решению проблем с высокой текучестью кадров и низкой дисциплиной [237, л. 31]. В целом советские организации лучше знали потребности местных транспортных предприятий и помогали им по мере своих возможностей.

Однако, в период распада хозяйственных связей и падения объемов перевозок в 1990-91 гг. усилия Советов депутатов БССР и их исполкомов переломить негативную ситуацию на транспорте в лучшую сторону не смогли.

В ряде конкретных случаев депутаты Советов оперативно помогли работникам авиации. Так, при содействии комиссии по промышленности, энергетике, транспорту, связи и информатике ВС БССР в августе 1991 г. были решены вопросы по повышению зарплаты авиадиспетчеров, что было важно в условиях постоянного роста цен [443, с. 1]. Из местных Советов активно проявили себя Гродненский обл- и горсоветы, которые приняли ряд мер по ускорению строительства нового аэропорта. Как и другие транспортники, представители авиации в 1991 г. вели переговоры с Советами о компенсации затрат на местные авиарейсы из их бюджетов [372, с. 3]. Но из-за дефицита средств подобные предложения приняты не были, так как возможности местной власти были ограниченными.

Выводы по параграфу. Главной проблемой в работе Советов депутатов всех уровней по отношению к транспортным предприятиям была слабость их реальных полномочий, необходимость постоянного согласования позиций с исполкомами, высокая степень зависимости от партийных организаций, в основном рекомендательным был характер деятельности депутатов, как на сессиях, так и в составе комиссий. Последнее слово всегда оставалось за исполнительными и партийными органами власти. В свою очередь, и исполкомы Советов депутатов как представители местной власти были обязаны выполнять решения высших органов республиканской власти.

С другой стороны, депутаты и исполкомы лучше других знали реальное положение дел на вверенных территориях и в рамках имевшихся полномочий руководили работой транспортных предприятий, следили за выполнением ими производственных обязательств, укреплением их материальной базы, реализацией услуг населению. Важно, что на протяжении 1960-80-х гг. функции Советов депутатов в отношении транспорта и дорожного строительства несколько раз уточнялись, что позволяло депутатам более успешно заниматься своей работой.

Основной задачей советских органов в сфере транспорта было доведение до конкретных исполнителей указов и постановлений высших органов власти, привязка их к местным условиям с одновременным контролем за их выполнением. Советские организации реализовывали экономическую и социальную политику государства, повышали эффективность производства и качество работы. Одной из особенностей деятельности Верховного Совета БССР была его обязанность утверждать решения, фактически принятые на съездах и пленумах партийными органами.

Основные направления социально-экономической работы Верховного Совета БССР включали утверждение законов, издание указов, постановлений прези-

диума, проведение сессий, работу депутатских комиссий, местных Советов депутатов – работу сессий, запросы депутатов, утверждение программ дорожного строительства. Государственные планы экономического и социального развития БССР на год утверждались с учетом поправок Верховного Совета, в том числе его комиссии по транспорту и связи.

Областные Советы депутатов рассматривали состояние дел на городском транспорте, помогали устранению выявленных недостатков выделением дополнительных ресурсов из местного бюджета, перенаправляя их с одного объекта на другой. Постоянным требованием от республиканских властей к местным Советам было обеспечение бесперебойной, слаженной работы всех видов пассажирского транспорта, строгого соблюдения расписания движения. Исполкомы Советов чаще всего занимались вопросами транспортного обслуживания пассажиров, в меньшей мере касаясь перевозок грузов.

Одними из главных направлений работы местных Советов были забота о транспортном развитии городов и районов, укреплении связанного с ним дорожного хозяйства, усилении внимания к улице, с привлечением для этого местных ресурсов. Максимально большое количество решений советских органов было связано с работой автотранспорта, затем на порядок меньше шли проблемы других видов транспорта. В отношении железной дороги самым проблемным был вопрос своевременной погрузки-разгрузки вагонов. Особое внимание облисполкомов, горисполкомов и райисполкомов в конце 1943-49 гг. вызвало возрождение транспортного хозяйства, в 1-й половине 1950-е гг. – развитие судоходства по малым рекам, во 2-й половине 1960-х гг. – расширение местных воздушных линий, в 1970-е гг. – охрана трубопроводов, во 2-й половине 1980-х гг. – бесперебойное обслуживание пассажиров. Тем не менее, в работе транспортных предприятий республики продолжали иметь место недостатки, которых было меньше там, где исполкомы и депутаты проявляли максимум активности, стремились оказать больше помощи в осуществлении перевозок.

§ 3. Транспорт в сфере ответственности контролирующих органов БССР

3.1. Изменения в структуре органов контроля Белорусской ССР в конце 1943 – 1991 г. Органы контроля БССР являлись неотъемлемой частью государственной системы, их деятельность была направлена на четкое выполнение решений органов власти, совершенствование работы предприятий, в том числе и транспортных. Как и другим ведомствам нашей республики, органам контроля были свойственны многочисленные структурные изменения, проведение которых было связано с желанием органов власти усилить свое воздействие на производственные процессы. Сложности восстановления экономики республики, необходимость рационального расходования имевшихся ресурсов, подготовка транспортных предприятий к перевозкам обусловили необходимость работы контролеров. Так, Народный комиссариат государственного контроля БССР возобновил свою работу с момента освобождения первого областного центра нашей республики – Гомеля в ноябре 1943 г. Затем наркомат, отражая изменения в управлении СССР, в марте 1946 г. был преобразован в Министерство государственного контроля БССР, проработавшее в этом виде до февраля 1958 г.

Новый этап преобразований не заставил себя ждать. Повсеместно многие министерства были ликвидированы, и с февраля 1958 г. до августа 1961 г. вместо Министерства государственного контроля БССР работала Комиссия советского контроля СМ БССР. Непродолжительное время, с августа 1961 г. до декабря

1962 г., она была представлена как Комиссия государственного контроля СМ БССР. Новым в работе стала передача контролерами для выполнения транспортным предприятиям и ведомствам целого комплекса рекомендаций по преодолению недостатков. В период с декабря 1962 г. по декабрь 1965 г. основным контролирующим органом республики работал как Комитет партийно-государственного контроля ЦК КПБ и СМ БССР. С декабря 1965 г. до 1991 г. включительно действовал Комитет народного контроля. Превращение органов партийно-государственного контроля в КНК было связано с желанием руководства СССР привлечь больше работников к делу контроля, повысить их роль в деятельности специализированных органов.

3.2. Автотранспорт общего пользования – основная сфера действий органов контроля в 1944-1958 гг. Работа НКГК БССР в отношении транспорта развернулась в январе 1944 г. и касалась функционирования НКАТ. Основной формой работы стали проверки, которые планировались заранее и были связаны с выполнением постановлений правительства БССР. Так, в апреле 1944 г. была произведена проверка реализации решения СНК БССР от 15 января 1944 г. о возобновлении работы Гомельского АРЗ, выяснена обеспеченность его оборудованием и кадрами. Важно, что под влиянием органов контроля ведомства перераспределяли необходимые предприятиям ресурсы. Но, несмотря на усилия, многое из задуманного реализовать не удавалось. Так, к проблеме возобновления работы АРЗ в Гомеле контролерам пришлось вернуться в октябре 1944 г., когда был рассмотрен вопрос обеспеченности производства рабочей силой [795, л. 17]. В том числе и при помощи контролеров положение дел здесь было исправлено.

Каждый год приносил органам контроля новые вопросы. Так, 29 августа 1946 г. на повестке дня у них появилось постановление СМ БССР о мероприятиях по организации АРМ и улучшению эксплуатации автопарка. Помощь органам контроля здесь оказывала ГАИ, которая следила за эксплуатацией транспорта, привлекая к ответственности лиц, виновных в нарушениях [708, л. 32]. Одним из основных направлений работы органов контроля в отношении всего транспорта в целом и автотранспорта в частности были проверки расхода ГСМ предприятиями. Так, большинство предприятий Минавтотранса систематически перерасходовали горючее. Например, Гомельская АТК за лето-осень 1946 г. – 2637 кг бензина. Особенно много – в небольших автохозяйствах, имели место и факты хищений [1028, с. 2]. К сожалению, проблема оказалась одной из наиболее сложных. До конца решить ее не удалось, хотя без проводившихся контролерами мероприятий ситуация было бы еще хуже. Острым был и финансовый вопрос. Так, МГК в феврале 1947 г., исходя из результатов проверок, потребовало от Минавтотранса предотвращать незаконное расходование средств по АТК [473, л. 77]. Контроль был тем более жизненно необходим, так как руководители ряда хозяйств не проводили профилактических осмотров и ремонтов.

Органы контроля отличались упорством в достижении поставленных целей, раз за разом возвращаясь к одному и тому же вопросу, чтобы добиться его решения. К организации контроля органы управления подходили комплексно, не надеясь только на одну какую-либо специализированную организацию, например, привлекали к работе ГАИ.

В 1950-е гг. произошло расширение воздействия органов контроля на автотранспорт. Так, в марте 1951 г. МГК БССР рассмотрело деятельность Бобруйской АШ, недостатками были признаны сокращение учебных планов и уменьшение учебной езды [49, л. 18]. Однако, главным направлением работы контролеров осталось проведение ревизий АТК, например Витебской в 1950 г. О серьезности вопроса говорит тот факт, что о результатах проверки министр МГК И. Волошин докладывал председателю СМ БССР А. Клещеву [477, л. 154]. В практике МГК, например, в 1952 г., была также проверка обращений, которые поступали в бело-

русское правительство. Продолжал проводиться контроль за выполнением решений органов власти о расходовании ГСМ [361, л. 71]. Отметим, что деятельность органов контроля способствовала уменьшению злоупотреблений в этой сфере. Постоянно в сфере их внимания были социально-экономические вопросы транспортников. Так, в ноябре 1955 г. министр госконтроля БССР А. Куликов рассматривал состояние дел с их жилищным обеспечением [362, л. 34]. Однако, этот вопрос был настолько сложным, что реально помочь здесь органы контроля не смогли. В своей работе контролеры были не одиноки, им продолжала содействовать ГАИ. Так, во время подготовки к неделе безопасности движения в сентябре 1958 г. были задержаны шоферы при перевозках неучтенных грузов [1181, с. 3]. Такие факты выявлялись и в дальнейшем.

Несмотря на предпринятые усилия недостатков не становилось меньше. Так, приказ по МАТШД от 31 декабря 1954 г. отметил отсутствие должного руководства со стороны начальника Пинской АТК, что привело к присвоению выручки со стороны кондукторов [801, л. 6]. Органы контроля постоянно обязывали ведомства принимать меры по ликвидации недостатков. Например, приказ от 29 июня 1955 г. по Витебскому облавтоотресту был направлен на освобождение от должностей лиц, которые были уличены в присвоении средств. Стал доводиться ежедневный план сдачи выручки каждому водителю [802, л. 49]. Подобного вопроса касалось и постановление Коллегии ГУАТ от 24 июля 1957 г., отметившее, что в результате отсутствия требовательности к работникам проявили себя случаи нарушения дисциплины, за 1956 г. было зарегистрировано 11779 случаев присвоения денег кондукторами и водителями [750, лл. 19, 23]. То есть у контролеров здесь осталось большое поле работы. Важным направлением стало и реагирование на жалобы населения. Затем это вынуждены были делать и ведомства. Так, 8 декабря 1955 г. появилось постановление Коллегии МАТШД БССР. Особенно неблагоприятно дело обстояло в Брестской автобусной АТК, на которую в 1955 г. поступило 28 жалоб и заявлений из 86 по всем хозяйствам облавтоотреста. Поток недостатков заставлял ведомства укреплять собственные службы, о чем свидетельствовало постановление Коллегии МАТ БССР от 5 февраля 1957 г., касавшееся подбора контрольно-ревизорских кадров [749, л. 18]. Контролеры оказались важным фактором влияния на работу транспортников, противодействовали злоупотреблениям, повышали качество обслуживания населения и производства.

3.3. Необходимость введения контроля специализированных органов за функционированием всех основных видов транспорта общего пользования БССР. В период конца 1943-58 гг. в компетенции МГК БССР отсутствовало право проверок железнодорожных предприятий, скорее всего из-за их стратегического, во многом военного характера, а также позиции органов власти, не считавших это возможным. В то же время о необходимости специализированного контроля говорили недостатки в организации железнодорожных перевозок, так, в 1947 г. о проблемах в эксплуатации пригородных поездов, например, на маршруте Барановичи–Столбцы свидетельствовали десятки актов, поступивших в службу резерва проводников [357, с. 3]. Определенной альтернативой отсутствию деятельности МГК было осуществление проверок парторганами. Так, проведенная Витебским обкомом КП(б)Б в декабре 1947 г. проверка вскрыла недостатки в обслуживании пассажиров. Но вместо эффективных мер начальник Оршанского отделения ЗЖД в ответ ограничился лишь приказами [1194, с. 4]. Недостатки могли проявлять себя в самых разных сферах. Например, партсобрание Витебского отделения ЗЖД в марте 1949 г. рассмотрело вопрос об искажении отчетности и предложило усилить контроль за ее ведением [889, л. 17]. Но недостатки продолжали иметь место.

Если рассмотреть ситуацию с контролем на ЖД в более поздний период, то необходимо отметить, что и в 1950-е гг. они оставались вне сферы действия МГК.

С другой стороны, линейный суд на ЖД обладал в 1950 г. компетенцией осуждать тех руководителей, чьи предприятия допускали простои вагонов. Однако, такие меры ситуацию не спасали, так как необходимо было укрепление МТБ погрузочно-разгрузочных работ. В период своего существования на недостатки реагировал политотдел БЖД, так, им в 1952 г. была исправлена ситуация в Гомельском резерве проводников, где была низкая дисциплина. Транспортная прокуратура Минского участка в 1957 г. принимала меры по сигналам, которые касались злоупотреблений служебным положением со стороны ряда работников ст. Минск-Восточный, выразившихся в хищениях материалов [1221, с. 2]. На ЖД действовала и прокуратура, чего не было на автотранспорте общего пользования. В 1960 г. транспортные прокуратуры в СССР были, как оказалось, временно ликвидированы, а их функции были возложены на прокуратуры республик.

Использовались для контроля за железной дорогой и силы общественности. Так, в Гомеле, Могилеве в 1951 г. работали десятки комсомольско-молодежных постов по контролю за продвижением железнодорожных грузов длястроек. На Минской ЖД в 1952 г. перевозкам содействовали посты общественного контроля за продвижением «почетных» грузов. Таких примеров было много. В ноябре 1958 г. ЦК ЛКСМ БССР принял предложение участников совещания молодых железнодорожников БЖД о проведении рейда по проверке готовности предприятий к работе зимой. Но, несмотря на усилия различных организаций, обладавших правом контроля в отношении железных дорог, недостатков там оставалась много, что подтолкнуло органы власти передать вопросы рационализации их деятельности специализированным органам.

Продолжали осуществлять свои контрольные функции в отношении автотранспорта и электротранспорта парторганы. Например, протокол парторганизации Витебского трамвайного управления в апреле 1952 г. отметил факты злоупотреблений с билетами в момент их изготовления, в сентябре 1959 г. отразил хищение стройматериалов [925, л. 23; 928, л. 50]. Виновные были наказаны. В свою очередь в феврале 1959 г. партком Витоблавтогтреста обязал руководителей предприятий активизировать работу по предотвращению приписок в путевых листах [912, л. 3]. При совместных усилиях контролеров и паркомов поле для злоупотреблений сужалось.

Речной транспорт республики так же, как и железнодорожный, в 1950-е гг. не подвергался проверкам специализированных контрольных органов. В то же время и его работа не была лишена недостатков. Одной из важных проблем было содержание флота в образцовом состоянии, проведение необходимого ухода за механизмами, что сохраняло суда от преждевременного износа. На ряде пароходов не проводились мероприятия по экономии топлива, так как работники неудовлетворительно ухаживали за паросиловыми установками. Большой экономический ущерб наносили простои судов в ремонте, в ожидании погрузки и выгрузки [387, с. 2]. Таким образом, и речники имели все основания для перевода своей работы в сферу ответственности государственных контролеров.

3.4. Расширение функций органов контроля БССР в 1958 г., основные вопросы их деятельности в отношении транспорта. Новый импульс деятельности органам контроля дала замена МГК на КСК СМ БССР, в практику которой вошло издание постановлений. В июле 1958 г. одно из них касалось принятия мер по результатам проверок, которые выявили недостатки в обслуживании населения автобусными перевозками в Гомельской и Могилевской АТК. Контролеры указали на отсутствие на линиях необходимого количества автобусов, их опоздания и сходы [363, л. 32]. Характерной стороной отчетов КСК было описание как негативных, так и положительных фактов, однако, первых было несравненно больше. Одной из форм работы было выполнение мероприятий в соответствии с приказами, которые, например, издавались председателем КСК Ф. Барановым. В ходе их реализации, например,

в октябре 1958 г. проверкой было выяснено состояние обслуживания населения Гродненской области автобусными перевозками. Отметим, что, с одной стороны, увеличился объем перевозок, а с другой – для пассажиров не были созданы элементарные условия [831, л. 46, 48]. В итоге контролеры потребовали соблюдения графиков движения автобусов, объяснения фактов их срыва, своевременного рассмотрения жалоб, чем содействовали улучшению транспортной работы.

На наличие эффекта от работы контролеров указал и приказ по Витоблаватотресту в марте 1958 г., когда проверкой его пассажирских АТК была установлена слабая работа контрольно-ревизионной службы [823, л. 68]. Проблем не убывало. Так, при строительстве Старобинского калийного комбината ряд шоферов в 1958 г. были пойманы при воровстве, что оправдывало расширение деятельности контрольных органов. Важным аспектом деятельности контролеров была проверка выполнения предприятиями их рекомендаций. Например, в октябре 1959 г. КСК провел учет работы грузовых автомобилей в Волковысской АТК № 1. По итогам проверки было заявлено, что в результате выполнения постановления СМ БССР от 20 июля 1959 г. и приказов ГУАТ, которые касались приписок, состояние учета улучшилось. Постановления обсуждались на совещаниях, проводилась разъяснительная работа с клиентурой [507, л. 200]. В документах подобного типа контролеры старались отметить конкретную направленность своей работы. Всегда указывались и недостатки, подлежащие устранению.

В сфере внимания КСК часто находились вопросы рационального использования ресурсов. В марте 1959 г. контролеры обратили внимание предприятий на необходимость своевременной выборки ГСМ, чтобы не создавать возможности для хищений. Одним из документов, на который опирались контролеры, было постановление СМ БССР от 20 июля 1959 г. о мерах борьбы с приписками, расхищением автобензина и фактами злоупотребления при использовании транспорта. Содействие КСК на местах оказывали облисполкомы. Так, решение Витебского облисполкома от 23 ноября 1959 г. было направлено на то, чтобы активизировать работу местного автотреста по выполнению этого постановления. Подобным решением облисполком обязал транспортников направить прокурору материалы о приписках невыполненных перевозок для привлечения виновных к ответственности. Тем не менее, в Витоблаватотресте продолжали иметь место факты списания ходовых автомобилей, в то время как они продолжали использоваться [825, л. 39]. Контролеры изучали издаваемые ведомствами документы, чтобы определить дальнейшие направления своей работы. Так, приказ по ГУАТ от 30 марта 1959 г. определил, что в ряде хозяйств допускались растраты и хищения, а в Молодечненской АТК-1 работниками бухгалтерии за предыдущий год было растрчено 11 тыс. руб. [807, лл. 6, 9]. Проверкой хозяйств Витебского автотреста, произведенной комиссией ЦК КПБ в 1 полугодии 1960 г. было установлено, что слабый контроль за выпуском автомобилей из гаража отрицательно сказывался на выполнении плана перевозок [810, л. 186]. Здесь мы выделим факт того, что и работа контролеров нуждалась в улучшении.

Круг поднимаемых контролерами вопросов все время расширялся. Так, в 1960 г. КСК произвела проверку выполнения постановлений СМ БССР об усилении мер пожарной безопасности в его автохозяйствах. Проверкой было установлено, что, несмотря на указания, руководители АТК не провели необходимой работы [809, л. 29]. По ее итогам ГУАТ был вынужден издать приказ, где сам предложил меры по преодолению недостатков. Круг контролируемых вопросов здесь был широк. Так, КСК в апреле 1961 г. с помощью общественности проверила рассмотрение жалоб, поступивших в центральный аппарат ГУАТ. Оказалось, что руководители допускали нарушение постановления ЦК КПБ от 19 сентября 1958 г. о рассмотрении заявлений трудящихся, виновные взысканиям не подвергались [107, с. 4]. КСК потребовала от начальника ГУАТ В. Дробышевского устранить недостатки. Как ответ на замечания в этом ведомстве были разработаны и осуществлены новые меры по улучшению дел.

Органы контроля сотрудничали с различными организациями. Исходя из постановления Президиума республиканского совета профсоюзов об усилении контроля профсоюзов за работой автомобильного и электрического пассажирского транспорта в 1960 г. были созданы комиссии общественного контроля за их работой. Действовали также созданные профсоюзом работников связи, рабочих автотранспорта и шоссейных дорог БССР в 1960 г. комиссии общественного контроля за техническим состоянием автомобилей [753, л. 4]. Чем чаще проверялся какой-либо участок работы, тем оказывалось лучше для ритмичной транспортной работы.

3.5. Распространение деятельности органов контроля БССР на все виды транспорта общего пользования, основные формы работы контролеров в 1961-65 гг. Новое преобразование контрольных органов, выразившееся в замене КСК в августе 1961 г. на КГК, а затем в 1962 г. на КППК, сделало возможным воздействие уже на все транспортные ведомства. Одним из основных направлений деятельности КГК была проверка выполнения постановлений правительства. Так, в поле зрения контролеров были постановления СМ БССР от 26 апреля 1960 г. о мерах по улучшению использования подвижного состава ЖД и от 28 марта 1961 г. о мерах по обеспечению погрузки вагонов. С одной стороны, у проверенных ведомств было отмечено развитие механизации погрузочно-разгрузочных работ, но, с другой стороны, данные мероприятия не были доведены до завершения [508, лл. 6, 7]. Проверкой подобного типа контролеры оказали незаменимую помощь железнодорожникам, так как заставили СНХ и ведомства улучшить состояние погрузочно-разгрузочных операций. О том, что в работе железнодорожников было много недостатков, говорило постановление СМ БССР от 23 февраля 1961 г. по фактам прописки веса перевозимых грузов [727, л. 11 об.]. Еще шире развернул деятельность КППК. Например, транспортный отдел КППК Железнодорожного района г. Витебска только за 1963-64 гг. провел проверки готовности и Западно-Двинского технического участка речников к навигации, и работы автобазы № 4 Витебска, и внедрения передовых методов труда на ст. Витебск [1195, с. 2]. Усиление влияния контролеров было связано с желанием органов власти добиться безусловного выполнения повышенных производственных обязательств, взятых транспортниками после XXI съезда КПСС и XXV съезда КПБ.

Вопросы, поднимавшиеся контрольными органами БССР в отношении железнодорожного транспорта, степень эффективности их усилий, взаимодействие с общественными организациями. Новой чертой в деятельности КППК было то, что если раньше составлялись планы работ, то теперь памятки. В памятке проверки Витебского отделения БЖД по вопросу обеспечения перевозок грузов в 1963 г. был записан перечень проблем для изучения, среди них состояние учета простоя вагонов на станции и на путях предприятий, причины простоя. Одной из основных форм работы в 1-й половине 1960-х гг. осталось составление справок по результатам проверок. Так, такая справка, касавшаяся обеспечения перевозок грузов Витебским отделением за 1963 г., отметила положительные и отрицательные моменты, негативным оказалось невыполнение плановых показателей, наличие браков. Контролеры определили предприятия, которые задерживали вагоны под грузовыми операциями, отметили их причины – отсутствие контроля со стороны руководителей за обеспечением подачи вагонов, нехватка погрузочных механизмов [519, лл. 2, 4, 9, 35, 36]. В итоге в соответствии с замечаниями контролеров железнодорожники разработали мероприятия, направленные на выполнение планов, письменно доложили о них в Витебский областной КППК. В 1963 г. были определены причины опоздания поездов на ст. Полоцк – неготовность состава формирования, неправильная регулировка [519, лл. 115, 190]. Важным направлением работы было решение вопросов с обеспечением безопасности движения. Так, в августе 1963 г. были рассмотрены результаты проверок состояния железнодо-

рожных переездов вблизи ст. Минск-Восточный и даны указания по их оборудованию [1116, л. 72]. В целом, исходя из замечаний, транспортникам постоянно предлагались мероприятия по ликвидации недостатков с предоставлением отчета о проделанной работе, что заставляло быстрее реагировать на них.

В ряде случаев какое-либо из замечаний было направлено сразу нескольким ведомствам. Так, КППК в августе 1964 г. указал руководству БЖД и Минавтотрансу на то, что они не полностью обеспечили выполнение постановлений СМ БССР и указаний КППК по улучшению доставки грузов. Поэтому им было предложено развивать централизованный завоз и вывоз грузов со станций, наладить информацию об их подходе. Отмеченные недостатки по указанию КППК должны были быть немедленно ликвидированы, в то время как у его предшественников такой компетенции не было. Но, как показала дальнейшая практика, от этого недостатков не стало меньше. В некоторой степени это объяснялось более строгим подходом к работе. То, что раньше серьезным недочетом не считалось, стало уже привлекать более пристальное внимание.

Хорошим помощником органам контроля были бригады общественности – «РП», массово развернувшей свою деятельность в 1962 г. Такая бригада на Барановичском отделении БЖД взяла под контроль использование паровозов и вагонов. По сигналам «РП» руководство отделения принимало меры по ликвидации недостатков [1073, с. 2]. Штаб по руководству комсомольскими контрольными постами при Минском отделении принимал оперативные меры по сигналам рейдовых бригад «КП». Многие значили сигналы от отдельных рабочих в редакции газет. Опора на общественность была отличительной чертой работы КППК, что стало одной из предпосылок преобразования его в декабре 1965 г. в КНК. Так, внештатный транспортный отдел КППК Железнодорожного района г. Витебска, образованный в 1963 г., занимался вопросами обеспечения перевозок на ст. Витебск. Силы контролеров были распределены таким образом, чтобы проконтролировать все участки. Опора на рабочих позволила вскрыть факты бесхозяйственности. Обсуждая результаты проверки, КППК обязал администрацию отделения разработать мероприятия по устранению недостатков. В 1964 г. внештатные контролеры проверили, как выполняется постановление КППК, и оказалось, что первая проверка принесла пользу [1195, с. 2]. Все это только расширило контрольную деятельность.

Помощь внештатникам оказывали областные КППК, обобщая опыт их работы и указывая на недостатки. В целом, опираясь на парторганизации, группы содействия работали по проверке исполнения директив правительства, занимались ликвидацией бесхозяйственности.

КППК постоянно проводил акции, которые касались проблемных участков работы БЖД. В мае 1963 г. комитет осуществил проверку хранения и вывоза грузов со станций, состояния использования подвижного состава. Так, простои на станциях БЖД за 1-е полугодие 1964 г. сократились на 1,67 часа. Однако, сохранить набранные темпы оказалось сложным, и в августе 1964 г. КППК вновь указало Управлению БЖД и Минавтотрансу на то, что они не приняли мер к дальнейшему развитию централизованного завоза и вывоза грузов. Информация о подходе грузов была организована плохо. Поэтому КППК поручил Госплану БССР, Белорусскому СНХ и Управлению БЖД решить вопрос об организации баз для приемки грузов, прибывавших в адрес организаций, не имевших подъездных путей [1188, с. 3]. По итогам проверок контролерами на местах постоянно вносились предложения по устранению недостатков. Так поступила группа содействия КППК паровозного депо Жлобин в ноябре 1963 г., проверившая выдачу на паровозы смазочных материалов. Для достижения рентабельности депо группа содействия стала доводить паровозникам результаты их работы за месяц [534, с. 2]. Работа контролеров носила целенаправленный характер. Так, в марте 1965 г. КППК и СМ БССР проверил, как использовались грузовые вагоны, подлежащие ремон-

ту в Гомельском отделении, и ответственным лицам были объявлены выговора. Основными причинами простоев в ожидании ремонта по мнению контролеров было систематическое невыполнение станциями процесса подачи вагонов на ремонтные пути [332, с. 3]. Заметим, что контролерами не только велся поиск недостатков, но и предлагались конкретные пути их устранения.

Не уходили от имевшихся проблем и парторганизации, так как общереспубликанский контроль был с конца 1962 г. к тому же был определен как партийно-государственный. Например, партсобрание Витебского отделения БЖД в мае 1962 г. рассмотрело Письмо ЦК КПСС об усилении борьбы с взяточничеством и отметило случаи хищений, решило наказать виновных. Там было обсуждено и постановление КППК от 30 октября 1964 г. и отмечено, что недостатки в деятельности Витебского отделения проявились в результате слабого управления. Поэтому партбюро обязали заслушивать отчеты начальников отделов о финансовой деятельности [892, лл. 73, 80]. Парторганизация ОРС Оршанского отделения в январе 1964 г. решила ежемесячно собирать членов группы содействия КППК, доводить до сведения результаты проделанной работы [906, л. 2]. Но в ряде случаев деятельности групп содействия оказывали препятствие, вместо того, чтобы устранять недостатки, руководители подразделений БЖД.

Основные направления деятельности органов контроля БССР по отношению к автотранспорту общего пользования и электротранспорту. По сложным вопросам КПК помогало транспортникам обращаться к руководству республики, так, в июне 1962 г. поступила записка к 1-му секретарю ЦК КПБ Мазурову К., которая касалась восстановления их права налагать штрафы за безбилетный проезд. После вмешательства ЦК КПБ этот вопрос был решен положительно. Поле деятельности у КПК было обширным, так как объем нарушений у автотранспортников был значителен, только за 1961 г. контрольно-ревизорской службой ГУАТ было выявлено 8647 случаев присвоения выручки водителями и кондукторами, а эффективных мер к наказанию не предпринималось [509, л. 58]. Отметим, что ряд недостатков проявлялся из года в год, не спасала и деятельность контролеров. Более активно в отношении ГУАТ (Минавтотранса) действовал КППК, его работа оказалась многоплановой, так, в 1963 г. была произведена проверка норм расхода ГСМ в хозяйствах. Она опиралась на постановление республиканских органов власти от 31 декабря 1961 г. об упорядочении снабжения. Было выяснено, что, несмотря на приказы министерства, постановление органов власти от 13 января 1961 г., нормы расхода отсутствовали, что создавало почву для злоупотреблений [509, л. 28]. Работа контролеров здесь дала результат, так как нормы были определены. В результате проверки снабжения запчастями было установлено, что по Минавтотрансу отсутствовал контроль за их передачей потребителю, нарушался принцип распределения [1116, л. 50]. Что и было впоследствии исправлено. Проблем было много. Так, в марте 1965 г. Брестский городской комитет КППК проверил работу местного автобусного парка. Были выявлены застарелые недостатки, когда автохозяйства не всегда обеспечивали плановое количество рейсов и нарушали графики движений.

Самое большое количество проверок производили группы содействия КППК, работавшие на общественной основе. Так, в автопарке Бобруйска группы содействия, выполняя решение местного горсовета, в марте 1963 г. изыскивали резервы уплотнения графика движения автобусов. Но, к сожалению, многие решения горсовета так и остались на бумаге. С другой стороны, группы содействия КППК за 1963 г. проверили по республике 15,5 тыс. автобусов, троллейбусов и такси, что помогло хозяйствам справиться с выполнением финансовых планов [54, с. 2]. По поручению Бобруйского городского КППК группы содействия в ноябре 1964 г. проверили в местном автопарке работу бензозаправщиков и вскрыли причины утечки бензина. Характерной чертой контролеров было то, что они не просто проверяли работу, но и оказывали помощь в налаживании движения ма-

шин на маршрутах. Несмотря на недостатки в их работе, от усилий контролеров был эффект, так, проверив использование средств в хозяйствах, группа содействия КПК Минского облвотреста в 1965 г. вскрыла растраты на 31 тыс. руб. [1210, с. 2]. В результате виновные понесли наказание. Много работы у контролеров было и на предприятиях электротранспорта. Так, ими были обнаружены случаи хищения запчастей из гаража ТТУ Минска. В целом от органов контроля население крупных городов ждало улучшение работы троллейбуса и трамвая.

Как и раньше, несмотря на усилия контролеров, на помощь им со стороны различных организаций, недостатки продолжали иметь место. Поэтому в целях усиления контроля 5 февраля 1962 г. было утверждено положение о контрольно-ревизорской службе ГУАТ. Важным оказался приказ от 26 июня 1962 г. начальника ГУАТ о мерах по усилению борьбы с расхищением собственности [815, лл. 6, 80]. Необходимо выделить тот факт, что проверки КПК не были внезапными. Это снижало их эффективность, так как недостатки могли быть сокрыты, особенно по документам. С другой стороны, народные контролеры сами или совместно с парторганизацией могли ставить наиболее важные вопросы перед вышестоящими органами и при совместных усилиях решать их, но не всегда этим пользовались, что снижало эффективность работы.

Сферы приложения усилий органов контроля на речном и воздушном транспорте. На речном транспорте контролеры в 1961 г. противостояли злоупотреблениям при расстановке кадров, рассматривали случаи кумовства в ВДРП в целях их устранения [58, с. 2]. И других недостатков там было много, так, в 1961 г. была произведена проверка состояния учета грузовых перевозок. Было установлено, что руководство ВДРП в отчетах увеличило выполнение плановых показателей с фактических 82,6-99% до 101,4-119,4%, включив перевозки, выполненные после окончания навигации. Был скрыт ряд случаев аварийных ситуаций, неправомерно списано много двигателей. Не принимались меры по внедрению новой техники, неудовлетворительно был поставлен ремонт судов, что приводило к их сходам с маршрутов [1112, лл. 4, 6]. Важное место в работе контролеров заняла, проведенная КПК проверка выполнения постановления республиканских органов власти от 18 мая 1962 г. о мерах по усилению борьбы с взяточничеством в системе ГУРФ. Контролерами было отмечено, что речниками был выполнен ряд мероприятий по улучшению контроля за сохранностью собственности, изданы приказы по ГУРФ от 20 марта 1959 г., 18 июля 1960 г., 18 июня 1962 г., но многие мероприятия до конца доведены не были. Поэтому в феврале 1964 г. была произведена повторная проверка, которая также выявила много недостатков, в том числе новые факты хищений. Руководители речников к тому же несвоевременно реагировали на выявленные факты бесхозяйственности [509, лл. 165, 175]. В итоге под влиянием проверки руководителями ГУРФ были разработаны мероприятия по устранению недостатков в сохранности собственности, на ряд виновных были наложены взыскания.

Помогала и общественность, так, группа содействия КПК в 1963 г. на Бобруйской пристани в целях повышения ритмичности работы добилась, чтобы баржи от пункта погрузки до места назначения шли с одним буксиром. В июле 1963 г. контролеры разобрали случаи некачественной эксплуатации техники и дали свои рекомендации по улучшению ситуации [1116, л. 73]. В целом вопросы решались самые жизненные. По результатам проверок контролерами всегда предлагался комплекс мероприятий, которые речники были обязаны выполнить. Хорошей практикой была подача речниками отчетов о своей деятельности в КПК, так как это заставляло их устранять недостатки.

Находилось много дел и в авиации. Так, парторганизация Витебского аэропорта в марте 1963 г., выполняя рекомендации КПК, рассмотрела вопрос о наведении порядка в учете материальных ценностей. В июне 1964 г. она же обязала председателя группы содействия КПК проводить внезапные проверки подготов-

ки самолетов к полетам [946, лл. 22, 24; 947, л. 50]. Среди авиаторов республики в 1964 г. была проведена проверка выполнения постановления ЦК КПБ и СМ БССР от 18 мая 1962 г., которая выявила факты хищения ценностей и их утери [509, л. 166]. Хорошо, что деятельность контролеров приводила к конкретным результатам. Так, по итогам проведенной в 1965 г. проверки КПК Брестского обкома КПБ и облисполкома командир местной авиаэскадрильи наказал виновных за ведение бортовой документации и лишил их премий [517, л. 11]. Таким образом, ни одно из транспортных направлений в республике не оставалось без внимания контролеров, так как везде имелись недостатки, в ряде случаев серьезные.

3.6. Преобразование органов контроля в 1965 г., основные направления работы КНК БССР в 1965-69 гг. После создания КНК были усилены проверки исполнения директив правительства, вскрывались резервы развития экономики. В 1966-68 гг. особое внимание уделялось вопросам внедрения новой техники, анализировались факты неудовлетворительного положения дел в этой сфере, изучались причины, которые порождали подобные явления [326, с. 11, 14]. Проводился поиск возможностей улучшить работу предприятий. Для этого с помощью решения ЦК КПБ об усилении работы по экономии от 28 января 1967 г. была увеличена активность КНК и отрядов «КП». Под влиянием КНК руководители предприятий стали больше уделять внимания мероприятиям по уменьшению потерь рабочего времени. Органы КНК принимали участие в осуществлении планов НОТ, особенно в условиях перехода на новую систему планирования. Комитеты и группы народного контроля проводили смотры, ставили перед руководителями вопросы об улучшении условий труда. В соответствии с поручениями органов власти они осуществляли контроль и вели работу по выработке предложений, направленных на сокращение управленческого аппарата. Необходимо помнить, что органы КНК находились под влиянием парторганов. Так, в 1968 г. в адрес контролеров были высказаны критические замечания, например, на Витебских областной, городских и районных партийных конференциях. В отчетных докладах там была дана оценка деятельности органов КНК и их внештатного актива, особенно в оказании помощи по выполнению планов и обязательств, соблюдению дисциплины. Деятельность КНК оказалась далека от совершенства, что проявилось в наличии большого количества недостатков в транспортной работе и хозяйственной деятельности [337, л. 1]. Но только от одних контролеров решения подобных вопросов требовать было нельзя, так как они сами были зависимы и от органов власти, и от социально-экономического состояния республики.

Проблемы в работе железнодорожного транспорта БССР, поднимавшиеся контролерами. С момента своего образования КНК активно включился в деятельность по улучшению железнодорожных перевозок. Так, в соответствии с постановлением СМ СССР от 10 марта 1966 г. об обеспечении своевременной разгрузки вагонов и вывоза грузов, например, КНК Витебской области произвел проверку его выполнения. Под влиянием контролеров со стороны Витебского отделения БЖД были приняты дополнительные меры по введению круглосуточного информирования о прибытии вагонов на станции, усилен контроль за выгрузкой. Сложные вопросы взаимоотношений БЖД и промышленности выносились на обсуждение районных и областного КНК, где к виновным в простоях вагонов принимались меры воздействия [606, л. 1, 8]. Часто транспортники обращались за помощью к контролерам. Многие зависело и от активности их специалистов, так, инспекторы КНК БССР М. Чистов и А. Куликович в июне 1967 г. через газету «Советская Белоруссия» сообщили о недостатках в сохранности грузовых вагонов на БЖД, чем подтолкнули управление дороги принять дополнительные меры по улучшению контроля. Во все вагонные депо были назначены специальные инспекторы, на каждом узле созданы группы общественных инспекторов.

Республиканский КНК в 1967 г. большое внимание уделил вопросу выполнения железнодорожниками обязательств по примеру Приволжской дороги, обеспечивавшей перевозки сверхплановых грузов за счет внутренних резервов. Негативным моментом, как выяснили контролеры, было превышение установленной нормы времени оборота грузовых вагонов из-за их задержек на путях предприятий. Проверка КНК в августе 1967 г. показала, что ряд министерств по-прежнему допускали его сверхнормативные простои, не сокращали их в БЖД. Поэтому КНК БССР объявил выговор, поставил на вид, сделал денежные начеты ряду должностных лиц [108, с. 1]. Отдел по машиностроению, химической промышленности, транспорту и связи КНК БССР все время проверял состояние дел с использованием вагонов на предприятиях и станциях.

В работе транспорта возникали и новые проблемы, так, в июне 1967 г. за помощью к председателю КНК БССР Смирнову А. обратилось руководство БЖД в связи с тем, что подъездные пути Полоцкого НПЗ и материальная база ст. Новополоцк не соответствовали мощностям по нефтепереработке. Поэтому железнодорожники ожидали от КНК содействия [625, лл. 78, 79]. Совместными усилиями с течением времени проблема была решена. Одной из главных задач КНК продолжал оставаться контроль за выполнением государственных решений. Так, чтобы улучшить ситуацию с разгрузкой вагонов в январе 1968 г. ЦК КПБ и СМ БССР издали постановление об усилении работы в этом направлении. Было отмечено, что большие потери допускались в выходные и праздничные дни, когда на дороге своевременно не разгружалось до 1 тыс. вагонов в сутки. Постановление потребовало с Управления БЖД и Минавтотранса принятия мер по ритмичному вывозу грузов, ввело персональную ответственность руководителей предприятий [96, с. 2]. Соответственно КНК БССР старался оперативно рассматривать вопросы, связанные с использованием подвижного состава, и принимать строгие меры к руководителям, которые нарушали порядок перевозок.

Главные формы работы контролеров по отношению к автотранспорту общего пользования и электротранспорту. Основным направлением деятельности КНК здесь остались проверки. Контролеры в июле-августе 1966 г. выяснили, что Минавтотранс и его областотресты провели подготовку к переходу на новую систему планирования, уменьшилось число хозяйств, которые не выполняли план накоплений. Но недостатком стало наличие сверхнормативных запасов материалов. Ряду хозяйств, которые должны были переходить на новые условия, не были доведены показатели по внутривозовскому хозрасчету, не были выяснены причины перерасхода горючего, что препятствовало анализу себестоимости перевозок [510, лл. 4, 7]. Поэтому контролеры предложили больше внимания уделять внедрению НОТ и совершенствовать учет. Выявилось, что больше всего недостатков было у тех предприятий, которые к переходу на новые условия не готовились. Так, в Минской автоколонне № 2411 только за 1 полугодие 1966 г. было отмечено 164 случая нарушений финансовой дисциплины [127, с. 2]. Руководителям под влиянием контролеров пришлось перестроить свою работу. Много функций было у групп содействия КНК. Так, в Лидской автоколонне № 2416 в 1966 г. она занималась анализом расходования электроэнергии и сырья. В Слуцкой автобазе № 19 установили случаи срыва пломб со спидометров, чем предотвратили приписки пройденных километров [198, с. 2]. Формы работы были разнообразны. В сентябре 1966 г. в Минском городском автотресте прошло совместное совещание секретарей парторганизаций, руководителей хозяйств, председателей групп КНК по вопросу проведения смотра по экономии. В свою очередь, в декабре 1966 г. КНК БССР вскрыл факты безответственного отношения к выполнению указания органов власти по обеспечению вывоза грузов с железной дороги в праздничные дни.

У КНК были большие права по раскрытию фактов бесхозяйственности. О своей работе контролерам докладывали все организации, у которых были выявлены недостатки. Так, в 1966 г. Витебский областотрест отчитался перед област-

ным КНК за централизованный вывоз грузов. Но по ст. Витебск такая работа осуществлялась в основном в одну смену. Поэтому автотрест предложил контролерам помочь ему решить вопрос с организацией работы 2-й смены. Во многом это удалось реализовать. Деятельность КНК была многоступенчатой, включала выявление недостатков, определение их причин, разработку плана мероприятий по их устранению. Одной из основных форм работы было издание постановлений. 22 августа 1967 г. появилось решение, например, Витебского областного КНК, касавшееся неудовлетворительного выполнения постановления СМ БССР от 18 июля 1966 г. о повышении эффективности использования автотранспорта [757, лл. 10, 11]. Контролеры определили, что это происходило по причине составления заявок на перевозки без расчетов потребности.

На местах работу проводили группы содействия, во многих случаях их усилия были эффективны. Так, контролеры 2-го автобусного парка Минска в 1966 г. во время смотра бережливости помогли сэкономить за 9 месяцев 140 тыс. литров ГСМ [37, с. 3]. Контролеры Минской автобазы № 1 обращали внимание руководства на то, что факты приписок в перевозках происходили с согласия обслуживаемых предприятий. Там шли на приписки, так как не умели организовать работу. В результате усилий контролеров был налажен учет перевезенных грузов, злоупотребления были предотвращены. КНК получала помощь от контрольных организаций при профсоюзах. Так, члены Брестской областной, Барановичской и Пинской городских комиссий по контролю за работой автотранспорта за 1966 г. проверили 60 тыс. автомашин. Этим уровень их использования был значительно повышен. В свою очередь, за 1967 г. в Минское горуправление пассажирского автотранспорта от групп содействия КНК поступило и было внедрено 402 предложения с эффектом 39,8 тыс. руб. [397, с. 2]. Для этого к контролю и привлекались большие силы общественности.

Эффективной была совместная работа КНК и транспортников. Его работники с участием общественности в 1967-68 гг. провели проверку выполнения постановления правительства БССР об экономии ГСМ, обнаружили, что в Брестском и Минском облавтотрестах за 1967 г. было перерасходовано 3 млн литров бензина [425, с. 2]. По итогам проверки были разработаны новые мероприятия по экономии. Обоснованием деятельности КНК были достигнутые ими результаты. Так, группа народного контроля Мингоравтотреста во главе с Т. Лаврентьевым в 1968 г. основное внимание уделяла оказанию помощи в выполнении планов перевозок. По мнению транспортников, наибольший эффект от работы групп КНК был там, где ему помогала парторганизация, и наоборот.

Формы работы КНК зависели от ситуации. Так, областная комиссия по контролю за работой автотранспорта Брестского КНК практиковала рейды, когда обращалось внимание на выполнение графиков движения автобусов. В целях достижения результата КНК взаимодействовал с комиссиями по контролю за работой автотранспорта при облсовпрофах [1220, с. 3]. Работали и ведомственные контролеры, в целях совершенствования деятельности контрольной службы Минавтотранс в 1969 г. издал инструкцию о порядке проверки пассажирского автотранспорта. Однако в приказе министра автотранспорта БССР от 3 марта 1970 г. было отмечено, что некоторые ревизии проводились недостаточно квалифицированно, в результате чего не полностью вскрывались факты присвоения выручки [817, л. 20]. Вопросы, поднимаемые контролерами, касались всех сфер деятельности. Так, в 1968-69 гг. КНК большое внимание обращал на качество ремонта автомобилей. В ходе проверки выполнения постановлений ЦК КПБ и СМ БССР от 20 мая 1967 г. и СМ БССР от 19 марта 1969 г. по улучшению обслуживания населения городским автотранспортом он выяснил, что к шефской помощи по изготовлению запчастей в Минске было привлечено только 2 предприятия. К тому же созданная при Минском горисполкоме группа по координации работы городского транспорта свою деятельность проводила формально [511, л. 16]. В итоге при поддержке контролеров ситуация была исправлена.

Группы содействия КНК на предприятиях электротранспорта постоянно взаимодействовали с парторганизациями. Так, в 1966 г. в Витебском ТУ в центре их внимания оказалась реализация постановления Президиума ЦК КПБ о борьбе с пьянством. Совместная деятельность давала больше результатов. Так, по сигналу председателя группы КНК Управления витебского трамвая Зайцева С. в 1967 г. были вскрыты нарушения финансовой дисциплины [930, л. 97]. Трудностей хватало везде, так, проверка, проведенная в июле 1968 г. президиумом Белсовпрофа, выявила много недостатков в деятельности городского транспорта. Поэтому было предложено улучшить работу комиссий и групп общественного контроля, сосредоточить их внимание на качестве ремонта и техническом состоянии трамваев и троллейбусов. С другой стороны, результаты работы контролеров могли быть противоречивыми. Так, в мае 1968 г. при участии областных комиссий КНК в Минске прошел республиканский семинар контролеров пассажирского транспорта. Положительными стали примеры того, как после их вмешательства наводился порядок на маршрутах. Но реализации принятых решений в ряде случаев добиться было сложно. Так, в Минске на всех крупных предприятиях по решению облпрофсовета в 1968-69 гг. были созданы группы общественного контроля за работой транспорта. Но к их сигналам, например, в Минском ТТУ не было внимания [424, с. 4]. То есть от КНК требовалось усилить свою работу и активней помогать общественникам, так как они действовали в одном направлении – улучшали работу транспорта.

Недостатки в работе речного и воздушного транспорта, попавшие в зону внимания контролеров. Много недочетов КНК зафиксировали у речников, особенно сложным оказался вопрос технического состояния флота ВДРП. Было выяснено, что если в 1958-64 гг. ситуация здесь улучшалась, так как шли поставки нового подвижного состава, то с 1965 г. произошел его сильный износ из-за различных нарушений в эксплуатации. Однако, сами речники реальное положение дел скрывали, так как не хотели отчитываться за свои ошибки, нести за них наказание. Тем не менее, под влиянием Республиканского КНК руководству ВДРП пришлось уделить больше внимания ремонту флота, обеспечить более строгое соблюдение схемы движения и обработки судов на линиях [514, лл. 21, 164]. Все отмеченные мероприятия помогли улучшить работу речников в целом, в то же время на судах, имевших неисправности, было бы практически невозможно достичь выполнения доведенных производственных планов.

Обращали внимание контролеры и на работу авиаторов, для чего были веские причины. Так, на Минском авиапредприятии за 1966 г. простой рейсовых самолетов составил 75 дней, план пассажирских перевозок не был выполнен. Причину недостатков контролеры нашли в отсутствии взаимодействия между ремонтными мастерскими и отделами технического обеспечения БУГА [1074, с. 4]. По мнению КНК БССР, недочетом авиаторов в 1968 г. была слабая организация пассажирских перевозок, даже в Минске не хватало билетных касс. Не были организованы предварительный прием заказов и доставка билетов на дом. Ограничение срока предварительной продажи билетов 10-ю днями увеличило скопление пассажиров [426, с. 2]. Подтверждением выявленных недостатков было появление 24 сентября 1969 г. постановления КНК БССР о недостатках в обслуживании пассажиров на воздушных линиях [735, л. 163 об].

Не везде и сами народные контролеры работали эффективно. Например, на партсобрании Управления ПУНД 9 июля 1968 г. было решено освободить от должности председателя группы народного контроля из-за его пассивности. С новым руководителем работа контролеров на трубопроводном предприятии активизировалась, в 1969 г. были проведены проверки безопасности труда, рационального использования возможностей НПС [961, л. 75; 962, л. 38]. В целом там стали лучше использовать внутренние резервы, добиваться устранения выявленных недостатков.

3.7. Сферы ответственности и формы работы КНК на транспорте в 1970-е гг., уровень эффективности его усилий. В этот период продолжилось сотрудничество контролеров с близкими им по направленности организациями, так как совместными усилиями можно было быстрее преодолеть имевшиеся недостатки. Например, письмо ЦК КПСС, СМ СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ об использовании резервов производства в 1970 г. поставило перед «КП» новые задачи по предотвращению потерь. Другое дело, что до реализации принимавшимся в тот период документам было далеко. Тем не менее, постановление ЦК КПСС о сокращении потерь рабочего времени от 3 февраля 1972 г. предложило партийным и профсоюзным организациям эффективней противостоять прогулам. Для этого необходимо было опираться на содействие КНК, его групп и постов. Контролеры должны были учитывать и решения ноябрьского Пленума ЦК КПСС 1979 г. об укреплении дисциплины. Но итоги работы контролеров не удовлетворяли органы власти. Так, постановление ЦК КПСС о мерах по улучшению работы органов народного контроля от 17 января 1980 г. отметило то, что деятельность КНК в 1970-е гг. не всегда была сконцентрирована на вопросах, от решения которых зависело выполнение производственных планов и заданий. В ряде случаев допускалось примиренческое отношение к нарушениям и злоупотреблениям [1008, с. 263]. Транспортные предприятия и КНК БССР тут исключения не составляли. Постановление 17 января 1980 г. обязало ЦК компартий республик, обкомы партии, в том числе и по БССР, КНК СССР, его республиканские подразделения, советские организации обеспечить реализацию Закона о народном контроле. Им необходимо было добиваться, чтобы КНК способствовал развитию экономики, укреплению дисциплины, порядка и организованности, повышению ответственности.

Сложности в решении вопросов, поставленных КНК БССР перед железнодорожным транспортом, взаимодействие контролеров с партийными организациями. Без усилий КНК производственные успехи транспортников были бы менее значимыми. Так, во время проверки контролерами выполнения постановления ЦК КПБ и СМ БССР от 26 августа 1969 г. о мерах по усилению перевозок грузов было выяснено, что только в объединении «Белсельхозтехника» простой вагона за 1971-74 гг. были снижены на 26,6% за счет повышения уровня механизации погрузочно-разгрузочных работ [512, л. 130]. Этого так долго добивался КНК, внедряя технические новшества. Было выяснено, что производственная недисциплинированность оказалась одной из существенных причин простоев вагонов на других предприятиях, и чтобы преодолеть их, например, внештатный отдел Барановичского городского КНК в мае 1970 г. в транспортных узлах поставил бригады, которые вели повседневный контроль за разгрузкой-выгрузкой [435, с. 2]. Но, несмотря на предпринимаемые усилия, проблема превышения норм простоя вагонов оставалась нерешенной, и поэтому контролерам постоянно приходилось напрягать свои усилия в целях их предотвращения. Так, проведенная КНК в марте 1975 г. проверка показала, что руководители министерств промышленного, сельского строительства неудовлетворительно осуществляли меры по усилению перевозок и не обеспечивали своевременной погрузки вагонов. В свою очередь, руководители БЖД не использовали резервов ускорения оборота вагонов.

Как определили контролеры, неудовлетворительное использование вагонов стало следствием того, что руководители министерств и БЖД вместо конкретной деятельности ограничивались изданием приказов. В итоге, исправляя по требованию КНК недостатки, на дороге были реализованы мероприятия по повышению механизации на всем фронте погрузочных работ.

Контролировать ситуацию, как и раньше, помогали парторганы. Так, вопрос о том, как Гомельское отделение БЖД обеспечивало удовлетворение потребностей хозяйства по перевозкам, в августе 1976 г. был рассмотрен на бюро местного обкома КПБ. Дорога была обязана ежедневно представлять информацию об ос-

татках своевременно не разгруженных вагонов и обкомам КПБ, и облисполкомам, и КНК [1322, с. 2]. Все это говорило о значимости контроля в повседневной транспортной работе. В свою очередь, партбюро Витебского отделения в апреле 1979 г. занималось решением вопросов о хищениях на ст. Крулевщизна [895, л. 17]. В целом координировал работу КНК БССР, в январе 1979 г. он рассмотрел вопрос о фактах срыва выполнения некоторыми министерствами указаний по обеспечению бесперебойной работы дороги в праздничные дни. Контроль не ослабевал ни на один день. Так, в мае 1979 г. отдел топливной промышленности, энергетики, транспорта и связи КНК разработал план проверки дисциплины перевозок грузов на БЖД. Чтобы устранить срывы выполнения таких заданий, были разработаны мероприятия для грузоотправителей по выполнению графиков движения поездов [516, л. 3]. Все это дало хороший эффект.

Важное место контролеры уделили проверке действий железнодорожников по повышению эффективности работы, изучалась разработанность мероприятий по улучшению делового содружества. Ответом на критику КНК, например, стал приказ начальника БЖД в августе 1979 г. о работе Брестского отделения. Там произошли потери погрузочных ресурсов на 1,5 млн тонн за 1978 г. по причине неудовлетворительного использования вагонов. За 1 полугодие 1979 г. производительность вагона выполнялась только на 69%. Контролерами было выявлено, что в нарушение Устава ЖД происходили массовые переадресовки вагонов, была плохо организована маршрутизация перевозок. В целях искусственного улучшения показателей было допущено неправильное зачисление вагонов в резерв, чем было скрыто за 1978 – 1-е полугодие 1979 г. более 330 тыс. часов их простоя. С помощью контролеров было определено, что медленно внедрялся единый технологический процесс работы станций, автобаз и речного порта [516, лл. 69, 71]. В итоге под влиянием КНК приказом начальника отделения виновные были наказаны, а приказ начальника БЖД указал на необходимость всем железнодорожникам сделать выводы из проверки.

Круг проблем на автотранспорте общего пользования и электротранспорте, которые решали контролеры, результаты их усилий. Работа контролеров оставалась важным фактором решения производственных вопросов Минавтотранса. Одним из них было то, что из-за недостатков в функционировании пассажирского транспорта были велики непроизводительные потери рабочего времени – для того, чтобы попасть домой, ряд рабочих преждевременно покидали цехи в вечернее время. Только за 1972 г. в Минавтотранс поступило 5959 жалоб, в том числе 2810 на нарушение графика работы горавтотранспорта [1146, л. 34]. В свою очередь, решение Витебского областного КНК от 23 февраля 1973 г. было связано с недостатками в выполнении Указа Президиума ВС СССР от 12 апреля 1968 г. о порядке рассмотрения жалоб граждан [756, л. 14]. В итоге от руководства треста КНК потребовал разработать мероприятия, направленные на устранение недостатков. Контролеры продолжали следить за ходом реализации государственных решений, например, указаний ЦК КПБ по обеспечению безопасности движения автотранспорта [737, л. 65]. Была продолжена практика отчетов транспортников о сделанной работе перед контролерами, органы контроля уделяли повышенное внимание уменьшению порожних пробегов грузовых автомобилей, создавая стимулы для организации централизованных перевозок и попутной загрузки. Тем не менее, в зоне ответственности Минского управления автодорог за 10 месяцев 1970 г. из проверенных 157 тыс. автомобилей попутной загрузке подлежали 8027 машин, но было загружено лишь 5369 автомобилей. Водители 888 машин отказались от попутной загрузки, свыше 900 шоферов не остановились. Соответственно было составлено 3290 актов о нарушениях [428, с. 2]. Все это негативно влияло на конечную эффективность использования транспорта.

Поэтому КНК БССР обратил внимание органов власти на то, что руководители автохозяйств фактически не несли ответственности за бесхозяйственное ис-

пользование автомобилей, разработал комплекс мер, направленных на преодоление подобных недостатков.

Народный контроль соседствовал с ведомственным и партийным. Так, правительство БССР в июне 1971 г. утвердило Положение о контрольно-ревизорской службе Минавтотранса. Комиссия Главной инспекции Госснаба СССР следила за эксплуатацией шин. Но проблемой ведомственного контроля было то, что транспортники часто заранее знали о проверке. Как раз здесь и проявлялось одно из преимуществ КНК, хотя и его проверку можно было предвидеть. Контроль расширяли по нескольким направлениям, для этого в республике был проведен конкурс на лучшую областную, городскую общественную комиссию и лучшего контролера за работой автотранспорта. Контрольную функцию продолжали выполнять парторганы, так, Могилевский горком КПБ в октябре 1972 г. изучил работу комиссий по контролю деятельности администрации со стороны парторганизаций предприятий автотранспорта и предложил ее активизировать. В свою очередь, например, председатель группы КНК Витебского облавтоуправления Фурсов А. постоянно получал от парткома задания улучшить деятельность контролеров [917, л. 27].

Одним из основных звеньев у контролеров были областные КНК. В январе 1971 г. Витебский областной КНК проверил использование специальных автомобилей в отдельных хозяйствах и выявил нехозяйское отношение к их использованию [682, л. 69]. Контролеры «традиционно» предложили принять меры по устранению недостатков. Автотранспортники продолжали обращаться в КНК за помощью, чтобы улучшить эффективность перевозок. В свою очередь, КНК БССР искал содействия у СМ БССР, Президиум которого 4 мая 1971 г. на своем заседании рассмотрел его записку о недостатках в использовании спецавтомобилей, 17 июня 1971 г. – автобусов [737, лл. 58 об., 68]. Но и у правительства были свои вопросы к качеству контрольной работы, что засвидетельствовало постановление в мае 1972 г. по использованию ГСМ [683, л. 186]. Характерной чертой контролеров было то, что они выделяли и положительные явления. Так, КНК БССР в январе 1974 г. отметил, что Минавтотранс осуществлял мероприятия по повышению эффективности использования грузового автотранспорта, увеличению продолжительности его пребывания на линии. Но недостатком стало отсутствие использования внутренних резервов по развитию перевозок, не были изжиты факты приписок невыполненных работ. Поэтому КНК БССР обязал руководителей Минавтотранса осуществить мероприятия по повышению эффективности своей работы. Улучшить ситуацию было сложно. Так, проверкой КНК в январе 1977 г. было установлено, что руководители министерства и облавтоуправлений не сделали выводов из постановлений органов власти об экономном расходовании ГСМ [109, с. 1]. Отдел машиностроения, химической промышленности, транспорта и связи КНК БССР провел и повторную проверку, где рассмотрел проведенную работу по исправлению недостатков. Так что на предприятиях пришлось строже подходить к нарушителям производственной дисциплины. Здесь широкое поле деятельности осталось у групп содействия КНК. Народные контролеры Могилевской автоколонны № 2426 вскрывали приписки и выявляли их виновников.

Самым ценным в работе контролеров был достигнутый результат. Так, Октябрьский районный КНК г. Витебска в июне 1975 г. рассмотрел вопрос о выполнении постановления СМ БССР о нормах расхода топлива. Было отмечено, что в Витебском автокомбинате № 1 только за 9 месяцев 1975 г. было сэкономлено 461,7 тыс. литров горючего или 4,5% всей нормы расхода, выполнен план сдачи отработанных масел – 34,6 тонны или 15,2% нормы [227, л. 141]. Контролеры напрямую реагировали на замечания населения, касавшиеся транспортного обеспечения, так, председатель группы КНК Старобинского поселкового Совета П. Лапунин в сентябре 1977 г. выступил с предложением перенести автостанцию в центр Старобина, где она располагалась раньше, что и было сделано. Но, несмотря на локальные успехи, недостатки

в работе транспортников не уменьшились, например, в 1979 г. Брестская автоколонна 2402 получила 188 жалоб и заявлений, в большинстве касавшихся нарушения графиков и снятия автобусов с маршрутов [591, с. 2]. Таким образом, контролерам вновь и вновь приходилось вмешиваться и исправлять ситуацию.

Не оставался без контроля и электротранспорт. Для усиления эффекта от своей деятельности контролеры старались работать совместно с другими государственными органами. Так, КНК в своей совместной с СМ БССР записке от 30 октября, 1970 г., направленной в МКХ БССР, отметили недостатки в его работе, например маршруты трамвая и троллейбуса в Минске в большинстве случаев дублировались автобусом. Отвечая на замечания контролеров, МКХ предложило поручить Госплану БССР рассмотреть вопрос о дополнительном выделении средств на развитие электротранспорта [682, л. 97]. Со своей стороны МКХ приняло меры по поиску внутренних резервов, сокращению непроизводительных расходов. Для контролеров всегда было большое поле деятельности, но его низовые подразделения в ряде случаев не отличались оперативностью. Поэтому вопрос о хищениях в Витебском ТУ в июле 1972 г. пришлось рассматривать Октябрьскому райкому КПБ [932, л. 73]. Хорошо, что контроль здесь оказался многосторонним.

Подводя итоги десятилетия, необходимо отметить, что, по мнению СМ БССР, высказанному в 1979 г., как контрольно-ревизионная служба, так и общественные контролеры слабо следили за соблюдением правил перевозок, в связи с чем много нарушений не вскрывались.

Общее и особенное в работе контролеров на речном, воздушном и трубопроводном транспорте БССР в 1970-е гг. Свои вопросы у КНК БССР были и к работе речного транспорта, так, по результатам его проверки на 1 января 1973 г. неудовлетворительным продолжало быть техническое состояние несамоходного флота ВДРП. Причиной, исходя из справки Речного регистра БССР, стал естественный износ судов в трудных условиях плавания, однако, контролеры выявили и нарушение положения о предупредительном ремонте, нецелевое использование выделенных на него средств, нарушение ПТЭ. Контролерам приходилось работать активно. Так, в июне 1973 г. отдел КНК БССР проверил ход выполнения постановления республиканских органов власти от 19 ноября 1971 г. о повышении роли речного транспорта в развитии экономики и вскрыл новые недостатки. Например, руководители флота неудовлетворительно осуществляли управление, недостаточно активно вели работу по использованию внутренних резервов. Было выявлено большое количество аварийных происшествий и брака по причине нарушения правил плавания [514, лл. 21, 163]. В свою очередь, группы содействия КНК проверяли ход подготовки к навигации, усиливали комплексную механизацию разгрузочных работ и укрепляли ремонтную базу. Для улучшения положения на флоте применялись различные подходы. Так, в феврале 1974 г. КНК БССР провел семинар с председателями групп народного контроля речников, где рассмотрел выполнение постановления от 19 ноября 1971 г. и поставил задачи по обеспечению перевозок грузов. Благодаря проведенным при участии групп КНК мероприятиям флот перевыполнил доведенные ему показатели. Было обеспечено соблюдение схемы движения и обработки флота при перевозках руды, организована скоростная обработка грузовых теплоходов в порту Пхова, что снизило в 2 раза время погрузки-разгрузки [514, л. 164].

Тем не менее, несмотря на улучшение использования флота, продолжали иметь место серьезные недостатки в эксплуатационной деятельности портов и пристаней, то есть работы для КНК осталось предостаточно.

Если коснуться воздушного транспорта, то на Минском авиапредприятии группа КНК во главе с С. Свиридовичем в 1976 г. занималась вопросами охраны собственности и обеспечения безопасности полетов. Внимание контролеров привлекла долгострой ряда объектов Могилевского аэропорта. Много вопросов контроля по-прежнему решались парторганизациями, так, на материалы рейдовой бригады на-

родного контроля Витебского аэропорта, касавшиеся экономии топлива, в марте 1977 г. отреагировало его партбюро [652, л. 53]. Деятельность КНК БССР улучшала перевозочную работу. Например, в ходе проверки выполнения его постановления от 5 июля 1977 г. было отмечено, что авиаторы повысили регулярность полетов до 91%, для чего ими была усовершенствована технология работы служб. Под влиянием КНК БССР были организованы прямые каналы связи между аэропортами Минск, Брест, Витебск, Полоцк, но, несмотря на эти меры, в 1978 г. необходимое оборудование до конца в действие введено не было [515, ЛЛ. 67, 70]. Поэтому для устранения недостатков было проведено расширенное заседание Совета БУГА. В зоне внимания КНК БССР в декабре 1978 г. оказались и недостатки в использовании авиации при перевозках грузов. Было выяснено, что руководители ряда предприятий не всегда обоснованно использовали авиацию [758, лл. 3, 5, 7]. Поэтому областным КНК было поручено рассмотреть материалы проверки и привлечь к ответственности виновных, улучшить совместную деятельность работников авиации и промышленности. Много важного делали и низовые контрольные подразделения, так, посты народного контроля Могилевского аэропорта в 1978-79 гг. совместно с общественными инспекторами по безопасности полетов проводили рейды по аэродромам.

Контроль охватывал все виды транспорта, так, в Минском управлении магистральных газопроводов во время проверки в 1971 г. КНК подтвердил информацию о наличии необоснованных привилегий у ряда работников в получении отпусков, после чего ситуация там была исправлена [513, л. 6]. Вопросы решались разные. Так, с помощью Гомельского КНК были решены вопросы по улучшению работы местного хозрасчетного участка нефтепровода «Дружба». В свою очередь, группа КНК ПУНД во главе с Ляховым И. в 1973-74 гг. регулярно проводила работу по рациональному использованию материальных ценностей. Однако, партбюро управления в июле 1974 г. обязало ее больше проводить проверок на НПС [964, л. 58]. То есть не все в работе народных контролеров утраивало парторганы, не все вопросы были в реальной компетенции групп содействия КНК на предприятиях и, например, вопросы финансовой ревизии в НУНД пришлось в феврале 1979 г. разбирать Новополоцкому городскому КНК [966, л. 43].

Подводя промежуточные итоги работы контролеров, необходимо отметить, что общим для КНК на всех транспортных предприятиях было решение вопросов экономии ресурсов, организация перевозок, рационального использования имевшейся материальной базы, а особенным – проблемы выполнения планов по специфическим показателям производственной деятельности.

3.8. Попытки КНК БССР усилить свое воздействие на функционирование транспортных предприятий в 1980-1991 гг. В новом десятилетии контролеры продолжили исправлять недостатки в работе предприятий, для активизации их деятельности в январе 1980 г. ВС СССР принял Закон о народном контроле. Структура контроля включала посты и группы в трудовых коллективах, районные и областные КНК, которые образовывались соответственными Советами депутатов [450, с. 2]. Произошло совершенствование КНК, действовала практика избрания председателей его комитетов в состав бюро парторганов, что давало контролерам больше возможностей влиять на ситуацию. Осуществление проверки исполнения государственных решений зависело от самого массового звена КНК – групп и постов, поэтому происходили попытки улучшить их работу. ЦК компартий республик, парторганизациям со стороны ЦК КПСС было поручено повышать роль органов КНК в осуществлении проверок. Партийные и советские органы по постановлению от 17 января 1980 г. должны были оперативно рассматривать предложения органов КНК, реагировать на вскрываемые недостатки. Тем более, что работы осталось предостаточно, так, постановление ЦК КПБ и СМ БССР в апреле 1980 г. направило контролеров на реализацию мер по обеспечению со-

хранности грузов на транспорте [742, л. 33]. Органы контроля организационно и численно росли, но власти продолжали считать проводимый контроль недостаточно эффективным. Так, СМ БССР в январе 1982 г. принял постановление о развитии автотранспорта в 11-й пятилетке, где указал на отсутствие необходимой требовательности к работникам. Постановление союзных органов власти от 5 августа 1983 г. было направлено на повышение эффективности использования автотранспорта, противодействие припискам при перевозках, там было сказано, что недостатки были вызваны в том числе и недостаточным контролем [1006, с. 191]. Поэтому контролерам поступило новое поручение – усилить работу.

Контролеры использовали то обстоятельство, что за нарушения в транспортной работе были ужесточены наказания. Так, согласно постановлению от 5 августа 1983 г., за неправильное оформление товарно-транспортных документов, повлекшее за собой приписки, виновные лишались на срок до 1 года всех премий. Контролеры участвовали и в выполнении постановления ЦК КПСС об улучшении работы транспорта по обслуживанию пассажиров от 9 августа 1984 г. Тем не менее, недостатков не становилось меньше. Например, ВС БССР в марте 1985 г. отметил, что КНК БССР еще не добился активной работы всех комитетов, и обязал его постоянно следить за соблюдением плановой дисциплины и договорных обязательств, использованием резервов производства. Во второй половине десятилетия деятельности контролеров помешало ухудшение социально-экономической обстановки в республиках, когда участились хищения, падала дисциплина, в целом было еще тяжелее наладить четкий транспортный процесс. Наиболее трудная ситуация сложилась в 1990-91 гг., когда к мнению контролеров прислушивались меньше, ослабела так важная для них раньше опора на партийные органы.

Круг вопросов, решавшихся КНК на железнодорожном транспорте, их типичность. Работа с БЖД осталась важной сферой внимания контролеров, так, Витебский областной КНК в 1980 г. проверил состояние обеспечения сохранности перевозок грузов на местном отделении и выявил факт того, что его руководство не принимало необходимых мер [339, л. 18]. Контролеры постоянно указывали железнодорожникам на недостатки, в целях выявления которых группами дозорных только за 1980 – 1 полугодие 1981 г. по БЖД было проведено 6 тыс. проверок. Результаты работы контролеров в ряде случаев становились общеизвестными. Так, опыт распространения новой системы информации о движении грузов – обратной телетайпной связи – в июле 1981 г. обсуждался на Всесоюзном совещании заведующих отделами транспорта и связи КНК и председателей групп КНК управлений железных дорог СССР в Минске. В расширении новой системы, сократившей простой каждого состава в среднем на 5 мин., была и заслуга контролеров, что отметил председатель КНК БССР М. Лагир [110, с. 3]. Отдел КНК БССР в 1980-81 гг. в целях помощи БЖД занимался также распространением контейнерной системы, расширением перевозки грузов пакетным способом. Одной из важных проблем, на которую в сентябре 1981 г. обратил свое внимание КНК БССР, был недогруз вагонов потребителями, что снижало уровень их использования. Чтобы выполнить плановые показатели, заказчики превышали объем выполненных работ, например, по Белкоопсоюзу приписки составляли до 46 тыс. тонн в год. Приписки вели к искусственному завышению веса поездов, что влекло меньший расход топлива и его необоснованную «экономия» [1089, с. 2]. То есть контролеры противостояли тому, что некоторые руководители вместо работы по совершенствованию технологий и внедрению механизации выбирали сокрытие реального положения дел.

Некоторые вопросы приходилось решать постоянно, так, в феврале 1982 г. под председательством КНК БССР состоялось совещание ответственных работников городских КНК, где было решено провести проверку использования вагонов для повышения эффективности работы железнодорожников и соблюдения графиков движения поездов.

Проблем на транспорте всегда хватало. Так, Могилевский областной штаб «КП» в апреле 1982 г. подверг критике комитеты ЛКСМБ ряда промышленных предприятий за неучастие во Всесоюзной комсомольской акции по улучшению использования вагонного парка. Многие в работе контролеров зависело от позиции руководства предприятий, например, группы контроля Брестского отделения БЖД пользовались поддержкой, и поэтому материалы проверок обсуждались на совещаниях у начальника отделения Н. Шафаренко [307, с. 2]. Контролеры стали шире использовать свои полномочия после ноябрьского Пленума ЦК КПСС 1982 г., выступившего за укрепление дисциплины. Так, городские КНК в 1983 г. отстраняли от должностей и производили денежные начеты на тех руководителей, которые допускали сверхнормативные простои вагонов. Без контролеров не обходились многие мероприятия, связанные с развитием транспорта. Так, представители КНК приняли участие в заседании коллегии МПС и президиума ЦК отраслевого профсоюза, прошедшем в мае 1983 г. в Москве, где были обсуждены меры по улучшению пассажирских перевозок. Важным направлением работы стало выяснение уровня удовлетворения потребностей населения в транспортных услугах. Например, в результате проверки, проведенной Витебским областным КНК, было выяснено, что в 1987 г. по Витебскому отделению БЖД годовая план по ним был невыполнен только на 13% [522, лл. 14, 60]. В результате были предложены конкретные меры по исправлению положения в этой области.

Положительным результатом работы контролеров было то, что здесь они выяснили причины недостатков, отметили, что не полностью удовлетворялись просьбы населения, например, об открытии новых остановочных пунктов пригородных поездов.

Ближе к концу 1980-х гг. трудности в работе транспорта стали нарастать. Так, в результате проверки эффективности использования подвижного состава, организации перевозок и обслуживания пассажиров на Витебском отделении, проведенной 25 ноября 1987 г. КНК, было выяснено, что там по нераспорядительности ряда работников допускались случаи срыва графика отправления поездов [607, л. 5]. В 1989 г. КНК БССР проверил использование электрической и тепловой энергии на 6 предприятиях БЖД, в том числе на Брестском и Барановичском локомотивном и вагонном депо. Так, Барановичскому вагонному депо были доведены плановые показатели по снижению норм расхода электроэнергии в 1989 г. по сравнению с 1988 г. в рамках 0,1-2,9%, по тепловой – в среднем на 6,7%. Но там за отдельные периоды произошел перерасход лимита электроэнергии [247, лл. 7, 9]. В целом фактов расточительного использования энергии обнаружено не было, но резервы экономии там использовались не полностью.

Работу контролеров дополнила Республиканская комиссия по координации работы различных видов транспорта. Так, под председательством секретаря ЦК КПБ Л. Фирисанова в январе 1980 г. она проанализировала деятельность Осиповичского горкома партии по повышению эффективности работы транспорта. Проблем было множество, например, в 1982 г. следственными органами было установлено, что ряд работников БЖД, пользуясь бесконтрольностью, длительное время совершали хищения грузов в поездах при их осмотре [446, с. 2]. Такие факты, говорили о том, что у постов и групп содействия КНК в работе было много недостатков. В целом контроль осуществлялся со всех сторон, вновь работала специализированная прокуратура. Так, в январе 1983 г. Белорусская транспортная прокуратура и редакция «СБ» провели рейд по ряду станций Минского отделения, так как поступали жалобы на нарушение дисциплины ее работниками, было выяснено, что на ст. Степянка оказался высокий уровень хищений. Проверялись контролерами наиболее актуальные вопросы. Так, в соответствии с поручением КНК БССР и Витебского областного КНК внештатным активом контролеров совместно с работниками прокуратуры, ОВД в августе-сентябре 1984 г. была организована проверка сохранности сельхозпродукции при перевозках [521, л. 16].

В Минском локомотивном депо работники Госнефтеинспекции в 1984 г. проводили проверку использования нефтепродуктов, выявив много недостатков в потреблении ГСМ. Продолжала выявлять недостатки общественность, с помощью вмешательства «СБ» за нарушения по выдаче билетов на поезде Молодечно–Крулевщина в 1991 г. был освобожден от своих обязанностей один из проводников.

Однако, в целом по 1990-91 гг., когда республика оказалась в сложных социально-экономических условиях, эффективность КНК резко снизилась, так как ее административного воздействия уже было крайне мало для улучшения создавшейся в работе транспорта обстановки.

Проблемные вопросы в работе автотранспорта общего пользования и электротранспорта, уровень влияния КНК на их разрешение. Главной задачей контролеров в отношении автотранспорта было повышение эффективности его работы, поэтому они требовали от предприятий оперативнее исправлять недостатки. Так, Брестский городской КНК в мае 1980 г. выяснил, что из-за бесконтрольности руководителей автокомбината № 3 и автоколонны № 2402, некачественного ремонта машин за 1979 г. был допущен пережог горючего на 100 тыс. литров [105, с. 2]. В итоге контролеры наказали руководителей и обязали группы дозорных усилить контроль. Однако недостатки в использовании ресурсов продолжали быть характерной чертой работы транспорта. Например, Гомельский городской КНК в октябре 1980 г. указал руководству «Автоспецтранса» на слабый контроль за работой транспорта у клиентуры. Народный контроль был жизненно необходим, так как находился в более независимом положении, чем ведомственный. Так, по ведомственной линии за 1979-80 гг. в Осиповичской автобазе каких-либо нарушений выявлено не было, а группа КНК в 1981 г. определили, что там был приписан грузооборот в 1 млн т-км [1314, с. 2]. В свою очередь, в мае 1982 г. КНК Октябрьского района г. Витебска и штаб «КП» Витебского автокомбината выявили там слабый учет деталей со списанных автомобилей [340, л. 13]. КНК имел полномочия по наказанию виновных, так, за беспринципное отношение к фактам приписок Могилевский городской КНК объявил в январе 1983 г. строгий выговор ряду лиц автоколонны № 2446. Факты нарушений выявлялись постоянно, например, руководители автокомбината № 3 Брестского автоуправления в 1982-83 гг. допустили нарушения штатно-сметной дисциплины. Поэтому Брестский городской КНК объявил выговоры его руководству. Одной из функций контролеров осталась охрана собственности от потерь и хищений, так, в соответствии с поручением КНК БССР Сенненским районным КНК в августе 1984 г. совместно с органами прокуратуры и ОВД была произведена проверка работы автотранспорта на перевозке сельхозпродукции [341, л. 10]. В итоге на ряд должностных лиц были также наложены взыскания.

Главным для контролеров оставалось достижение конкретного результата. Так, за 1983 г. на Брестском автокомбинате № 1 с помощью группы содействия во главе с В. Юдиным было сэкономлено 57,5 тыс. литров бензина [1355, с. 4]. Группа противодействовала припискам и требовала соблюдать скоростные режимы движения. Важным было принятие конкретных решений по наболевшим вопросам, так, в Барановичской автоколонне 2448 ряд шоферов за присвоение средств были привлечены к суду. В то же время группа дозорных Гродненского комбината № 4 недостаточно осуществляла контроль за соблюдением порядка работы с заявлениями населения. Поэтому в 1982 г. пришлось вмешаться городскому КНК, который поставил на вид директору комбината. Материалы ревизии, проведенной на Гомельском комбинате № 3, засвидетельствовали, что только за 4 квартал 1983 г. там приписали перевозок на 3,7 тыс. тонн. [1293, с. 2]. Выявить приписку не составило труда при внимательном рассмотрении накладных, то есть здесь слабо сработали группы содействия КНК. Значимой проблемой остались и простои, более 1 млн руб. штрафов за сверхнормативный простой автомобилей уплатили в 1 полугодие 1984 г. предприятия республики [356, с. 2]. Однако без актив-

ности КНК недостатков было бы больше. Ряд проверок отличался масштабностью, выявлялись как положительные, так и отрицательные факты. Например, КНК БССР в марте-июле 1986 г. совместно с ГАИ проверил выполнение постановления республиканских органов власти от 16 сентября 1983 г. Было установлено, что улучшились планирование и учет работы автомобилей. Вместе с тем остались случаи их бесконтрольной эксплуатации, в I квартале 1986 г. было задержано 3950 грузовых автомобилей и 189 автобусов, использовавшихся не по назначению. В ходе проверок принимались меры по пресечению нарушений.

Контрольные функции в отношении транспорта продолжали выполнять различные организации. Так, Минская городская комиссия по контролю за работой общественного пассажирского транспорта при облсовпрофе и общественные контролеры с участием ГАИ, ОБХСС проводили мероприятия по улучшению безопасности движения. Действовала Государственная инспекция по контролю за использованием нефтепродуктов. Проводились смотры и рейды. Массовый рейд-смотр «Резервы рабочего места – на службу пятилетке» в 1983 г. был направлен на бережное и рациональное использование ГСМ. Не стояли в стороне от контроля парторганы. Так, на собрании Могилевской автоколонны № 2426 в сентябре 1985 г. были подведены итоги рейда-проверки состояния дисциплины, общественного порядка, где присутствовала секретарь Центрального райкома КПБ Могилева А. Сушкова.

В конце 1980-х гг. контроль происходил в сложных условиях социально-экономического кризиса, что резко снизило его эффективность. В 1987 г. Витебский областной КНК по результатам проверки отметил, что не принималось мер по повышению эффективности использования пассажирского транспорта [522, л. 57]. Нерентабельность как причина закрытия автомаршрутов, по мнению контролеров, стала удобным прикрытием от жалоб населения. В целях сохранения собственности Минавтотранс и МВД издали в 1987 г. специальный приказ, но с его реализацией были проблемы, на что указала прокуратура республики. Как показала практика, правоохранительные органы не всегда должным образом реагировали на сообщения о хищениях, поэтому Белорусскому транспортному прокурору было предложено принять меры по усилению надзора. В свою очередь, ГАИ республики за 9 месяцев 1989 г. только по производственному объединению «Минскгрузавтотранс» выявила 26 случаев, по «Минскторгавтотранс» 43 случая использования техники в личных целях [1318, с. 2]. КНК БССР в феврале 1988 г. отметил неудовлетворительное обеспечение предприятиями автотранспорта требований органов власти по удовлетворению потребностей населения в транспортных услугах. План объема таких услуг, например, в Витебской области устанавливался без анализа. В работе пассажирского транспорта были установлены факты необоснованного закрытия маршрутов, он не обеспечивал необходимого уровня обслуживания пассажиров и оказания услуг [522, лл. 3, 7, 15, 17]. В г. Полоцке комитетом в 1988 г. была осуществлена проверка достоверности отчетных данных по объему оказанных услуг на 9 предприятиях, на 3-х были выявлены искажения. В апреле 1988 г. проверка КНК БССР обратила внимание на недоработки в деятельности Белорусского республиканского специального управления «Автотехобслуживание».

В 1990-91 гг. в целом КНК обращал особое внимание на предотвращение использования государственного транспорта в личных целях, случаи которого возросли из-за примиренческого отношения к этому негативному явлению на самих предприятиях ввиду ухудшившейся экономической ситуации.

В той или иной степени нарушения выявлялись в каждом подразделении. Одним из негативных фактов в работе Витебского ТТУ в 1980 г. оказалось хищение денежных средств [938, л. 109]. Постоянно поступали жалобы на работу Минского ТТУ, особенно касавшиеся порядка проезда. Большой проблемой оказалось выполнение графиков движения по многим троллейбусным маршрутам Минска в 1982 г. За замечания виновным приходилось отвечать. Так, под давлением кон-

тролеров в 1985 г. работники Минского ТТУ, допустившие нарушения, были лишены премий. Однако, общая нестабильность в республике повлияла на активность контроля и здесь. Так, уже в 1988-89 г. уменьшились объемы работы, например, «КП», что негативно сказалось на ритмичности транспорта. Тем не менее, за срыв графиков движения в июле 1991 г. были лишены материального поощрения ряд водителей и диспетчеров Минского ТТУ.

Основные трудности, привлекавшие внимание контролеров на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. Ни один важный вопрос не оставался без внимания народных контролеров на речном транспорте, недостатков в работе, которые приходилось исправлять, всегда хватало. Так, только за 1 полугодие 1984 г. в портах БССР с нарушением сроков было обработано 23% общего количества судов. Характерной чертой работы контролеров и здесь было определение путей выхода из сложной ситуации. Так, Витебский областной КНК указал на то, что в местном порту за 1986 г. был на 122% выполнен годовой план перевозок грузов. Вместе с тем совместной проверкой с транспортной прокуратурой было выявлено, что имели место нарушения при премировании персонала по внутризаводскому соревнованию. Контролеры постоянно стремились следить и за расходованием средств, так, в мае 1987 г. Витебский областной КНК силами внештатных инспекторов и с участием заместителя Витебского транспортного прокурора проверил порядок начисления премий из фонда материального поощрения в порту «Витебск». Было выяснено, что имелся случай поощрения работника, получившего взыскания [523, лл. 56, 58, 60, 62]. В целом у речников контролеры стремились предотвращать случаи хищения грузов в портах и нарушения дисциплины, дополнительной сложностью в их работе было длительное нахождение экипажей судов в рейсах, где за ними было трудно следить, могли выручить группы содействия, но в 1990-91 гг. они снизили свою активность.

Трудностей хватало у всех, так, у авиаторов существовала проблема сохранности грузов. Только за 1980 г. Витебскому авиапредприятию было предъявлено 18 претензий, касавшихся порчи грузов. Бесконтрольность и попустительство нарушителям приводили к кражам, основной причиной которых стало ослабление требовательности к руководителям служб [956, л. 60]. Однако, в ряде случаев авиаторы выступали против проверок, считая их не всегда обоснованными. От контроля, тем не менее, было больше пользы, чем вреда. Во 2-й половине 1980-х гг. количество претензий к работе авиаторов стало расти, недостатки в их работе касались несовершенства действовавшего порядка обработки грузов, почты и багажа. Большие хищения грузов произошли в 1988-89 гг. в аэропорту Минск-2, когда он стал использоваться как одна из баз по доставке гуманитарной помощи [407, с. 3]. Тем не менее такие случаи выявлялись, что во многом препятствовало появлению новых.

Развивался трубопроводный транспорт, в целях поддержки его функционирования КНК усиливал работу своих низовых подразделений. Так, Новополоцкий городской КНК как недостаток в марте 1981 г. определил поверхностность ряда проверок, проведенных группами содействия. Критика была воспринята положительно, и вскоре контролерами НУНД во главе с Н. Суходоловым были вскрыты неиспользованные резервы энергоресурсов, предложены меры по исправлению недостатков [1232, с. 3]. В целом группа контроля по НУНД совершенствовала методы своей деятельности, в декабре 1981 г. ею были выявлены резервы экономии сразу на трех производственных объектах [969, лл. 42, 45]. Проблемы были везде. Например, в 1984 г. КНК БССР обратил внимание властей на то, что задания по росту объемов потребления газа в республике выполнялись только на половину, а загрузка газопроводов, проводивших топливо к Могилеву, Витебску, Орше, составляла лишь часть проектной [18, с. 35]. Ситуация здесь была исправлена дополнительным выделением средств.

В целом контролеры занимались повышением эффективности использования транспортных средств, противодействием припискам при перевозках грузов,

обеспечением сохранности ГСМ. Однако, в отмеченное десятилетие эффективность народного контроля пошла на убыль, и он уже не мог как раньше противодействовать нарушениям, но не прекращал своей деятельности.

Выводы по параграфу. Существование и активная деятельность органов контроля по отношению к транспортным ведомствам были следствием наличия в их работе значительных недостатков, таких, как неэффективное использование имевшихся производственных мощностей, слабая экономия предоставлявшихся ресурсов, их присвоение. Часто имели место простои подвижного состава, его холостой пробег, был некачественным уход за техникой, ее нерационально эксплуатировали, в ряде случаев не выполнялись обязанности по перевозкам грузов и пассажиров. С другой стороны, и в работе самих органов контроля было немало недостатков, которые не позволяли им добиться значимого прорыва в улучшении транспортной работы, хотя бы в рамках своей компетенции. Во многом ошибочно было узкое поле деятельности контролеров в 1944 – начале 1961 г., когда им было фактически разрешено заниматься только вопросами функционирования автотранспортных предприятий общего пользования.

Поэтому прогрессивным шагом стала передача под влияние органов контроля в 1961 г. уже всех имевшихся в нашей республике транспортных подразделений. Органы контроля стимулировали их к максимально полному использованию людских, финансовых и материальных ресурсов, проводили мероприятия по обеспечению безопасности перевозок, следили за выполнением государственных решений в их отношении. В целях укрепления дисциплины, совершенствования структуры и системы управления предприятиями, искоренения условий, приводивших к текучести кадров, постоянно проводились проверки.

Основными направлениями деятельности контролирующих органов было их активное и целенаправленное вмешательство в хозяйственные вопросы в целях повышения эффективности производства, в том числе и на транспорте. Одной из особенностей работы контролеров был не только поиск нарушений, но и выявление неиспользуемых производственных резервов в целях роста перевозок. Контролеры часто возвращались к одному и тому же вопросу, что, с одной стороны, говорило о масштабе существовавших проблем, а с другой – о недостаточной эффективности предпринимавшихся усилий, о невозможности исправить ситуацию одними только административными мерами.

Органы контроля тесно взаимодействовали с партийными и профсоюзными организациями, обращали внимание ведомств и органов власти на имевшиеся недостатки в использовании транспортных средств, настаивали на устранении недостатков, следили за ходом реализации намеченных мероприятий, тем самым повышали эффективность существовавшей хозяйственной системы. На железной дороге главным направлением работы оказалось противодействие простоям вагонов, на автотранспорте и электротранспорте – содействие уменьшению случаев присвоения денег за проезд, на речном флоте – обеспечению сохранности и рациональной эксплуатации судов, содействие экономии ресурсов было полем воздействия контролеров на все виды транспорта.

Одной из своих задач наиболее длительно существовавший орган контроля – КНК видел в оказании помощи населению в более полном получении транспортных услуг. КНК препятствовал увеличению масштабов злоупотреблений в транспортной сфере. После проверок обычно принимались меры, иногда жесткие, и ситуация хотя бы на время исправлялась. Контролеры опирались в своей работе на группы содействия, которые лучше знали реальное положение дел на местах, постоянно проводили анализ причин, которые приводили к недостаткам, давали рекомендации по их устранению. Положительным было составление отчетов транспортных организаций перед КНК об исправлении выявленных недостатков.

На самом высоком уровне обеспечивалась поддержка комитетов народного контроля, которые сыграли определенную роль, если не по искоренению фактов хищений и непроизводительных затрат на транспорте, то по их уменьшению. В случае отсутствия такого контроля дела были бы хуже. С другой стороны, не все руководители предприятий на местах были заинтересованы в огласке имевшихся недостатков, не предоставляли местным группам содействия независимости в работе, сами группы также не всегда стремились выявлять злоупотребления, а в условиях социально-экономического кризиса 1990-91 гг. возможности контролеров повлиять на ситуацию снизились.

Выводы по главе. Целенаправленная деятельность всех ветвей республиканской власти и органов контроля была связана с развитием материально-технической базы транспорта, обеспечением перевозок, подготовкой кадров, созданием надлежащих условий труда, быта, отдыха для работников транспортных предприятий, удовлетворением их социальных потребностей. Главные направления транспортной политики разрабатывались в союзном центре и озвучивались на съездах и пленумах КПСС, поддерживались и привязывались к местным условиям на форумах КПБ, далее вступали в свои права кабинет министров, ведомства, Советы депутатов всех уровней, органы контроля. Для воздействия на развитие транспорта органами власти применялись как административные, так и экономические рычаги. С административным вариантом решения проблем дело обстояло легче, так как здесь государство не несло значимых материальных затрат, так, для упорядочения транспортной работы был применен территориальный принцип управления в рамках Белорусского совнархоза. С другой стороны, используя только административные методы, изменить ситуацию с организацией перевозок в лучшую сторону было нельзя, так как транспорт был такой отраслью, которая очень зависела от состояния материально-технической базы. Поэтому при участии органов власти проходило внедрение хозрасчетных отношений, реализовывались на практике положения реформы 1965 г., внедрялось в 1987-88 гг. самофинансирование. Однако, следует помнить, что и административный ресурс часто мог оказывать положительное воздействие на работу конкретных исполнителей, от добросовестности которых часто зависели надежность и безопасность перевозки грузов и пассажиров. По инициативе и под контролем органов власти ведомства разрабатывали и внедряли новые варианты более рационального использования имевшихся транспортных средств. Среди них необходимо в первую очередь отметить маршрутизацию движения железнодорожных грузовых составов, укрупнение автохозяйств общего пользования, расширение централизованных перевозок грузов автотранспортом, движение судов методом толкания, комплексное обслуживание потребителей в портах железнодорожниками, автотранспортниками и речниками. Важную роль в осуществлении государственной политики по отношению к транспорту на местах играли Советы депутатов и их исполкомы. Широкую законодательную работу проводил Верховный Совет БССР, депутатские комиссии которого рассматривали предложения ведомств о финансировании, следили за динамичным развитием транспортных предприятий, давали для этого свои рекомендации. Такая деятельность депутатов дополнялась комиссиями в местных Советах. Исполкомы и депутаты на местах лучше других знали потребности и проблемы конкретных транспортных предприятий, помогали им в их деятельности, контролировали и во многом обеспечивали процессы перевозок, особое внимание уделяли дорожному строительству, без которого успешная работа транспорта была практически невозможна. Органы контроля, в свою очередь, также занимались конкретными транспортными проблемами, дополняя своей деятельностью усилия основных ветвей власти, следили за их реализацией конкретными исполнителями, давали им свои рекомендации по улучшению транспортной работы.

ГЛАВА II ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТА

§ 1. Восстановление и улучшение материальной базы транспортных предприятий

1.1. Восстановление материальной базы белорусского транспорта в конце 1943 – 1949 г. Союзные органы власти четко понимали прямую взаимосвязь между эффективной работой транспорта в республиках и развитием его материальной базы. Поэтому в 1943 г., невзирая на сложности военного времени, по решению ГКО промышленные наркоматы увеличили поставки транспортным предприятиям как металлов, так и оборудования. Проведение работ в области возрождения транспорта по БССР в целом опиралось на постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) о неотложных мерах по восстановлению хозяйства от 21 августа 1943 г. В свою очередь, введение в строй железных дорог, их обеспечение, оснащение станций, строительство мостов, в том числе через реки Неман и Западная Двина, восстановление флота и портов было записано в Закон о пятилетнем плане восстановления хозяйства СССР. Там были также поставлены задачи по оснащению СРЗ, улучшению технического обслуживания автомобилей и оборудованию воздушных линий. Данные тезисы конкретизировал и подтвердил Закон о пятилетнем плане восстановления хозяйства БССР. Помогая реализации этого закона, XIX съезд КП(б)Б в феврале 1949 г. поручил республиканским органам власти принять необходимые меры по развитию транспорта [270, с. 3]. Мероприятия были реализованы по нескольким направлениям, таким, как железнодорожное путевое хозяйство, автодорожное строительство, ремонтная база, речное береговое строительство, станции, порты и вокзалы.

Трудности и успехи в восстановлении пути, грузового и пассажирского железнодорожного хозяйства БССР. Процессу восстановления дорог препятствовал ущерб, нанесенный Великой Отечественной войной, в ценах 1941 г. он превысил 8 млрд руб., в ценах 1970 г. – 260 млн руб. [65, с. 10; 400, с. 100]. Было разрушено свыше 2000 км главных и 800 км станционных путей, 80% путевых зданий. Проблемными были низкий общесоюзный уровень добычи угля, производства рельсов и колес. Чтобы рациональнее использовать имевшиеся ресурсы, применялось постановление от 21 августа 1943 г., где был раздел, касавшийся ЖД [1078, с. 263]. Хозяйство восстанавливалось шаг за шагом. Так, исходя из решения ГКО от 27 апреля 1944 г. НКПС начал подготовительные работы для введения в строй после освобождения линий Орша–Могилев, Могилев–Калинковичи. На увеличение производства шпал было направлено постановление белорусского правительства от 29 сентября 1947 г. [470, с. 24; 712, л. 298]. Для восстановительных работ требовались большие вложения, так, на нужды дорог нашей республики на 1946-50 гг. по союзному бюджету они составили 1,9 млрд руб., или 25% всех средств на восстановление БССР [120, с. 2]. Но финансов не хватало, и поэтому начальник Западного округа дорог Н. Краснобаев в 1948 г. предложил Госплану БССР и ведомствам изыскать внутренние средства на строительство подъездных путей. В свою очередь, постановление союзного правительства от 21 июля 1948 г. противодействовало бесхозяйственному расходу топлива. Восстановление проходило при содействии и контроле партийных органов. Так, пленум ЦК КП(б)Б в июне 1948 г. принял решение о подведении железнодорожной ветки к Витебским месторождениям извести. При возрождении приходилось решать самые разные вопросы, например, 4 октября 1949 г. появилось решение СМ БССР о запрещении передачи станционных складов с баланса ЖД [714, л. 120 об.]. Все это было направлено на усиление производственного потенциала отрасли.

В целом круг поднимаемых при восстановлении вопросов был обширен, что отразила проблематика принятых органами власти решений, многие из которых касались выделения необходимых транспорту средств и ресурсов.

Первыми проводили восстановительные работы железнодорожные войска, открывавшие движение эшелонов к линии фронта. Для этого привлекались машинно-путевые станции, ремонтные и рельсосварочные поезда, паровозоремонтные и вагоноремонтные колонны [1078, с. 263]. Общими усилиями к началу 1944 г. на белорусских ЖД было восстановлено 1247 км пути из 1282 км, имевшихся в освобожденных районах [470, с. 18]. На Витебском узле в июле 1944 г. особое внимание было уделено введению в строй верхнего строения пути. Ситуация с сохранностью материальной базы складывалась по-разному. Так, к ЗЖД перешли неповрежденными двухпутные участки Орша–Минск и Минск–Молодечно [218, л. 6; 159, с. 90]. Путь восстанавливали быстрыми темпами и к концу июля 1944 г. на всей территории республики поезда уже могли доставлять грузы фронту. Тем не менее, не все довоенные линии вводились в строй, например, Полоцк–Псков [314, с. 118]. Силы и ресурсы тратились на самые важные направления и в декабре 1944 г., например, на ст. Орша работали уже все стрелочные пути [219, л. 1]. В начале 1945 г. по ЖД БССР было сдано в эксплуатацию уже более 1 тыс. объектов, общая протяженность путей в конце года составила 5013 км, или 87% довоенной. Только на Белостокской ЖД за тот год было восстановлено 1643 км путей широкой колеи [1078, с. 265]. Особой задачей было укрепление временно восстановленных мостов, сложности здесь были многоплановыми, например, в направлениях Витебск–Смоленск и Витебск–Орша через р. Западная Двина в 1947 г. качество мостов оказалось низким [223, л. 63]. Чтобы выйти из ситуации, дистанции пути использовали противоразмывочные поезда.

По причине ввода в действие мощных паровозов приходилось заменять песчаный балласт щебеночным, рельсы легкого типа – тяжелыми, было увеличено количество шпал на 1 км пути. Если во время войны часто укладывали в путь рельсы длиной 3,5 м, а искусственные сооружения делали временного типа, то затем проводили их капитальное восстановление. Замена шпал позволила отменить ограничения по движению на ряде участков. Как отметил нарком путей сообщения И. Ковалев, переход на тяжелый тип рельсов, помимо повышения скоростей, давал сбережение металла за счет уменьшения износа. Применение щебеночного балласта улучшало состояние пути, сокращало расходы по его содержанию в 2-3 раза [383, с. 7]. Все это было очень важным для перевозочного процесса, так, улучшение за 1946-48 гг. состояния пути, например, на территории Витебской области дало возможность увеличить техническую скорость паровозов на 12% [1138, л. 6]. Отметим, что без совершенствования путевого хозяйства невозможно было нарастить объемы необходимых экономике перевозок.

На ряде направлений республики пути расширились, так, за 1946-50 гг. был построен участок Барановичи–Тимковичи [314, с. 118]. В 1946 г. проходило восстановление вторых путей на линии Москва–Минск. Для вывоза леса за 1945-46 гг. была построена 30-километровая линия Жодино–Червень, осуществлялось строительство ветки по соединению Лунинецкой и Ганцевичской узкоколеек. Однако, строительство ветки Лужесно–Руба в 1946 г. не было закончено из-за отсутствия необходимых мостов [1051, л. 362]. Большим достижением в 1946-50 гг. стала сдача линий Брест–Владово, Верейцы–Гродзянка, Рабор–Залесье, возрождение вторых путей на направлении от Орши до Бреста, перешивка колеи на участках Ковель–Брест, Жабинка–Лунинец [1078, с. 272]. В итоге протяженность только главных путей БССР за 1945-50 гг. увеличилась на 900 км [400, с. 117]. Совершенствование путевого хозяйства происходило с помощью капитального, среднего и планово-предупредительного ремонта.

Для восстановления требовалось много материалов, в условиях их нехватки железнодорожники занимались собственной заготовкой шпал и балласта. В целях укрепления производственной базы с 1 февраля 1945 г. БЖД были переданы на арендных условиях от Наркомата стройматериалов кирпичный (ст. Гомель) и известковый (ст. Климовичи) заводы. В 1946 г. были восстановлены довоенные энергетические мощности дорог [1078, с. 266, 267]. Каждый введенный в строй производственный объект усиливал перевозочные возможности, так, на ст. Гомель была введена в эксплуатацию маневровая горка, в несколько раз ускорявшая обработку поездов. К сентябрю 1946 г. по БССР было построено уже 5 сортированных горок-фабрик и централизовано 1600 стрелок [120, с. 2]. Ускоренному формированию составов содействовало строительство на Гродненском узле автоконтрольного пункта техосмотра. С 1946 г. перегоны Минского узла оборудовались полуавтоматической блокировкой. Одним из наиболее эффективных способов повышения пропускной способности однопутных дорог стала также диспетчерская централизация.

В целом проходило комплексное восстановление всех элементов пропускной способности ЖД, чтобы ликвидировать диспропорции между пропускной способностью пути, станций и узлов. Основным мероприятием, позволившими увеличить пропускные способности станций БССР стало оборудование механической централизацией стрелок и постов.

Вслед за грузовым восстанавливалась база пассажирского хозяйства, где было много трудностей, так, на момент освобождения БССР количество вокзалов по сравнению с 1940 г. сократилось в 3 раза [377, с. 17]. Поэтому для их ремонта была сделана ставка на привлечение населения и использование местных стройматериалов [106, с. 129]. Так, в Мозыре успешно проходило восстановление вокзала в 1945 г., а в Калинковичах его строительство. В 1946 г. уже были восстановлены вокзалы на ст. Минск-Пассажирский и Гомель. Силами БЛЖД в 1947 г. были восстановлены вокзалы на ст. Барановичи и Мосты. За 1949 г. в республике в целом было построено 12 новых вокзалов, а все старые отремонтированы [405, с. 3]. Но здесь были свои проблемы, например, на Могилевском отделении БЖД строительно-восстановительный участок строил не только медленно, но и некачественно, что отметил 3-й пленум Дорпрофсожа. В итоге не хватало площадей для обслуживания пассажиров.

Дорожное строительство – важное условие для обеспечения функционирования автотранспорта. Дорогам республики за годы войны был нанесен сильный урон, если к 1941 г. сеть с твердым покрытием достигла 12,5 тыс. км., то было разрушено 3 тыс. км [1311, с. 3]. Захватчики уничтожили 5 тыс. мостов, дорогам республиканского значения был нанесен ущерб на 100 млн руб. Однако, чтобы наладить автообщение, уже в июле 1944 г. ДЭУЧ № 718 Ушосдора начал восстанавливать магистраль Минск–Могилев. В целом для работ по возрождению матбазы Минавтотранса за послевоенное пятилетие было затрачено 70 млн руб. [312, с. 252]. Активно использовалось постановление ЦИК и СНК СССР от 3 марта 1936 г. о трудовом участии сельского населения в строительстве дорог, что выражалось в бесплатном личном труде в течение 6 дней в году, предоставлении гужевых средств [702, л. 18]. Реализуя это решение, в БССР за сентябрь 1945 г. в месячнике строительства ежедневно выходило участвовать 10 тыс. человек. Начались работы по устройству покрытий на основе асфальтобетона. Тем не менее, дороги оставались одним из больших вопросов, так, план по новому строительству в Витебской области за 1945 г. был выполнен только на 45% [1135, лл. 8, 34]. Существовавшая в 1946 г. сеть дорог ГДУ при СМ БССР, по мнению его начальника П. Приставко, по типам покрытия не соответствовала требованиям. Поэтому пятилетним планом восстановления была запланирована реконструкция дорог с целью перевода их в более высокий класс – булыжных и гравийных. Всего за 1946-50 гг. по ГДУ необходимо было реконструировать 1778 км дорог. Но одно дело запланировать и совсем другое – реализовать. Так, в 1946 г. план работ был выполнен

только на 82%. Это заставило СМ БССР в июне 1947 г. принять постановление о мероприятиях по улучшению строительства, затем 25 октября этого же года издать инструкцию по привлечению к нему сельского населения, тягловой силы и автомашин колхозов [712, л. 467]. Это было связано с тем, что профессиональных дорожников и ресурсов было мало. Например, МДС № 5 Вилейки с момента своего создания в 1948 г. вручную выполняла работы. Из-за низких темпов восстановления дорог СМ БССР 6 марта 1948 г. издал еще одно постановление об их широком строительстве. Стали больше использовать и местные материалы. В результате подобных усилий за 1949 г. гравийные дороги БССР достигли 81,8% их общей длины [210, л. 181]. СМ БССР контролировал строительство постоянно, о чем свидетельствовало его решение от 20 апреля 1950 г. [715, л. 60]. Но дорожной сети не хватало.

Наиболее сложными вопросами в дорожном строительстве стало достижение как количественных, так и качественных показателей, одной из причин которых была маломощность дорожных организаций.

Развитие авторемонтной базы в республике и сложности с ее обеспечением. Дороги не могли успешно функционировать без инфраструктуры, поэтому с 1944 г. усиленно работали мостостроители. Для эксплуатации транспорта необходимы были также СТО, АЗС и ШПЗ. Органы власти понимали, что обслуживание автомобилей нельзя было осуществить без АРЗ – 27 июля 1944 г. в форме мастерских стал работать Слонимский АРЗ, возобновил свою деятельность Гомельский. Через год на основе бывшей Борисовской автобазы был создан еще один завод, в Минске такой завод был расширен, строился также ШПЗ [15, с. 4]. С созданием АРМ было связано решение Гродненского облисполкома от 16 февраля 1945 г. [861, л. 145]. Полоцкий завод стал работать в 1947 г. на базе мастерских и был ориентирован на ремонт трофейной техники, затем на ремонт двигателей ГАЗ. Отмеченное усиление ремонтной базы Минавтотранса было предусмотрено пятилетним планом восстановления, с тем, чтобы она обеспечивала 10 тыс. ремонтов в год. Необходимо было также найти помещения для ремонта, и постановлением от 29 апреля 1947 г. СМ БССР передал министерству здания для витебских АРМ [710, л. 198]. В результате в 1948 г. мощность АРЗ республики уже превысила довоенную, за 1946-50 гг. была создана база на 10 тыс. ремонтов в год, восстановление 40 тыс. покрышек и 40 тыс. автокамер [312, с. 254, 265]. В то же время многие организации, имевшие автомобили, не выполняли постановление СМ БССР об организации АРМ.

Важной задачей было увеличение пробега автошин путем организации в каждой АТК постов профилактического обслуживания. Но ресурсов на это не хватало. Так, с распределением запчастей и автошин, выделенных республике по фондам, было связано постановление СМ БССР от 19 ноября 1946 г. [707, л. 19]. Такие решения впоследствии принимались регулярно. Ситуацию с обеспечением необходимо было исправлять, и, например, сессия ВС БССР в июле 1947 г. разрешила Минавтотрансу уменьшить платежи в бюджет по отчислению от прибылей на 1 млн руб., а также получить из него 0,6 млн руб. [272, с. 3]. В целом на развитие хозяйств пошли все доступные им средства.

Восстановление хозяйства электротранспорта БССР в 1945-49 гг. Ввиду значимости вопроса обслуживания городского населения уже с июня 1945 г. пошли работы на трамвайных линиях Витебска [921, л. 8]. Однако, этот процесс продвигался медленно, и 15 км воздушной сети на 1-й очереди трамвая в городе появились только в июле 1947 г., было построено здание трамвайного депо и подстанции, вскоре пошел и первый трамвай [711, л. 549]. Имевшаяся база требовала своего расширения, поэтому в 1948 г. была установлена аппаратура на электросиловой подстанции Витебского ТУ, через год ее мощности были доведены до 1800 кВт. Вопросы развития электротранспорта держали под своим контролем местные власти, так, расширение базы транспорта Минска они обязали производить местные заводы. Но главное слово оставалось за трамвайщиками,

за 1945–48 г. в Минске они проложили 10 км путей, возобновив движение по 2 линиям, в феврале 1949 г. работало 12,5 км пути [274, с. 2]. Но в сложном состоянии находилась база обслуживания движения, только к 1950 г. трамвайщики Минска смогли восстановить свои депо. Несмотря на трудности власти уже мечтали о новых видах транспорта. Так, управление промышленно-транспортного проектирования Министерства строительства предприятий тяжелой индустрии СССР в 1947 г. разработало проект строительства троллейбусной сети в г. Минске [1033, с. 2]. Однако ее введение из-за нехватки ресурсов было отложено до новой пятилетки.

Основные направления восстановления речного и воздушного транспорта БССР. Большой ущерб нанесла война и речному транспорту, было разрушено 37 портово-пристанских хозяйств, сооружения ДБК и Сожской шлюзовой системы, 14 СРЗ и верфей [164, с. 21]. На месте Гомельского СРЗ в декабре 1943 г. его рабочими был найден только 1 токарный станок, неудивительно, что в 1944 г. из-за нехватки материалов и инструмента он отставал от графика ремонта. Но за 1945–46 г. уже произошло значительное оснащение СРЗ новым оборудованием. Сразу после освобождения речники стали готовить суда к навигации, по постановлению ГКО в октябре 1943 г. был возобновлен осенне-зимний судоремонт. При его проведении речники стремились использовать бывшие в употреблении детали, вопросы судоремонта постоянно находились в поле зрения производственных совещаний. Но острой проблемой было то, что, например, на освобожденном в июне 1944 г. участке Западной Двины от Суража до Уллы все эксплуатационное оборудование оказалось разрушенным [218, л. 8]. Ввиду таких трудностей речники возлагали большие надежды на ДДВВУ. Крупное береговое строительство проводилось в системе Главречстроя, затем основную массу работ местные речники взяли на себя. За зиму 1944/45 гг. работники ДДРБ подготовили погрузо-разгрузочный инвентарь, построили причальные сооружения. Завершение восстановления флота и портов включал в себя также пятилетний план развития речного транспорта СССР на 1946–50 гг. В целях улучшения состояния флота, пути и портово-пристанского хозяйства ДДРБ в соответствии с постановлением СНК СССР от 7 февраля 1946 г. производил работы по усилению пропускной способности портов [716, л. 198]. Соответственно СМ БССР своим решением от 14 августа 1947 г. обязал клиентуру речников построить причальные эстакады, ввести в действие средства механизации [835, л. 9 об.]. Здесь только совместные усилия могли привести к успеху.

В данный период главное внимание уделялось организации судоремонта, затем уже судоходным путям и портово-пристанскому хозяйству, далее пошло его расширение и обеспечение вспомогательными механизмами.

В годы войны резко ухудшилось судоходное состояние рек, так, на Верхней Припяти транзитные глубины в 1944 г. оказались в 3 раза меньше против 1941 г., обломки мостов сделали невозможным транзитное судоходство. Поэтому развитие перевозок потребовало углубления водных путей. К первоочередным мероприятиям была отнесена реконструкция пути по Верхнему Днепру выше Жлобина [150, л. 1]. Взрывными работами устранялись крупные препятствия на дне рек, была проведена расчистка судоходных пролетов под мостами [884, л. 7]. С 1945 г. стали работать бассейновые управления пути. В целом за 1944–46 г. работниками бассейнового управления пути ДДРП было восстановлено 3 тыс. км пути. Для улучшения условий функционирования флота было принято решение об эксплуатации малых рек. Поэтому специалисты Пинского техучастка провели подготовку к работам по углублению дна рр. Нирча, Ясельда, Стырь, Пина. Уже в мае 1946 г. по малым рекам Птичь, Уборть, Оболь, Парочь, Щара, Ясельда, Оресса, Бесядь открылась первая навигация. В то же время на ДБК в годы войны были разрушены надводные части гидросооружений, большинство водоспусков, и для его восстановления в 1944 г. была создана организация «Днепробугстрой». В 1945 г. в Пинске и Бресте построены лесопильные заводы, на основе их продукции были

приведены в порядок шлюзы и плотины ДБК. К навигации 1945 г. речники завершили работы 1-й очереди, что позволило ввести канал во временную эксплуатацию, в 1946 г. выполнялись работы 2-й очереди для постоянной эксплуатации.

Основными направлениями работы технических участков ВДРП были берегоочистение, траление, дноочистение и взрывные работы, которыми компенсировалась нехватка земснарядов.

Восстановление сталкивалось со значительными сложностями, несмотря на постановление ГКО от 14 марта 1945 г. и приказа НКПС от 23 марта 1945 г. русло р. Западная Двина у Смоленского и Жлобинского мостов Витебска очищено не было [884, л. 9]. А в связи с передачей Березинской шлюзованной системы в ведение управления по освоению малых рек в 1946 г. восстановительные работы на ней были прекращены [1135, л. 241]. Трудности были разноплановыми, так, Заготснабконтора ВДРП не давала угля судам, сами речники не всегда рачительно относились к вверенному им имуществу. В целях решения возникавших вопросов МРФ предложил своим подразделениям создать собственную стройиндустрию, а постановление СМ СССР от 1 сентября 1947 г. предоставило программу развития портов [1000, с. 449]. Здесь МРФ обязало за 1947-50 гг. увеличить число усовершенствованных причалов, порталных кранов [835, лл. 5 об., 6]. Однако, например, в 1947 г. план по собственным лесозаготовкам белорусскими речниками не был реализован, что наряду с нехваткой других ресурсов не позволили выполнить поставленные задачи.

Слабая база речников тормозила расширение перевозок, нехватка разгрузочных механизмов в портах БССР привела к тому, что до половины всех судов обрабатывалось с опозданием.

Со сложностями, но развивалась материальная база и у авиаторов. Так, в соответствии с решением ГКО об организации в Бресте аэропорта ГВФ для обслуживания самолетов, летавших по трассе Москва–Брест–Варшава–Берлин, и обеспечения авиaperезовками Брестской области местный облисполком 29 сентября 1945 г. решил произвести расширение и планировку аэродрома в р-не Адамново, доведя взлетно-посадочную полосу до 1,4 км в длину и 0,4 км в ширину [865, л. 12]. С опозданием от планов, но это было сделано. В других областных центрах ситуация оказалась еще труднее. С другой стороны, Минский аэропорт в 1946 г. провел работы по улучшению летного поля, что дало возможность ему принимать самолеты круглый год, там возводился и новый аэровокзал. То есть на все направления централизованных средств не хватало, поэтому транспортники искали местные ресурсы для восстановления своих производственных объектов, иначе перевозки начать было нельзя.

1.2. Совершенствование материальной базы транспорта БССР в 1950-е гг., основные проблемы ее развития. Выделение государством средств на развитие транспорта имело под собой твердую законодательную основу. Например, Законы о госбюжете СССР и БССР устанавливали для него размеры, как централизованных расходов, так и собственных средств предприятий. За 1946-55 гг. только на восстановление ЖД БССР было выделено более 1,5 млрд руб., на капремонт ежегодно расходовалось до 500 млн руб. [403, с. 18]. Финансовые ресурсы расходовались на четко очерченные цели. Например, по информации, озвученной на XIX съезде ВКП(б), совершенствование базы ЖД происходило за счет восстановления и строительства вторых путей, укладки рельсов тяжелого типа, расширения автоблокировки. На Всесоюзном совещании железнодорожников заместитель председателя союзного правительства Л. Каганович указал, что надо смягчать профиль пути [1167, л. 2]. Для достижения успеха требовалось объединение усилий всех ведомств. Поэтому XXI съезд КПБ обязал их руководителей принять меры к улучшению состояния подъездных путей предприятий, обеспечению складов погрузочным оборудованием [255, с. 2]. XX съезд КПСС обратил внимание на необходимость расширения станционных путей. Тем не ме-

нее, по мнению машиниста-новатора Н. Лунина, МПС в тот период не принимала должных мер для улучшения состояния пути, о чем говорило большое количество ограничений скорости движения поездов [464, с. 74]. Нельзя было рассчитывать и на эффект только нового строительства, так, исправность пути достигалась повседневным уходом и надзором, в то же время были известны факты низкого качества проведения таких работ. В процессе совершенствования материальной базы транспорта трудности возникали постоянно. Так, дальнейшее развитие пропускной способности ЖД на главных направлениях во 2-й половине 1950-х гг. вследствие исчерпания имевшихся резервов потребовало больших вложений и увеличения сроков ввода новых мощностей в действие.

Укрепление путевого хозяйства железных дорог БССР, развитие автоблокировки и диспетчерской централизации, состояние станций и вокзалов. Матчасть дорог была огромной. Например, Витебское отделение ЗЖД в 1951 г. включало пути протяженностью в 863 км, 86 станций и разъездов [1139, л. 10]. На Брестском и Барановичском отделениях БЖД в 1955 г. была 141 крупная хозяйственная, в том числе 5 основных и 3 оборотных паровозных депо, 7 вагонных депо, а также 16 станций 1-го и 2-го класса, 11 дистанций пути, 5 дистанций сигнализаций и связи, 3 вагонных участка [1331, л. 114]. Все это необходимо было содержать в исправном состоянии. Повышение пропускной способности ЖД, улучшение использования основных средств транспорта было связано с применением устройств связи, автоматики и телемеханики. Однако производственные объекты возводились с трудом, так как на ЖД недостаточно были развиты предприятия стройиндустрии. Так, отставало от задания за 1951-55 гг. выполнение работ по переводу пути на щебеночное основание, мощность верхнего строения пути на ряде направлений не соответствовала грузонапряженности. Но, несмотря на трудности, количество двухпутных и многопутных линий на БЖД в 1955 г. увеличилось по сравнению с 1950 г. на 8,3%, составив 25,2% всей длины. С 1945 г. количество двухпутных линий выросло на 35%, за 1946-55 гг. длина главных путей на щебеночном балласте достигла 6,5% длины главных путей [403, с. 18]. Однако, были сняты из-за низкой эффективности линия Дукштас–Друя, узкоколейки Янов–Полесский–Ивацевичи, Новоельня–Любча [314, с. 118]. К 1 января 1956 г. эксплуатационная длина ЖД БССР составила 5385,1 км [621, л. 8]. Появлялись новые отрезки, так, в июне 1959 г. был сдан подъездной путь в 25 км на линии Слуцк–Калий. Но одним из слабых мест были стыки на путях, где появлялись дефекты, быстрее изнашивались шпалы. В целях выхода из этой ситуации стали применять бесстыковой путь из 800-метровых металлических плетей, первые 19 км появились на участке Молодечно–Гудогай в 1956 г., тогда же стали использовать и железобетонные шпалы [65, с. 13]. Укладка бесстыкового пути на таких шпалах позволила повысить вес и скорость поездов, пропускную способность станций. К тому же за 1955-58 гг. ремонтом было оздоровлено 3 тыс. км главных путей, на 800 км были уложены рельсы тяжелого типа [400, с. 120]. Но необходимо отметить, что рост перевозок требовал дальнейшего усиления работы в данном направлении.

Возросшие финансовые возможности железнодорожников в середине 1950-х гг. позволили быстрее совершенствовать их базу. Так, на ст. Гомель и Минск с 1956 г. на конвейерных площадях применялись новые автопогрузчики. Крупные депо получили электрические установки для обработки деталей, для вагонных депо были предназначены электрогорны. За 1951-58 гг. на БЖД было построено 12,4 тыс. кв. м крытых складов и платформ, 19 тыс. кв. м открытых платформ. реконструировано паровозное депо Брест–Восточный, построено вагонное депо Барановичи-Центральные [400, с. 120]. Для ускорения отправления поездов использовались маршрутно-контрольные устройства. Новые виды сигнализации и связи позволили увеличить скорости движения поездов, однако, средствами повышения пропускной способности ЖД – автоблокировкой и диспетчерской цен-

трализацией – были оборудованы лишь главные направления [1300, с. 28]. Так, в 1959 г. была введена в эксплуатацию система полуавтоматической блокировки на ст. Брест-Центральный. Дальнейшее решение подобного вопроса потребовало больших материальных вложений.

Железнодорожникам приходилось работать в условиях ограниченности ряда ресурсов, так, лесосечный фонд, например, для Гродненского отделения БЛЖД выделялся только специальным распоряжением облисполкома [1042, л. 181]. Витебский узел остро нуждался в электроэнергии. В Гомельском депо локомотивные бригады нарушали график движения поездов, так как паровозы не были вовремя обеспечены углем и водой. Со сложностями развивалась рембаза, хотя постановлением СМ СССР от 3 января 1951 г. и было организовано Главное управление заводами по ремонту подвижного состава МПС [158, с. 56]. Нередко из-за плохого качества ремонта удовлетворять увеличивавшиеся потребности хозяйства в перевозках не представлялось возможным. Большой проблемой оставалась неразвитость подъездных путей обслуживаемых предприятий, в том числе и только что построенных.

Развивалось пассажирское хозяйство, в 1951 г. на БЖД было сдано в эксплуатацию 9 вокзальных зданий. Новый вокзал в Калинковичах был принят в 1955 г., в центральной части его были размещены кассы, справочное бюро, на вокзале Брест-Центральный коллектив 5-го стройучастка «Белтрансстрой» завершил реконструкцию, увеличив помещения в 4 раза. Но так было далеко не везде, как отметил в апреле 1950 г. Могилевский горисполком, на местном отделении БЖД отсутствовало благоустройство пассажирских остановок [851, л. 294]. Трудно было перечислить все недоделки, которые оставили строители при реконструкции Брестского вокзала. На Минском вокзале зал билетных касс в 1954 г. был слишком мал и не мог вместить всех пассажиров. Из-за недостаточного материального снабжения в 1956 г. не было расширено багажное отделение на ст. Лида. Отсутствие высоких посадочных платформ на ряде остановочных пунктов БЖД создавало пассажирам много неудобств [843, л. 23]. То есть на будущее осталось много вопросов, без решения которых нельзя было удовлетворить возраставшие потребности населения в перевозках.

Усиление внимания к вопросам развития авторемонтной базы и дорожного строительства в БССР. Органы власти понимали зависимость между эффективной работой автотранспорта и его обеспечением. Поэтому XX съезд КПСС обязал ведомства развивать базу для техобслуживания и ремонта автомобилей, запланировал расширение строительства и реконструкции дорог с твердым покрытием [254, с. 5]. В 1956-59 гг. было увеличено выделение средств, но их оказалось недостаточно, и на XXIII съезде КПБ в 1959 г. К. Мазуров отметил, что неудовлетворительная работа ГУАТ была обусловлена во многом нехваткой гаражей, мастерских, профилакториев [259, с. 3]. Поэтому СМ БССР было дано поручение найти возможности для создания новых объектов. Увеличение автопарка и развитие перевозок выдвинули необходимость создания авторемонтной промышленности на высокой индустриальной базе, так, поточный метод ремонта агрегатов позволял сократить его стоимость. Основным видом техухода за машинами оказался текущий ремонт, были велики масштабы капремонта. Правильная их организация позволяла снизить себестоимость перевозок. Минский АРЗ перешел на капремонт агрегатов к автомобилям «МАЗ» и «ЗИЛ», что позволило увеличить объем производства в 5 раз. Однако, в 1955 г. там была низкой производительность труда, что привело к высоким простоям автомобилей в ремонте, например, по «ЗИС-150» – до 6,5 месяца. С течением времени ситуация там была улучшена. С другой стороны, проблему обеспечения облавтотрестов запчастями создавало то, что поставки шли сначала в республиканские снабженческие управления, вызывая волокиту, а только потом на места [911, л. 26]. В то же время улучшение снабжения давало возможность повысить готовность парка. Например, по Борисовской АТК № 2 в 1957 г. до 92% [287, с. 24]. С таких предприятий приходилось брать пример всем остальным.

Одним из главных условий для эксплуатации транспорта оставались дороги. В целях совершенствования их сети 18 февраля 1959 г. было издано постановление ЦК КПБ и СМ БССР о плане строительства на 1959-65 гг. [723, л. 12]. Президиум ВС БССР 10 апреля 1959 г. издал указ об участии организаций в строительстве местных автодорог. В соответствии с ним все промпредприятия производили отчисления в дорожный фонд облисполкомов в размере 0,2% от стоимости валовой продукции. Вскоре, 24 августа, появилось распоряжение СМ БССР об участии в дорожном строительстве [681, л. 210; 1057, л. 38]. В то же время, например, по МАТШД средства на него выделялись ограниченно [601, л. 1]. Чтобы улучшить ситуацию с дорогами, поднимались вопросы с выделением средств на сессиях облсоветов. Такие усилия приносили результат. Только за 1951-55 гг. в БССР было построено и реконструировано 2036 км дорог с твердым покрытием, 17,7 тыс. м мостов [258, с. 1]. Продолжилась практика проведения месячников дорожного строительства, но порядок участия в них время от времени нарушался [518, л. 113]. Однако, мало было построить, чтобы обеспечивать движение, необходимо было и следить за дорогами. В противном случае происходил простой автомобилей [910, л. 18]. Не меньшие проблемы имели городские магистрали, так, работники Минского автобусного парка делали постоянные упреки горкомхозу, который плохо следил за их состоянием. Необходимо отметить, что, несмотря на трудности, дорожные службы росли, в 1951 г. по республике работало 12 МДС, в 1959 г. они были преобразованы в дорожно-строительные районы. Внимание к дорогам, там, где оно проявлялось, давало свои плоды. Так, в Брестской области увеличились сроки межремонтного пробега автомашин.

Дорожное строительство республика во многом стремилась вести, привлекая финансовые средства промышленных предприятий и бесплатную рабочую силу сельского населения, но это не смогло помочь окончательному решению вопроса, даже на местном уровне, из-за большого объема работ.

Обеспеченность автотранспорта общего пользования БССР производственными объектами и ресурсами. По предприятиям Минавтотранса условия для нормальной эксплуатации автопарка, его профилактики и ремонта создавались с трудом [616, л. 21]. На месте заправки автомашин часто не было воды, что заставляло моторы работать без охлаждения. Негативным был факт хранения части автопарка на открытых площадках, приводивший к быстрому износу агрегатов. Так, по Минавтотрансу в 1951 г. при наличии 1599 грузовых машин, 399 специальных и 389 автобусов, навесов и гаражей было только на 314 машин, мастерских на 133 машино-места и 2 профилактория на 190 машин [1109, л. 25]. Время шло, а ситуация и с ресурсами менялась медленно. По МАТШД за 1955 г. при 3993 грузовых автомобилях простои, например, из-за отсутствия авторезины составили 43 тыс. дней [617, лл. 11,17]. В целях улучшения производственных условий возведение новых объектов было ускорено, в 1956 г. было введено в эксплуатацию 11 типовых грузовых автобаз. Автотрестами было получено значительное количество гаражного оборудования для механизации обслуживания и ремонта. Были внедрены механизированные посты смазки автомобилей, организованы посты мойки грузовых автомобилей и пункты их механизированной заправки [805, л. 25]. Но, несмотря на локальные успехи, база транспортников отставала от их потребностей. Если за 1954-57 гг. по МАТШД было создано 33 АТК и построено 11 грузовых автопарков, то в них отсутствовали элементарные условия для обслуживания. В 1959 г. при наличии 7670 грузовых автомобилей и 1847 автобусов у ГУАТ было только 37 помещений для техобслуживания и ремонта, для стоянок – 15, мастерских и цехов для шинремонта – 53 [153, л. 4].

Существовавшие гаражи и ремонтные мастерские автотранспорта общего пользования были не в силах удовлетворить нужды развивавшегося хозяйства,

и поэтому появилась необходимость их масштабного строительства, но средств для этого выделялось недостаточно.

Затрудняла организацию снабжения распыленность автомобилей по мелким автохозяйствам. В то же время многолетняя практика показала, что автомобили и вся база использовалась лучше в хозяйствах общего пользования, для которых транспортная работа была основной деятельностью [618, л. 19]. Было мало АЗС, поэтому ГУАТ и Белнефлеснабсбыт в 1959 г. на XXIII съезде КПБ получили задание преодолеть их нехватку [259, с. 3]. В местах пересечения железнодорожных и автомагистралей было мало тоннельных переездов. Однако, Минский горисполком и Управление по делам архитектуры при СМ БССР не настаивали на строительстве путепроводов, а МКХ систематически не включало в план их строительство. Улучшению условий для эксплуатации автотранспорта, например, по Могилевской области в 1957-58 гг. препятствовала аварийность ряда мостов через р. Днепр [488, л. 2]. Минский автобусный парк не имел своей ремонтной базы, гаража и профилактория, осмотр машин производился прямо во дворе, в результате чего не соблюдались правила эксплуатации автобусов, уменьшался срок их использования. В то же время необходимо помнить, что состояние базы напрямую влияло на уровень предоставления транспортных услуг. Так, по Минавтотрансу за ряд лет из-за дорожных условий, недоснабжения горючим, авторезиной и запчастями были недо выполнены планы перевозок [616, л. 21]. Все это заставляло ведомство добиваться увеличения ассигнований. Так, 1-му автобусному парку г. Минска была предоставлена территория в 35,1 тыс. кв м, за 1953-59 гг. были построены крытый гараж, бензохранилище, заправочная станция [1341, с. 3]. Как итог, рост оснащённости автобусных парков дал возможность открыть ряд новых линий, связавших Минск с областными и районными центрами.

Одновременно с расширением сети дорог шло строительство пассажирских автостанций, СТО, АЗС, прямой диспетчерской связи. На привокзальной площади в Минске в 1955 г. было произведено переоборудование автовокзала, там были зал ожидания, три кассы, бюро справок. На крупнейших шоссейных магистралях БССР только за 1956 г. появилось 15 павильонов. Тем не менее, в большинстве городов не было автовокзалов, а имевшиеся были плохо оборудованы. Сами транспортники большим недостатком считали отсутствие автовокзала междугородних сообщений в Минске. Трудности были повсеместными, из-за того, что в Брестской области 40 автокасс из 53 имевшихся были открыты в 1959 г., их разместили лишь в киосках. Дело в том, что не были найдены лимиты на ресурсы, силы стройорганизаций оказались недостаточными [211, л. 58]. О недостатках органы власти хорошо знали и предпринимали меры, но в основном административные. Так, СМ БССР 30 декабря 1958 г. обязал ГУАТ улучшить организацию техобслуживания и ремонта пассажирского транспорта [807, лл. 1, 2]. В свою очередь, Витебский облавтотрест в 1959 г. ходатайствовал перед местным облисполкомом о строительстве 75 павильонов [1144, л. 9]. Но положительных результатов добиться было сложно, так, пассажиры автотранспорта, например, Минска жаловались на необустроенность остановок. В г. Витебске из 629 улиц было замощено полностью или частично только 105 [882, л. 30]. Это было связано с недостатком средств и маломощностью местного треста благоустройства.

Развитие материальной базы электротранспорта в 1950-е гг. Восстановление и рост городов БССР увеличили внимание органов власти к его развитию. Так, в 1950 г. в Минске после сооружения 2-х новых линий общая протяженность трамвайных путей превысила довоенную, составив 38 км, в 1956 г. уже 50 км. В Минске была построена также тяговая подстанция, способная обеспечить движение не только трамвая, но и троллейбуса. Такие успехи требовали значительных средств, и поэтому Минский горисполком в 1957 г. выделил 8 млн руб., в том числе еще на одну тяговую подстанцию [553, с. 1]. С другой стороны, трамвайная сеть Витебска

развита была недостаточна, поэтому депутаты на сессии облсовета в сентябре 1958 г. предложили поставить вопрос перед правительством о выделении дополнительных средств в связи с ростом промышленности в городе [882, л. 54]. Но результата пока не добились. Больше успехов было в столице. В 1952 г. на линии 6,5 км там был осуществлен пуск троллейбуса, еще один отрезок в 1,5 км. появился в 1955 г. Было построено и помещение, где троллейбусы подвергались профилактическому осмотру, наружной и внутренней мойке. Строительство 1-й очереди троллейбуса на 10 км для связи центра города с Новобелицей в 1955 г. началось в Гомеле.

Но база обслуживания развивалась медленно, особенно большие проблемы были с электромонтажом, долго не было возможностей освоить новые производственные мощности.

Усиление внимания к развитию портового хозяйства и речных путей БССР в 1950-е гг. В начале десятилетия значительная часть вложений направлялась на приобретение судов, при этом недостаточными темпами развивались строительство и реконструкция портов [157, с. 52]. Прорыв произошел после XIX съезда ВКП(б), так как отставание портов стало тормозом в развитии перевозок. Чтобы снизить стоянки флота в ожидании погрузки, ускорилось их оборудование береговыми устройствами. В целом реконструкция портов позволяла освоить возраставший грузооборот и снизить себестоимость переработки грузов [500, л. 8]. В то же время, как отметил начальник ВДРП А. Геронин, в портах производительно использовать технику удавалось не всегда. Производственная база речников во 2-й половине 1950-х гг. росла быстрее. Так, в Бресте был построен механизированный порт для перевалки грузов с речного на железнодорожный транспорт. Порт Пхов в 1958 г. получил новую причальную стенку с двумя пяти-тонными кранами. Гомельский порт использовал затон для стоянки и причаливания судов, склады и железнодорожную ветку. Тем не менее, положение оказалось противоречивым. Так, на пристанях рр. Неман и Западная Двина в 1958 г. не было погрузочно-разгрузочных механизмов [1297, с. 75]. Недостатком портов БССР являлась их односторонняя приспособленность к приему на перевалку транзитных грузов в больших объемах, а малые партии проходили медленно.

Продолжилось освоение малых рек, например, рр. Щара (приток Немана), Беседь (приток Сожа), Свислочь (приток Березины), Птичь (приток Припяти). В 1950 г. в Управлении по их освоению было 1149 км путей [612, л. 2]. По малым рекам суда ходили весной и осенью, там требовались большие объемы работ по углублению. В то же время слабость базы Управления по освоению малых рек при СМ БССР привела в 1951 г. к невыполнению планов по перевозкам [135, л. 21]. Резко изменило ситуацию постановление союзных органов власти от 30 мая 1956 г., когда в связи с упразднением МРФ располагавшиеся на белорусской территории предприятия, пристани, порты были переданы в ГУРФ. Это позволило за 1945-56 гг. увеличить протяженность речных путей в 2,3 раза, а путей с освещаемой обстановкой в 5,5 раза [137, л. 2]. За 1955-58 гг. эксплуатационная длина речных путей выросла с 3,38 тыс. км до 3,67 тыс. [532, л. 66]. В судоходную сеть входили участки рр. Днепр, Неман и Западная Двина. Бассейну Днепра в 1958 г. принадлежало 73% их длины, Немана – 15%, Западной Двины – 12% [1297, с. 73]. В 1957-58 гг. выросли вложения в береговое строительство, но эффективность этого процесса была снижена его недостаточным качеством.

Чтобы обеспечить движение судов, работники путейского хозяйства занимались выпрямлением судоходных трасс, электрификацией обстановки на ДБК и рр. Днепр, Березина, Сож, Припять, Западная Двина и Неман. Проведение работ на Днепро-Бугском техучастке по углублению фарватера ДБК давало сотни млн руб. экономии за счет доставки руды и угля из Запорожья в Брест без перегрузки ее в Пинском порту. Начавшиеся в 1950 г. перевозки руды из Украины в Польшу и угля обратно потребовали реконструкции ДБК, чтобы организовать

двухстороннее движение 600-тонных барж. Для создания запаса воды происходило заполнение Белоозерской системы. Такое обустройство было оправданно, так как в 1958 г. строительство 1 км ЖД обходилось в 10 раз дороже, чем речного пути. Много значили для успешных перевозок ремонт и хранение судов [1019, с. 116; 136, л. 2]. Проблемы улучшения матбазы рассматривались на производственных совещаниях, например, Гомельского районного Управления ВДРП [839, л. 1]. Тем не менее, много вопросов не решалось. Из-за недостаточных мощностей СРЗ командам судов приходилось значительный объем ремонта производить собственными силами. В целях выхода из ситуации рембаза была усовершенствована, важно, что в Гомеле появился слип – сооружение для спуска, подъема и установки судов на берегу.

Развивалось у речников и пассажирское хозяйство, например, в июле 1953 г. к Гомельскому вокзалу присоединили новый двухэтажный железобетонный дебаркадер для обслуживания пассажиров дальнего следования с залом ожидания, комнатами отдыха на 20 мест. Малый дебаркадер стал обслуживать пригородных пассажиров. С Речицкой верфи на местные линии республики с 1955 г. поставлялись грузопассажирские дебаркадеры для замены старых пристаней. Но, таких объектов не хватало.

Состояние и развитие материальной базы воздушного и трубопроводного транспорта БССР в 1950-е гг., успехи и проблемы. Каждое транспортное подразделение стремилось обеспечивать себя оборудованием и производственными объектами. Так, в Минском аэропорту в зимнее время для подготовки взлетной полосы использовались снегоочистители, моечные машины с горячей водой. Специальный самолет поднимался для зондирования атмосферы, при помощи оборудования, установленного на нем, определялся характер облачности. Для улучшения обслуживания пассажиров Минский аэровокзал предлагал им комнаты отдыха, кассовый зал, ресторан, почту, телеграф. С 1958 г. новый аэровокзал Минска соответствовал росту перевозок, в операционном зале были размещены кассы, багажные кладовые, службы перевозок. Второй этаж был занят рестораном и гостиницей, действовало оборудование по установке телефонной связи между агентствами и пунктами продажи билетов [1025, с. 26]. Но в областных аэропортах положение дел было не таким хорошим, там пассажирам приходилось довольствоваться меньшими удобствами.

База трубопроводного транспорта развивалась медленно. Только в 1956 г. был разработан проект газопровода Дашава–Минск–Ленинград протяженностью по БССР до 650 км, несколько лет шли подготовительные работы по строительству компрессорной станции в Кобрине. В 1958 г. все еще планировалось строительство газопроводов Дашава–Минск–Вильнюс–Рига и Минск–Ленинград, в Гомель газ считали возможным подать по ветке Дашава–Киев–Брянск–Москва. [1013, с. 2]. Материальные затраты при этом были огромны, газопровод Дашава–Минск впервые в СССР стали строить с большим диаметром труб (82 см) и по труднопроходимым местам. Но из-за сложностей его ввод в эксплуатацию был перенесен на 1960 г. вместо 1957 г. по первоначальному плану.

1.3. Состояние производственных мощностей транспортных предприятий в 1960-е гг. При развитии базы транспортных предприятий органы власти особое внимание отводили рациональному расходованию средств, и поэтому 29 апреля 1960 г. появилось постановление СМ БССР о повышении технического уровня строительства производственных объектов. Плановые капиталовложения покрывали только часть материальных потребностей транспорта, и в качестве дополнения разрешалось и рекомендовалось использовать средства из фонда предприятия, положение о котором было уточнено [700, л. 29]. В свою очередь, XXIV съезд КПБ обязал Госплан, СНХ и его управления более квалифицированно решать вопросы снабжения, а XXV съезд КПБ отметил медленное внедрение прогрессивной технологии и предложил исправить ситуацию [264, с. 3]. Но, несмотря на усилия органов власти, предприятия транспорта преследовал недостаток про-

изводственных мощностей и ресурсов [834, л. 12]. Это препятствовало выполнению производственных заданий, мешало общему экономическому росту. По СССР в 1945-65 г. в общих капиталовложениях доля транспорта составляла 9-10%, с некоторым увеличением в 1961-65 гг., что, по мнению Госплана СССР, было недостаточным. БССР никакого исключения тут не представляла, так как не являлась, по мнению союзного центра, решающим транспортным направлением. В то же время развитие сети железных и особенно автодорог позволяло сократить потери от бездорожья, вовлечь в оборот новые ресурсы, более рационально размещать промышленность и интенсифицировать сельское хозяйство [1301, с. 2]. Однако, в достаточной степени этого власти нашей республики не добились, их сдерживала нехватка фондов и лимитов, распределявшихся централизованно. Местная сеть всех видов транспорта отставала в своем развитии, что особенно относилось к автодорогам, не все возможности использовались для речного судоходства, были слабо развиты разводящие сети трубопроводов.

Качественное совершенствование пути на БЖД в 1960-е гг. Здесь без внимания властей об успехе не могло быть и речи. Например, для увеличения производственного потенциала дороги использовалось постановление союзного правительства от 10 ноября 1961 г. о призыве молодежи на работу по транспортному строительству и электрификации железных дорог [726, л. 40]. На XXV съезде КПБ, по словам начальника БЖД Г. Котяша, было поддержано перевооружение железнодорожников, связанное с совершенствованием средств поездных связей, внедрением электроцентрализации стрелок [264, с. 3]. Проводимые работы требовали больших ресурсов. На реконструкцию БЖД ежегодно расходовалось по всем источникам финансирования до 25 млн руб. и на капремонт основных фондов – до 30 млн руб. Капвложения за 1961-65 гг. составили 84,8 млн руб. и 132,2 млн за 1966-70 гг. [65, с. 15; 1078, с. 287]. Союзное правительство давало МПС поручения по развитию материальной базы, а оттуда конкретные задания шли по отдельным дорогам. Так, МПС и Министерство транспортного строительства по постановлению СМ СССР от 27 мая 1968 г. проводили ввод в действие вторых путей, оборудовали пути автоблокировкой. Положительным оказалось то, что МПС были переданы железнодорожные подъездные пути, не связанные с технологическими перевозками заводов.

В республике подводились пути к крупным предприятиям, например, линия Полоцк-Новополоцк. За 1959-65 гг. было введено 50 км двухпутных вставок и 150 км станционных путей, но общая длина линий почти не увеличилась, так как были сняты узкоколейки [470, с. 169]. Эксплуатируемая длина возрастала с 5013 км в 1946 г. до 5397 км в 1959 г. и уменьшилась до 5378 км в 1961 г. [1240, л. 8]. Густота сети в 1962 г. составила 26 км на 1000 кв км территории. Эксплуатируемая длина БЖД на 1 января 1965 г. – 5348 км [1284, с. 24; 207, л. 24]. Густота сети БССР в 1965 г. была в 6 раз больше, чем в среднем по СССР. Усилилось путевое хозяйство, за 1956-61 гг. в новое строительство было вложено 80 млн руб., на капремонт пути 100 млн., что дало возможность уложить 2 тыс. км новых рельсов, на щебеночное основание – переведено 1200 км пути, уложено 350 км железобетонных шпал [403, с. 2]. В 1962-63 гг. на главных направлениях было уложено еще 400 км бесстыкового пути. В итоге усиление оснащенности пути позволило, например, на направлении Москва-Брест водить поезда с скоростью 120 км/ч.

За 1966 г. укладка пути на железобетонных шпалах увеличилась в 2 раза, а протяженность бесстыковых в 3 раза. Уменьшение стыков увеличивало срок службы подвижного состава. Затраты на содержание такого пути уменьшались на 30%. За 1959-69 гг. уже более 2600 км пути было переведено на щебеночное основание, 1032 км – на железобетонные шпалы, уложено 1000 км бесстыкового пути и 3395 км рельсов тяжелого типа [65, с. 18]. В 1959-65 гг. укрепление пути производилось на напряженных направлениях Смоленск-Брест, Ов-

руч–Новосокольники, Гомель–Вильнюс, Гомель–Лунинец [1078, с. 299]. За 1968 г. на основных направлениях грузового движения скорость достигла 100 км/ч. Укладка тяжелых длинномерных рельсовых плетей, монтаж новых стрелочных переводов позволили увеличить скорость поездов на отдельных участках уже до 140 км. На одном из первых мест было также внедрение автоматики в управлении движением поездов, в 1969 г. автоблокировкой на БЖД было оборудовано уже 14%, полуавтоблокировкой – 75% линий [65, с. 20]. Все это улучшило условия работы многих специалистов, возросла пропускная способность дороги, стало более эффективным использование подвижного состава.

Электрификация пути на БЖД, развитие грузового и пассажирского хозяйства в 1960-е гг. В первую очередь она там, где были сосредоточены важные для хозяйства линии, с ее помощью увеличивались перевозки грузов, обеспечивались высокие скорости. Однако, реализовать преимущества на практике в БССР оказалось сложно. Строительство трассы с электротягой Минск–Олехновичи началось в 1962 г., все устройства энергоснабжения автоматизировались, длина трассы составляла 48 км. при 12 остановках, было поставлено 2 тыс. железобетонных опор. Но процесс шел медленно, строители оправдывались нехваткой специалистов и механизмов, реально же мешала неудовлетворительная организация работ. Так, на Минском участке не был своевременно переоборудован энергоучасток. Для отстоя и ремонта составов в Минске в 1963 г. с большим отставанием было создано депо. Тяговая подстанция на ст. Олехновичи долгое время не могла начать свое функционирование из-за низкого качества работ, и поэтому участок Минск–Олехновичи начал действовать только в декабре 1963 г. [645, с. 1]. Приняв во внимание ошибки, трест «Белтрансстрой» уже досрочно сдал в эксплуатацию участок Олехновичи–Молодечно, соединив его с линией на Минск, общей длиной – 80 км. С опережением графика шло в 1969 г. строительство линии Минск–Пуховичи [1076, с. 4].

В итоге электрификация пригородных участков, улучшая условия перевозок пассажиров, способствовала росту и развитию промышленных центров. Эксплуатация дорог на электротяге уменьшила случаи опозданий поездов.

Большое внимание на БЖД уделялось рационализации имевшейся базы, так, Минское паровозное депо в 1963 г. прошло реконструкцию, чтобы стать тепловозным. Для обеспечения паровозов топливом в 1963-64 г. были сооружены пункты нефтеснабжения. В Минском локомотивном депо в 1966 г. был оборудован цех для периодического ремонта тепловозов. На Минском узле в 1969 г. была создана группа вычислительной техники, получившая машину «Минск-22М» для обработки документации. Развивалась комплексная механизация и автоматизация разгрузочной системы, тем не менее, у БЖД была большая зависимость от оснащенности грузоотправителей, что приводило к простоям. Поэтому, например, Витебская механизированная станция использовала козловые и паровые краны, дизельные электрокраны, авто- и тракторные погрузчики, экскаваторы, аккумуляторные погрузчики [338, л. 1]. Однако, подобная техника использовалась недостаточно эффективно. Нельзя было обойтись и без совершенствования рембазы, за 1966-69 гг. в ряде вагонных депо была внедрена прогрессивная технология ремонта вагонов с использованием автоматизированных и поточно-конвейерных линий [1078, с. 296]. Брестские железнодорожники в 1968 г. на 7% против нормы сократили простой подвижного состава в текущем ремонте за счет механизации и автоматизации.

Большое место в реконструкции занимало развитие Минского, Гомельского, Оршанского, Витебского узлов. В 1965 г. на ст. Степянка был построен мехдвор, который ежедневно перерабатывал до 9 тыс. тонн грузов. С другой стороны, в целях концентрации работ за 1959-69 гг. на БЖД закрыто 40 малодеятельных станций [65, с. 21]. Развитие матбазы шло по различным направлениям. Так, на ст. Минск-Пассажирский в 1965 г. маршрутно-релейная электрическая централизация стрелок расширило ее пропускную способность, увеличила производитель-

ность труда работников. Как отметил заведующий отделом транспорта и связи СМ БССР В. Лазаретов, на тех участках, где были модернизированы средства сигнализации и связи, пропускная способность дороги возросла более чем в 2 раза [438, с. 52]. Результатом технического перевооружения, повышения уровня механизации и автоматизации стали рост перевозок, снижение их себестоимости, повышение производительности труда, рост среднего веса грузовых поездов, среднесуточного пробега локомотива.

Не меньшее внимание уделялось пассажирскому хозяйству, так, в 1963 г. был проведен капремонт Минского и Оршанского вокзалов, они были оснащены автоматическими камерами хранения, диспетчерскими билетными кассами. На ст. Могилев в 1963 г. был построен вокзал для пригородных пассажиров, включавший билетные кассы, зал отдыха. На ст. Брест-Центральный в 1964 г. были построены подземные тоннели. Через два года вошла в строй первая очередь тоннеля на Минском вокзале. Для увеличения удобств пассажиров делалось многое. Так, впервые в республике в залах Минского вокзала в 1965 г. установили 29 касс-автоматов по продаже билетов на пригородные поезда [276, с. 4]. На вокзале в Бресте почти вся работа в зале была механизирована. Автоматические справочники для пассажиров с 1966 г. действовали на крупнейших вокзалах, дальнейшее распространение получила механизация и автоматизация камер хранения ручного багажа. В 1967 г. основной задачей железнодорожников стало завершение строительства посадочных платформ, за 1968 г. по БЖД были построены 6 новых вокзалов. Но хватало и сложностей, так, на недостаточное количество объектов для обслуживания пассажиров обратил свое внимание Ленинский райисполком г. Могилева [852, л. 29]. При реконструкции пути на участке Минск–Борисов в 1969 г. не были переделаны посадочные платформы. На нехватку оборудования у небольших вокзалов обращали внимание парторганизации ряда отделений БЖД [894, л. 14]. Поэтому с возрастающим потоком пассажиров справляться было тяжело, требовалось вкладывать в хозяйство еще больше средств.

Принятие и реализация решений по дорожному строительству в БССР за 1960-е гг. Одной из важнейших проблем автотранспорта осталось состояние дорожной сети. Так, по расчетам Всесоюзного дорожного НИИ и Всесоюзного НИИ автотранспорта скорости движения на дорогах без покрытия снижались в 2,5-4 раза, расход горючего увеличивался в 1,5-5 раз, а себестоимость перевозок – в 3-5 раз [436, с. 4]. Улучшить дорожные условия было невозможно без государственных усилий, поэтому хозяйственные организации на XXIV съезде КПБ получили задание усилить свое внимание к строительству местных автодорог. С денежными отчислениями на решение этого вопроса было связано распоряжение СМ БССР от 17 марта 1961 г. Его постановление от 20 сентября 1961 г. было направлено на утверждение норм затрат на дорожный ремонт [727, л. 63]. Ставилась задача расширения сети дорог с твердым покрытием. Решение белорусского правительства об улучшении руководства местными автодорогами от 21 мая 1963 г. обязало Гумосдор оказывать помощь по ремонту. Профильные постановления появлялись регулярно: СМ СССР от 5 июля 1965 г. об отчислении средств на строительство автодорог республиканского значения, белорусского правительства от 22 июня этого же года о строительстве местных автодорог, от 15 июля – об их зимнем содержании, от 28 декабря – благоустройстве [729, лл. 23, 104, 139 об., 170 об.]. В 1965 г. были внесены дополнения в Указ Президиума ВС БССР от 10 апреля 1959 г. об участии организаций в строительстве автодорог. Дальнейшее строительство наметил XXVI съезд КПБ. В июне 1966 г. вопрос о мерах по улучшению строительства рассмотрела сессия ВС БССР. С этим было связано и постановление ВС БССР от 22 июля того же года. Решения принимались постоянно, исходя из постановления союзного правительства в декабре 1967 г. было предложено обеспечить устройство покрытий с шероховатой поверхностью, что повы-

шалось скорость движения в 1,5-2 раза. ЦК КПСС и СМ СССР 5 августа 1968 г. обязали республиканские власти разработать схемы развития сети дорог местного значения. На базе этого решения в БССР вступили в строй завод мостовых железобетонных конструкций, мощности асфальтобетонных заводов достигли 1,3 млн т, по производству гравия – 1,15 млн м³ [1311, с. 3]. В итоге была создана дополнительная материальная основа для расширения и улучшения дорожной сети.

Решения по дорожному строительству принимались постоянно, но в основном они были одного плана и включали меры главным образом административного характера, требовалось увеличение вложений материальных ресурсов, более эффективное их использование.

Для создания благоприятных условий работы городского автотранспорта важным было постановление СМ БССР 24 января 1961 г. о строительстве путепроводов. Однако, даже в Минске их было мало, и ситуация к лучшему менялась медленно. Дорожному строительству были свойственны многочисленные недостатки. Так, на сессии Минского облсовета в марте 1961 г. было отмечено, что из 445 колхозов области в 1960 г. только 264 выполнили планы. Качество дорог было низким, так, в 1962 г. в Витебской области из 8,5 тыс. км дорог областного и местного значения 81% не имели твердого покрытия [1063, л. 108]. И в городах оно оставляло желать лучшего. Но, несмотря на трудности, протяженность автодорог БССР в 1953 г. достигла 71,8 тыс. км, в том числе 12,5 тыс. с твердым покрытием, уменьшилась до 66,1 тыс. в 1959 г., но по твердому выросла до 13,9 тыс., затем выросла до 66,4 тыс. в 1961 г. (по твердому 14,6 тыс.) [1240, л. 10]. Этого было мало, и в 1964 г. из общей сети автобусных маршрутов 39 тыс. км, или 40%, проходили по дорогам местного значения, в большинстве грунтовыми. С другой стороны, за 1961-66 г. были построены и реконструированы шоссе Минск–Слуцк–Старобин. Была продолжена практика проведения месячников строительства дорог на территории районов силами местных предприятий, так, в Могилевском районе за 1967 г. за их счет было проложено и капитально отремонтировано 42,2 км дорог. В то же время дорожные организации из-за недостаточной оснащенности не успевали осваивать средства. Своей техники у них было мало, ее выделяли по требованиям властей промышленные предприятия. С помощью общих усилий в 1969 г. дорог с твердым покрытием стало 23,1 тыс. км при общей длине 65,1 тыс. [1091, л. 22]. Дороги с твердым покрытием функционировали в 109 райцентрах из 117. Согласно постановлению белорусского правительства о повышении безопасности движения от 25 января 1968 г. происходила установка дорожных знаков и разметка.

Развитие базы по ремонту и обслуживанию автотранспорта общего пользования. На работу транспорта во многом влияла деятельность специализированных промышленных предприятий, так, Минский ШРЗ в 1963 г. ежедневно обновлял до 130 покрышек, располагал обменным фондом 1000 штук автошин. Стоимость ремонта шины составляла меньше 25% ее первоначальной цены [467, с. 4]. Многие транспортники старались решить самостоятельно, так, за 1959-65 гг. в Брестском облавтоотресте были механизированы процессы обслуживания автобусов, на СТО Могилевского облавтоотреста централизовали окраску машин. В 1963-66 гг. Минавтотранс осуществил комплекс мероприятий по внедрению рациональной организации текущего ремонта. В результате коэффициент готовности грузовиков вырос с 0,818 до 0,835 [118, с. 2]. Но, несмотря на большое количество предприятий автотранспортной промышленности в республике, не терял остроты вопрос запчастей. Так, выход из строя свечи зажигания на 6-цилиндровом двигателе приводил к увеличению расхода бензина на 25%. Особенно неблагоприятно обстояло дело со снабжением запчастями к двигателям, тормозной системе [915, л. 71]. Поэтому в июне 1967 г. ЦК КПСС и СМ СССР наметили ряд мероприятий по увеличению мощностей заводов по их изготовлению, но проблема здесь решалась медленно. К тому же автотранспорт продолжал функционировать в условиях

ограничения потребления ГСМ, общедоступные АЗС часто не давали машинам Минавтотранса топлива [1047, л. 139]. В то же время сами транспортники отмечали, что от объема и качества их материальной базы зависел рост перевозок, в том числе централизованных [787, л. 13]. При достаточном количестве объектов для обслуживания машин перевозки росли, и наоборот.

Остро стоял вопрос развития рембазы, на 1960 г. в Минске не было предприятия, где можно было бы полностью отремонтировать грузовики. Управление АРЗ Белорусского СНХ плохо вело капремонт автобусов, при потребности в 2326 машин заводы могли обеспечить его только для 1596 автобусов. Капремонт автобусов производился Минским АРЗ в 1962 г. с низким качеством. Гродненский завод ремонтировал грузовики с массой недоделок. К концу десятилетия ситуация улучшилась. Так, XXIII съезд КПСС обязал Госплан СССР, Министерство автомобильной промышленности и СМ республик позаботиться о совершенствовании организации и технологии ремонта машин, поставке покрышек [260, с. 1, 2]. Благодаря принятым мерам Гомельский АРЗ в 1966 г. ремонтировал уже 1 тыс. автомобилей и 6 тыс. двигателей. Могилевский в 1968 г. был рассчитан на ремонт 4 тыс. автомобилей «ГАЗ» и 11,5 тыс. двигателей к нему в год. Однако ситуация с ремонтом и тогда улучшалась не так быстро, как хотелось бы. АРЗ республики получили 1419 рекламаций, или на 16,4% больше, чем в 1967 г. [427, с. 2]. Проблему не замалчивали. В целях привлечения промышленности к участию в работе по улучшению обслуживания грузовиков СМ СССР своим решением от 5 августа 1968 г. обязал Министерство автомобильной промышленности организовать фирменные СТО. В марте 1968 г. СМ БССР наметил мероприятия по укреплению центральных диспетчерских станций, чтобы возможно более оперативно руководить работой транспорта, использовать его в соответствии с потребностями.

Обеспечение грузовых перевозок требовало к себе большого внимания, поэтому в Минской автоколонне № 2413 за 1965-69 гг. было проведено строительство мастерской, котельной, профилактория, что позволяло обеспечивать высокую техническую готовность транспорта. Совершенствование матчасти предприятий в целом сопровождалось сложностями, так как ряд их были образованы лишь на базе МТС. Сложным был и финансовый вопрос. Так, из-за отсутствия средств Могилевский облисполком в 1965 г. отказал в строительстве ряда автобаз [675, л. 65]. Трудно было добиться целевого расходования ресурсов, например, ЦК КПБ в феврале 1960 г. определил, что ГУАТ часто их использовал не на техобслуживание автомобилей, а на строительство второстепенных объектов [809, л. 10]. ГУАТ допускал строительство без учета возможностей его обеспечения. Недостаточно развитая база снижала эффективность перевозочной работы, так, в 1968 г. причинами пережога горючего шоферами в автобазе № 16 г. Глубокое стало неудовлетворительное состояние дорог, слабое обеспечение запчастями и приборами системы питания [1141, л. 5].

В итоге рост автопарка опережал возможности базы по его обслуживанию, так, по областотрестам, например, обеспечение гаражами, крытыми стоянками, открытыми площадками с подогревом было недостаточным.

Развивалось у автотранспортников пассажирское хозяйство, так в 1962 г. вступили в строй вокзалы в Минске, Бресте и Гродно, в 1963 г. – в Витебске, Гомеле и Могилеве, велось строительство автостанций в 93 райцентрах [1244, с. 8]. Постановлением СМ СССР от 17 октября 1964 г. Стройбанку СССР было разрешено предоставлять Минавтотрансу кредиты на такое строительство. На 1966 г. в республике было 5 автобусных вокзалов, 70 станций, 316 павильонов, 469 посадочных площадок. В Гомеле новый автовокзал был построен в 1966 г., в Могилеве через год. Тем не менее, потребности в них не были удовлетворены, происходило совмещение функций железнодорожных и автобусных вокзалов. Все это толкало Минавтотранс продолжить строительство. На сессии ВС БССР в октябре 1967 г. было отмечено, что с 1963 г. в городах было построено 7 автовокзалов,

31 автостанция, но 20 железнодорожных вокзалов использовались по аренде [124, с. 3]. Средства благодаря усилению внимания органов власти стали выделять больше. В 1968 г. работало 18 новых автостанций и 140 павильонов. На Минском вокзале использовалось светофорное управление отправки автобусов. Минское горуправление пассажирского автотранспорта в 1965-69 гг. вводило в эксплуатацию также диспетчерские станции, а на междугородних маршрутах длиной 802 км. остановочные пункты были оснащены радиотелефонной связью. Автобусы пригородных сообщений – билетно-кассовыми аппаратами Т-2 [1131, л. 72]. Но несмотря на расширение матбазы, оставалось много проблем, так, на 2-й сессии ВС БССР в 1967 г. было отмечено, что в большинстве райцентров автостанции продолжали оставаться в помещениях временного типа [916, л. 59]. Пассажирский автопарк необходимо было еще и качественно обслуживать. Так, в 1-м автобусном парке Минска был введен в эксплуатацию шиномонтажный цех, действовала конвейерная линия для техобслуживания [1341, с. 3]. Нельзя было обойтись и без участия местных властей в этом вопросе. Могилевские обком КПБ и облисполком своим постановлением от 30 июня 1967 г. поддержали сооружение механизированной мойки автобусов [677, л. 219]. За счет централизованных капиталовложений в 1-м автобусном парке Минска в 1969 г. была введена в эксплуатацию открытая стоянка автобусов с газовым подогревом.

Тем не менее, работе пассажирского транспорта БССР препятствовали нехватка производственных объектов у небольших автохозяйств, отсутствие запчастей, некачественное содержание проезжей части улиц, ряда внутрирайонных дорог, необорудованность посадочных площадок.

Расширение материальной базы электротранспорта БССР в 1960-е гг.

В начале десятилетия средств на развитие электротранспорта выделялось мало. Так, у диспетчеров трамваев в Минске в 1960 г. не было прямой связи с центральной аппаратной, в Витебске срывались планы введения новых линий, тяговой подстанции и депо. Движению ряда троллейбусных маршрутов Минска препятствовало неудовлетворительное состояние дорожного полотна. Однако, во 2-й половине 1960-х гг. внимание к электротранспорту в связи с увеличением городского населения возросло. В 1965 г. в Минске был построен новый трамвайный парк площадью в 2,5 раза больше старого, с 1967 г. использовалось еще одно депо по Ботанической улице на 250 вагонов [305, с. 2]. Исходя из постановления СМ БССР от 19 марта 1968 г. Госплан БССР, Гомельский и Витебский облисполкомы, Минский горисполком занимались строительством тяговых подстанций, кабельных сетей, трамвайных и троллейбусных депо. Протяженность трамвайных линий в Минске в 1966 г. достигла 63,5 км, в Витебске – 45 км. Троллейбус развивали в крупных городах, длина его одиночного эксплуатационного пути в Минске в 1965 г. превысила 61 км., через год – уже 84 км при 9-ти маршрутах.

Расширилась география использования троллейбуса. Если подготовка к пуску 1-й очереди троллейбуса в Гомеле была завершена в октябре 1961 г., то через пять лет в Гомеле было уже 36 км линий и 4 маршрута [70, с. 3]. В 1969 г. в Гомеле был открыт новый маршрут на 10 км, закончилась прокладка троллейбусной линии в Могилеве длиной 19 км. В целом за 1966-70 гг. протяженность троллейбусных линий в республике увеличилась в 1,4 раза, а количество подвижного состава – в 1,6 раза. Однако, таких усилий было недостаточно. Старых производственных площадей Минского трамвайного парка под троллейбусы в 1966 г. не хватало, так как он был рассчитан всего на 50 машин, а их в ТТУ было 200 [1174, с. 2]. Профилактический ремонт троллейбусного депо стал действовать только в 1968 г., но это сразу улучшило условия ремонта и техобслуживания. Тем не менее, значительная часть трамваев, троллейбусов с опозданием выходили на линии из-за неисправностей, так как рембазы в целом не справлялись. Длительное время проектировался местный ремзавод, а троллейбусы из Минска на ремонт отправлялись в Москву.

Чтобы улучшить состояние своей базы, работники электротранспорта старались использовать все возможности. Так, предприятия Мозыря выделили средства на строительство трамвайной линии, а Гродно – для троллейбуса.

Совершенствование портового хозяйства и речных путей БССР. Много внимания речникам приходилось уделять портам и пристаням, так как в противном случае они сдерживали развитие перевозок и, как следствие, увеличивали себестоимость перевозок. Здесь был ряд успехов. Так, порт Пхов на р. Припять возле Мозыря с длиной причалов 700 погонных метров уже активно работал в августе 1961 г., там была введена в эксплуатацию 200-метровая причальная стенка, дополнительный причал – в 1965 г., тогда стали действовать 6 км железнодорожных путей [160, с. 2]. В 1966 г. порт Бобруйска получил причальную стенку на 260 м, были проложены подъездные и подкрановые пути, построен склад для хранения 3 тыс. тонн грузов. Средства механизации позволяли более производительнее использовать суда. По словам начальника ГУРФ И. Геронина, за 1959-65 г. количество порталных и плавающих кранов возросло на 41%, что повлияло на эффективное использование всего остального оборудования [167, с. 3]. Там, где вкладывалось меньше средств, ситуация была хуже. Поэтому за несвоевременное решение вопросов обеспечения высказывали претензии к ГУРФ бассейновые профсоюзные конференции. Отметим, что улучшение оборудованности производственных объектов было связано и с переходом во 2-й половине 1960-х гг. на новые условия планирования [770, л. 1].

Большой была зависимость речников от состояния судоходных путей. Решая задачу, коллектив Мозырского техучастка расчищал р. Припять. Судоходная сеть в 1968 г. включала 21 реку и Днепро-Бугскую шлюзованную систему, протяженность – 3,9 тыс. км., в том числе 2,1 тыс. км. освещаемой обстановки [1091, л. 10]. Тем не менее из-за отсутствия необходимой глубины на участке ДБК между Пинском и Брестом речники были вынуждены одну треть судов разгружать в Пинске. Чтобы этого не случилось, было проведено углубление и расширение трассы канала, электрифицированы шлюзы с переводом на полуавтоматический процесс. В итоге за 1945-65 гг. пропускная способность канала возросла в 6,5 раза [434, с. 334]. Периодом напряженной подготовки к навигации была зима, когда шел ремонт судов, механизмов и пристанного хозяйства. Здесь республика была в выигрыше, так как действовали СРЗ в Гомеле, Пинске, Бобруйске, Речице. Однако, хозактив ВДРП, тем не менее, отмечал некачественный ремонт. Ухудшали условия работы неритмичные поставки материалов, часть буксиров выходила из строя из-за отсутствия фонда двигателей. Что касается пассажирского хозяйства, то нередкими были случаи небрежного отношения к содержанию вокзалов и пристаней. Поэтому ГУРФ стало больше проводить мероприятий по улучшению организации ремонта, снабжению предприятий, уточнению норм расхода ресурсов [771, л. 178]. Все это дало значительный эффект.

В целом для улучшения использования провозной способности флота и сокращения затрат на содержание водных путей в БССР совершенствовалась судоходные пути, внедрялась комплексная механизация работ, развитие базы портов содействовало увеличению перевозок.

Реконструкция производственных объектов воздушного транспорта. Что касается авиации, то в соответствии с рекомендациями XXII съезда КПСС проходила реконструкция аэропортов, расширялись служебно-пассажирские помещения. Проходила работа по модернизации радиосветотехнических средств, создавались узлы связи для информационно-справочной службы [459, с. 2]. Для повышения регулярности движения проводилось увеличение пропускной способности аэропортов. В то же время неразвитость ряда производственных объектов внутриобластных авиалиний была связана с тем, что они должны были развиваться за счет местных бюджетов, где средств постоянно не хватало [182, с. 20]. В связи с этим в 1966-67 гг. правительство СССР выделило ассигнования не только

на капстроительство магистральных авиатрасс, но и средства целевого назначения на развитие местных линий. На совершенствование своей базы авиаторы могли расходовать средства и из фонда развития производства. У авиаторов больше всего развивалось пассажирское хозяйство, так, в Гродно в 1962 г. был открыт новый аэровокзал с залом ожидания, затем пришла очередь Витебска, Гродно, Могилева. Тем не менее, по мнению авиаторов, помещений в аэропортах для обслуживания пассажиров не хватало [680, л. 7]. Поэтому за 1966-70 гг. было введено в эксплуатацию 8 аэропортов с наземным оборудованием, позволявшим выполнять полеты в сложных условиях. Важным было наличие профильной промышленности, так, на Минском авиаремонтном заводе в 1969 г. проходили работы по «ИЛ-14», «ТУ-134» и «ТУ-124». Развитие матбазы шло по нескольким направлениям, так агентство БУГА в Минске в 1965 г. получило связь со своими филиалами. Однако, во 2-й половине 1960-х гг. рост объемов перевозок пассажиров уже превышал возможности БУГА, в 1969 г. система связи в республике не удовлетворяла обмену информацией между аэропортами. К своей матчасти авиаторы не всегда относились рачительно [945, л. 40]. Поэтому актуальным оставался вопрос не только нового строительства, но и эффективного использования имевшегося потенциала.

Этапы развития трубопроводной сети БССР. Так, в 1959-60 гг. проходило возведение 128 км линии к Гомелю от газопровода Дашава–Киев–Брянск–Москва. В 1960 г. продолжилось строительство газопровода Дашава–Минск–Вильнюс–Рига длиной в 660 км – от месторождения «Комарно» близ Дашавы в Прикарпатье до Минска [585, с. 3]. В августе 1960 г. в газопровode Дашава–Минск было уложено в землю уже 530 км труб и началось строительство его ветки на Вильнюс–Ригу длиной в 534 км. За 13 месяцев, на 2 месяца раньше срока, в октябре 1960 г. было завершено строительство линейной части газопровода Дашава–Минск в 665 км. От Ивацевич в 1964 г. газ Дашавы пошел на Вильнюс с ответвлением на Гродно, затем было построено ответвление от Ивацевич на Брест [314, с. 135]. Трубопроводные линии возводились отдельно как для прокачки газа, так и нефти. Трасса нефтепровода «Дружба» начиналась в Куйбышеве, шла на запад до Мозыря, отсюда одна ветвь нефтепровода – в Польшу и ГДР, а другая – в Чехословакию и Венгрию. Строительство было начато в 1960 г., окончить работы планировалось спустя 4 года, но первые участки запустили уже в 1963 г. [348, с. 44]. Первой линией «Дружбы» стало направление Поволжье–Унеча–Кричев–Орша–Полоцк–Вентспилс, второй – Мозырь–Брест–Польша, их строительство происходило в 1960-64 гг. [314, с. 136]. С 1961 г. по октябрь 1963 г. шла прокладка нитки «Дружбы» от Мозыря до западной границы БССР на 450 км. Там использовались крупные диаметры трубопроводов, внедрялись мощные насосы. С каждым годом база все более совершенствовалась, так, ПУНД в 1968 г. смогло сдать в эксплуатацию НПС № 1 [961, л. 24]. Заметим что росту трубопроводной сети на территории нашей республики содействовало ее выгодное географическое положение и рост поставок углеводородов из СССР за рубеж.

1.4. Основные направления совершенствования материальной базы транспорта БССР в 1970-е гг., ее уровень. Рост промышленного и сельскохозяйственного производства в этот период повлек за собой увеличение потребностей хозяйства в перевозках. Но как было заявлено на XXIV съезде КПСС, работа транспорта не удовлетворяла его нужд. Одной из причин проблемы органы власти посчитали недостаточное выделение средств на развитие материальной базы [262, с. 2, 3]. Этот тезис был озвучен и на республиканском уровне, так, пленум ЦК КПБ в апреле 1970 г. отметил, что БЖД отстала с развитием станций и узлов, что тормозило рост перевозок, хотя для строительства была подготовлена документация и выделены средства. Технические станции не справлялись с возрастающим объемом переработки вагонов, недостаточная длина станционных путей на про-

межуточных станциях не позволяла повышать пропускную способность многих участков [982, с. 2; 1078, с. 311]. С течением времени вопрос сдвинулся с места, и на развитие транспорта по республикам за 1976-79 гг. было потрачено уже больше капитальных вложений, чем за 1971-75 гг. Однако за это время стали больше требовать для себя транспортных услуг ввиду своего роста и все отрасли экономики, в том числе белорусской. Также возросли требования к объемам и уровню перевозок со стороны населения. В итоге опережения в развитии транспортных предприятий по сравнению с промышленностью не получалось. Проблема совершенствования материальной базы транспорта продолжала ожидать своего разрешения.

Успехи и трудности в переоснащении транспортного хозяйства БЖД. Основная линия развития дороги выразилась в концентрации грузопотоков на важнейших направлениях с мощным вооружением, в укрупнении транспортных объектов. В первую очередь выполнялись решения XXVII съезда КПБ по повышению провозной способности на основе реконструкции станций, внедрения автоматики, телемеханики и ЭВМ [266, с. 2, 3]. Потребности хозяйства обслуживали 400 станций, из них 300 принимали и отправляли грузы [400, с. 125]. Концентрация грузовых работ на меньшем числе станций позволяло создать на них более мощную базу и повысить уровень механизации. Важным было то, что постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 2 июня 1971 г. утвердило мероприятия по развитию базы дорог через внедрение достижений науки и техники, более совершенных технологических процессов [1007, с. 462]. За 1971-75 гг. за счет средств дороги и заказчиков были реконструированы ст. Аульс, Лососно, Барановичи–Северные. Возле Гродно была построена ст. Районная для обслуживания предприятий северного промышленного района, ст. Заводская для обслуживания ПО «Азот». В 1974 г. стала работать грузовая ст. Ситница для ПО «Гранит» [540, с. 7]. Исходя из решения союзных органов власти от 13 января 1977 г., конкретизированного белорусским правительством железнодорожники занимались строительством двухпутных вставок, электрификацией линий, сооружением устройств автоблокировки. База БЖД совершенствовалась через перевод путей на щебеночное основание, реконструкцию депо, строительство грузовых складов [1002, с. 580, 581; 483, л. 100].

В целом для освоения возраставших объемов перевозок железнодорожники БССР решали задачу по расширению пропускных способностей действовавших линий за счет их реконструкции и модернизации.

Улучшилось вооружение пути, если в 1970 г. вся эксплуатационная длина БЖД составила 5430 км, а электрифицированных 142 км, то в 1975 г. всех путей 5463 км, но уже 341 км на электротяге [1092, л. 37; 1094, л. 6]. За 1945-75 гг. протяженность путей выросла с 5013 до 5463 км, в 1976 г. на 1 тыс. км территории БССР приходилось 26,1 км путей [314, с. 119, 127]. В декабре 1970 г. была введена в эксплуатацию электрифицированная линия Минск–Пуховичи на 63 км, в ноябре 1971 г. Пуховичи–Талька. Движение электропоездов на перегонах в декабре того же года было открыто по линии Минск–Борисов в 78 км, в декабре 1975 г. – Минск–Столбцы на 76 км, через четыре года Орша–Красное протяженностью 51 км [1078, с. 329]. В 1979 г. эксплуатационная длина БЖД составила 5509 км [1148, л. 25]. Как успех на Пленуме ЦК КПБ в апреле 1970 г. было отмечено, что в республике уже 80% путей находились на щебеночном балласте. Продолжился перевод рельсовой колеи на бесстыковой путь. Однако, чтобы получить фонды на оборудование и средства на его закупку при существовавшей централизованной системе распределения через МПС, необходимо было экономическое обоснование. Материальное обеспечение тем не менее возрастало. Так, к концу 1970 г. автоблокировкой было оборудовано 14%, полуавтоматической – 72% всех участков, электроцентрализацией за отмеченный год 800 стрелок – сколько и за 1966-69 гг. [1078, с. 290; 1343, с. 2]. Электроцентрализация приносила выгоду, так, обязанности 34-х стрелочников на перегоне Калинковичи–Жлобин в 1974 г. были переданы диспетчеру, который

с центрального пункта уже один готовил пути для поездов, что сберегало 40 тыс. руб. в год. Управление движением на расстоянии с помощью электроники стало продолжением работы, проводимой по реконструкции пути, в 1977 г. ст. Барановичи-Центральные была оборудована 240 стрелками электроцентрализации [228, л. 53]. Но все свои потребности железнодорожники удовлетворить не смогли.

В 1976-80 гг. на ряде направлений и участков БЖД были уложены вторые пути, получили дальнейшее развитие станции, узлы, ремонтная база подвижного состава, был ускорен перевод стрелок на электроцентрализацию, повышена механизация работ.

Станции продолжали оснащаться горочной автоматикой. На перегоне Деревцы-Дороганово бессветофорная система автоблокировки способствовала улучшению техобслуживания. В 1971 г. на БЖД была установлена первая ЭВМ «Минск-32», а лаборатория электронно-вычислительной техники была преобразована в ДВЦ [1078, с. 317]. Проходили работы по централизованному управлению эксплуатационной работой на диспетчерских участках. Важное место отводилось автоматизации планирования, управления и учета работы, с 1974 г. на БЖД действовала система, с помощью которой железнодорожники по телеграфу соединялись с центральной ЭВМ ДВЦ. Во многом с ее помощью решалась проблема увязки информации о движении вагонов, их подходе и подаче под разгрузку и погрузку со сведениями с предприятий, о готовности подъездных путей [481, л. 91]. Первыми на подобную круглосуточную телетайпную связь вышли 53 предприятия Витебска и ст. Витебск, на основе их опыта была создана система организации грузовой информации. Для ускорения ввода информации были состыкованы машины ЭВМ второго и третьего поколений, глубина прогнозирования возросла до двух суток, за 1978-79 гг. БЖД сократила на 54 млн вагоно-километров пробеги порожняка [533, с. 2]. Данные усилия позволили белорусским железнодорожникам к тому же организовать на особо напряженных участках движение большегрузных и двоярных составов.

Предпринимались попытки рациональней использовать имеющиеся возможности, так, за 1966-70 гг. выпуск грузовых вагонов из деповского ремонта по БЖД увеличился на 18,6%, пассажирских на 21,2%, простой в ремонте был снижен с 4,6 до 3,5 часа, что позволило за 5 лет высвободить 232 тыс. вагонов [440, с. 2]. Во всех вагонных депо действовала технология ремонта с применением конвейерных и автоматических линий [400, с. 12]. В свою очередь, применение контейнеров дало возможность механизировать труд. Тем не менее, условия эксплуатации быстро не улучшались из-за недостаточного развития подъездных путей предприятий, где, например, в 1979 г. выполнялось 70% разгрузочных работ. В ходе их строительства, по мнению начальника БЖД Е. Юшкевича, главное внимание уделялось основному производству, а не коммуникациям. Так, Гродненское объединение «Азот» на сооружение ст. Аульс из заложенных в смету 2 млн руб. за 1976-79 гг. ничего не израсходовало. Основные потери несла БЖД, так как не принятые вагоны стояли на станциях. У железнодорожников были претензии и к качеству поставляемых им материалов, так, всего лишь половина рельсов, полученных в 1978 г. по подразделениям МПС, имела объемную закалку, продлевавшую срок службы в 1,5 раза.

Не меньше внимания железнодорожники уделяли развитию пассажирского хозяйства, в 1971-76 гг. было проведено строительство 15 вокзалов, ежегодно возводилось по 10-12 павильонов на остановочных пунктах и 40-50 посадочных платформ [1334, с. 45]. В 1972 г. в Бресте был создан пункт отстоя с необходимыми устройствами для приема туристических поездов, в 1980 г. на ст. Ждановичи была принята в эксплуатацию такая база на 3 состава [1078, с. 323]. То есть существовала специализация путей приема и отправления поездов. В ряде городов работали справочные центры, которые давали справки по телефону. Помещения по обслуживанию пассажиров поддерживались в работоспособном состоянии, и, например, к началу летних перевозок 1976 г. стройгруппа вокзала ст. Орша

проделана его ремонт [527, л. 139]. Производились поставки нового оборудования, так, Главное пассажирское управление МПС в 1976 г. на ст. Борисов и Пуховичи установило билетопечатающие машины для продажи билетов от Минска.

Но не всегда имевшиеся возможности на дороге использовались эффективно, так, имели место, например, сложности с приемом летних пассажирских поездов повышенной длины.

Трудности в реализации принятых решений по автодорожному строительству. Дорожный вопрос продолжал оказывать сильное влияние на эксплуатацию автотранспорта. Поэтому регулярно появлялись распоряжения белорусского правительства о строительстве местных автодорог за счет предприятий [1059, л. 35]. Для сохранности мостов важным было его постановление от 9 февраля 1970 г. о мерах по обеспечению пропуска ледохода [736, л. 9 об.]. Исходя из Указа Президиума ВС БССР от 6 марта 1972 г. промпредприятия ежегодно выполняли дорожные работы на местных дорогах в объеме 0,4% от выпуска своей продукции, транспортные и строительные предприятия – 0,4% от программы работ в денежном выражении. Однако все просто было только на бумаге, руководители ряда предприятий соглашались платить штрафы, но не заниматься строительством. Поэтому в целях улучшения дорожного дела республиканские органы власти 10 мая 1976 г. обязали Министерство строительства и эксплуатации автодорог БССР и облисполкомы повысить темпы строительства дорог. По решению СМ БССР от 23 ноября 1977 г. с предприятий взыскивалась за невыполнение плана работ их полуторная стоимость. Исполкомы по решению ВС БССР от 28 февраля 1977 г. активнее привлекали к ремонту дорог предприятия. Укрепилась база стройорганизаций, так, производство асфальтобетона за 1970-74 гг. увеличилось в 2 раза. Мощности дорожной отрасли позволяли в 1978 г. строить в день 7,5 км дорог с усовершенствованным покрытием.

Для выполнения работ образовывались новые дорожно-строительные тресты и управления, дорожные ремонтно-строительные управления, дорожные станции, дорожно-эксплуатационные участки.

Если в 1956 г. объем дорожных работ в БССР составлял 4,2 млн руб., то в 1970 г. уже 66 млн, были реконструированы дороги Орша–Витебск, Лида–Гродно [1311, с. 3]. Протяженность автодорог на 1 января 1971 г. была 65,8 тыс. км, в том числе с твердым покрытием – 25,8 тыс. км. За 1960-75 гг. протяженность автодорог с таким покрытием возросла с 14,6 тыс. км до 33,9 тыс. км [1092, л. 27; 314, с. 127]. В 1971-75 гг. освоены капиталовложения здесь составили 837 млн руб., почти вдвое выросли объемы подрядных работ, однако технический уровень дорог отставал от потребностей. Общая протяженность автодорог на 1 января 1975 г. составила 66 тыс. км., в их числе 45 тыс. км. местных, в основном грунтовых, важнейших местных дорог – 20 тыс. км. (с твердым покрытием 41,3%), внутрехозяйственная сеть – 24,5 тыс. км (с твердым 16,9%). Их строительство и реконструкция продолжали идти за счет бюджета и отчислений колхозов, предприятий [593, с. 49, 51]. Темпы работ были низкие, так как не хватало спецмашин и материалов. На 1 января 1976 г. всех автодорог – 71 тыс. км (с твердым – 33,9 тыс. км) [1094, л. 25]. В целом за 1959-79 гг. плотность сети дорог с твердым покрытием была увеличена с 7 до 17 км на 100 км² территории, но мало было построено, необходимо было еще и поддерживать ее в надлежащем состоянии, а вот с этим оставались проблемы. Так, депутаты Могилевского облсовета в 1971 г. отметили, что весной 110 автобусных маршрутов области были закрыты из-за бездорожья [1114, л. 68]. Все еще неудовлетворительно содержалась проезжая часть улиц и дорог в ряде городов, что вызывало нарушения графика движения автобусов. В отдельные периоды 1976 г. из-за бездорожья в БССР закрывалось до 500 внутрирайонных маршрутов [232, л. 16; 1035, с. 1, 2].

В целом было не удивительно, что, по свидетельству статистики, в 1973 г. каждое пятое ДТП в БССР было связано с плохими дорожными условиями. Не-

достаточный уровень благоустройства сети районных автодорог отрицательно сказывался на возможностях повышения скоростей.

Сложности в развитии производственной и ремонтной базы автотранспорта общего пользования. Укрепить базу транспорта было невозможно без поддержки власти, так, на улучшение использования шин и ремонт покрышек было направлено постановление союзного правительства от 25 декабря 1972 г. Его распоряжение от 1 марта 1973 г. предоставило организациям кредит на строительство грузовых автостанций [1060, л. 4 об.]. В свою очередь, вопрос развития АЗС 15 октября 1973 г. рассмотрел Президиум белорусского правительства [740, л. 69]. В итоге подобных усилий за 1971-76 гг. по Минавтотрансу были введены в эксплуатацию, например, гаражи и мастерские на 10 тыс. машиномест, в том числе для 3 тыс. автобусов. Количество АЗС общего пользования в 1975 г. дошло до 72 единиц. ПТО «Автотранstechника» к тому же централизовало разработку и выпуск новой техники, что дало за 1973-75 гг. экономию в 4 млн руб. [1035, с. 1, 2]. То есть решения органов власти по развитию производственной базы воплощались на практике. Тем не менее, Президиум СМ БССР своим указом 28 февраля 1977 г. обязал Минавтотранс активнее осуществлять строительство автобусных парков, автовокзалов.

Чтобы улучшить ситуацию с ремонтом, в 1972 г. было создано ПО «Авторемонт», куда вошли пять АРЗ. В Брестской области было произведено закрепление промпредприятий за транспортными для изготовления запчастей [228, л. 22]. В автоколонне 2413 Минского горавтотреста была внедрена система «Автооператор», которая контролировала прохождение машин в ремонте. В 1972 г. на механизированных участках по уходу за автошинами обслуживалось до 60% транспорта Минавтотранса. Большое внимание было уделено внедрению средств диагностики [527, л. 69]. С каждым годом база по обслуживанию расширялась, за 1971-78 гг. было введено в строй 500 механизированных комплексов по замене автоагрегатов, 200 производственных отделений по ремонту и обслуживанию двигателей, топливной аппаратуры, электрооборудования, 70 комплексно-механизированных участков по уходу за шинами [24, с. 57]. Но сложности продолжали иметь место. Так, АРЗ Минавтотранса кроме своих ремонтировали автомобили еще 100 ведомств. В результате мощности были перекрыты в 1,3-1,5 раза, потребности в ремонте удовлетворялись на 40-60%. Предприятия ежегодно выпускали еще и новых деталей на 6 млн руб., на 4,5 млн руб. восстанавливали, но этого было мало [24, с. 58, 59]. Качество ремонта было низким вследствие его несовершенной организации, использования устаревшего оборудования. Поэтому в целях решения вопроса за 1976-80 гг. была произведена реконструкция АРЗ.

Автопредприятия сталкивались с нехваткой передвижных ремонтных мастерских, автомоек, их автомобили не попадали на СТО общего пользования. Эксплуатация автобусов при свободной покупке запчастей через «Сельхозтехнику» была сложной, удовлетворялось только 30% потребностей. Ограниченность ресурсов подстерегала автотранспортников на всех направлениях, низким был срок службы шин, так, у автобусов «Икарус» они выходили из строя после пробега в 50 тыс. км при норме 90 тыс. Выйти из ситуации органы власти, как обычно, решили административным способом, о чем засвидетельствовало постановление СМ БССР от 25 июня 1974 г. [741, л. 53]. Однако, у транспортников оставалась нерешенной проблема освоения средств, выделенных на расширение производственных объектов. Так, из-за невыполнения планов рядом ведомств за 1976 г. они были освоены только на 89%. База ряда хозяйств осталась слабой. В итоге, по данным СМ БССР, производственно-техническая база Минавтотранса в целом в 1979 г. составляла только 56% нормативной [483, л. 110]. Но выполнять перевозки необходимо было здесь и сейчас.

То, что производственная база Минавтотранса БССР по обслуживанию отставала от потребностей, во многом объяснялось возросшей интенсивностью перевозок и постоянным ростом автопарка.

С трудностями, но развивалось пассажирское хозяйство. В 1970 г. по республике работало 8 автовокзалов (новые в Могилеве, Полоцке, Лиде и Молодечно), 98 автостанций, 287 автокасс и 371 павильон. За 1971-75 гг. были построены еще 23 автостанции и 6 автовокзалов. В том числе по Витебской области – автовокзалы в Орше и Лепеле, автостанции в Городке, Сенно, Шарковщине и Россонах [527, л. 3]. Но не все соответствовало требованиям времени, так, неудовлетворительно выполнялся приказ Минавтотранса от 23 сентября 1971 г. по улучшению состояния автовокзалов [828, л. 228]. Меры, естественно, принимались, и в разных направлениях. Так, для улучшения обслуживания населения в городах были созданы производственные комплексы [678, л. 13]. 5-й Минский автобусный парк, сданный в эксплуатацию в 1978 г., был оснащен постом диагностики. В 1976-77 гг. Минавтотранс создал в областных центрах и Минске автоматизированные системы диспетчерского управления движением с использованием средств регистрации времени прибытия городских автобусов. Проводилась радиофикация автодорог, что дало возможность сократить время в движении пассажиров, так как информация о местах в междугородних автобусах поступала на станции до их прибытия [527, лл. 68, 69]. Все это повышало производительность подвижного состава.

В целом во 2-й половине 1970-х гг. пассажирский автотранспорт был обеспечен производственными зданиями и сооружениями для техобслуживания и ремонта всего на 60% [1035, с. 1, 2]. Все это препятствовало на ряде направлений улучшению обслуживания пассажиров, было длительным ожидание нужных рейсов.

Рост производственных объектов на электротранспорте. Материальная база здесь развивалась быстрыми темпами. Общая протяженность трамвайных и троллейбусных маршрутов по республике в 1970 г. была доведена до 300 км, в 1976 г. в однопутном выражении протяженность трамвайных путей составила 117 км, шло строительство линии в Мозыре. Протяженность троллейбусного пути на 1 января 1978 г. достигла 429 км [21, с. 4]. В августе 1978 г. была открыта троллейбусная линия в Бобруйске, а темпы прироста троллейбусных линий в БССР опередили общесоюзные. Увеличивались производственные помещения, за 1970-72 гг. были построены или реконструированы троллейбусные депо в Минске, Гомеле, Могилеве [678, л. 14]. Появились троллейбусные депо в Витебске и Бобруйске, в Минске строилось третье депо. Была введена новая система техобслуживания электротранспорта, увеличена мощность энергообеспечения. Внедрение средств регулирования движения в Минске дало возможность обеспечить стабильную скорость трамваев и троллейбусов, был организован их централизованный ремонт. Отвечая потребностям роста перевозок, в Минске в 1978 г. было начато строительство метрополитена [570, с. 2]. Но в целом материальная база электротранспорта оказалась несовершенной, и поэтому потребности городского населения в перевозках удовлетворялись не полностью.

Укрепление судоходных путей и портового хозяйства в БССР. Протяженность эксплуатируемых речных путей в 1970 г. составила 3956 км при 2125 км освещаемой обстановки, в 1975 г. весь путь составлял 3943 км, освещаемый – 2250 км [1092, л. 28; 1094, л. 24]. Лучшей по своим судоходным качествам была р. Припять, включавшая 462 км свободных и 56 км шлюзованных путей [314, с. 133]. Путевая работа проходила по нескольким направлениям, так, Гродненский техучасток занимался очищением дна и углублением фарватеров. В целом с 1978 по 1991 г. речниками было реконструировано 240 км водного пути. Тем не менее, протяженность путей с течением времени уменьшилась, так как часть линий было неоправданно поддерживать в рабочем состоянии, и в 1979 г. они составили 3873 км при 2348 тыс. км освещаемых [1148, л. 13]. Интенсивная эксплуатация ДБК потребовала частичной

реконструкции его пути с доведением габаритов судоходства: ширина хода – 40 м, глубина – 2,4 м, в его системе работало 10 гидроузлов. От р. Припять к причалам комбината «Микашевичи» в 1977 г. был подведен канал в 6 км.

Не меньшее значение имели порты, которые, располагая развитым складским хозяйством, в ряде случаев принимали на себя сезонные нагрузки БЖД и автотранспорта. Для эффективного использования флота в портах и на пристанях применялись более совершенные перегрузочные механизмы. В Гомельском порту за 1971-76 гг. было построено и введено в эксплуатацию 550 погонных метров бетонной причальной стенки. Микашевичский порт был оборудован механизированным перегрузочным комплексом мощностью в 2 млн тонн [100, с. 3]. В Могилеве были введены в эксплуатацию механизированные линии для выгрузки стройматериалов. Были реконструированы порты Гомель и Бобруйск, шли проектные работы для строительства портов Светлогорск и Пинск. Если за 1971-75 г. на развитие речного транспорта было направлено 26 млн руб., то за 1976-80 гг. уже 55,6 млн. [398, с. 4]. Однако, освоение прироста грузооборота речного транспорта во 2-й половине 1970-х гг. потребовало дополнительного развития его мощностей, которые все еще отставали от потребностей. Так как из 10 портов республики лишь 5 имели благоустроенные механизированные причалы. Чтобы преодолеть отставание, на 1980 г. были запланированы строительство порта в Витебске, реконструкция порта в Пинске, совершенствование причалов в Мозыре. Постановление союзного центра о мерах по развитию речного транспорта в 1981-85 гг. обязало речников усилить строительство механизированных причалов [1004, с. 137, 138]. Развивалась рембаза речников, так, с помощью дока-кессона на Пинском СРЗ все процессы были механизированы. Облегчал ремонт новый плавучий док в 125 тонн в порту Пхова. Но никуда не исчезли и проблемы, например, нарушения срока ремонта судов [775, л. 181]. Отметим, что без развитой материальной базы нельзя было планировать рост перевозок, но их расширению препятствовало отсутствие грузовых площадок у клиентуры [228, л. 170]. Здесь речникам приходилось больше рассчитывать на собственные силы.

Рост производственной базы воздушного транспорта в 1970-е гг. Многие аэропорты БССР в начале десятилетия не справлялись с возложенными на них задачами, так как не позволяли применять средства механизации. Такая ситуация усилиями органов власти, выделивших целевые ресурсы, была исправлена, что позволило во 2-й половине 1970-х г. обеспечить рост перевозок. Так, после реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта в Бресте в 1976 г., он мог принимать самолеты «ТУ-124» [228, л. 91]. Первых пассажиров принял в сентябре 1978 г. новый аэропорт Витебска, его взлетно-посадочная полоса была уже приспособлена для «ТУ-134» [954, л. 2]. В тот период проходило строительство нового аэропорта в Минске, взлетно-посадочной полосы в Гродно. В материальном обеспечении не было мелочей. Так, по постановлению СМ СССР в 1972 г. профильные министерства изготавливали автоматизированные системы управления для аэропортов. Внедрялись пульта регистрации авиабилетов, системы информации о регистрации пассажиров. При строительстве и оснащении приходилось, как и везде, преодолевать трудности. Так, Комиссия по качеству отдела транспорта и связи белорусского правительства в 1979 г. определила как неоправданную часть затрат на строительстве аэропорта «Минск-2» [483, л. 28].

Авиационная инфраструктура постоянно требовала улучшения. В этом направлении с 1971 г. работали Научно-техническое управление и Управление заказов авиационной техники и снабжения. Техники Минского авиаотряда проверяли работу оборудования самолетов с помощью системы «Луч-74». Но и здесь были свои сложности, так как снабженческие органы ряда областных аэропортов работали неудовлетворительно, что приводило к простоям самолетов из-за отсутствия запчастей [953, л. 37]. Важным для обеспечения был факт того, что расширил свою деятельность Минский авиаремонтный завод. Внедрение учета бюллетеней

по доработкам на самолетах «Як-40», «ТУ-124», «ТУ-134» позволило ускорить процесс ремонта. Постоянно увеличивалось количество объектов для пассажиров, в 1973 г. были открыты новый филиал агентства Аэрофлота в Минске, кассы предварительной продажи билетов на ряде заводов. С 1977 г. в Минске использовалась система автоматизации бронирования и продажи билетов «Сирена» [481, л. 59].

В целом проходило оснащение аэропортов средствами управления движением, навигации и посадки, обзорными и диспетчерскими радиолокаторами, что позволяло принимать новые самолеты, создавать дополнительные удобства для пассажиров.

Расширение трубопроводной сети в республике за 1970-е гг., укрепление ее производственных объектов. В 1970 г. протяженность газопроводов системы Минского управления МГП в одноконтурном исчислении составила 2600 км. Кроме линии Дашава–Минск, сюда вошел газопровод Ивацевичи–Вильнюс–Рига с отводами в Кобрин, Брест, Барановичи, Слоним, Гродно, Скидель, Волковыск [155, с. 4]. Велись также изыскания по строительству газопровода ТМИ, за февраль–октябрь 1974 г. там была проведена сварка труб на участке Торжок–Минск. Его трасса в 651 км была проложена всего за 9 месяцев, в результате газ получили Витебск и еще 6 крупных городов. В июле 1975 г. была закончена укладка труб на участке Минск–Ивацевичи. ТМИ по БССР был способен пропускать в год до 16 млрд куб. газа [1250, с. 1]. Вблизи Толочина в 1976 г. проходила прокладка его 2-й нити, которая выходила к западной границе. В 1977 г. были начаты работы на трассе 3-й очереди газопровода Ивацевичи–Долина на 520 км [57, с. 1]. Первые кубы газа приняло в 1976 г. подземное газохранилище Осиповичи. Общая протяженность магистральных газопроводов, отводов и газовых сетей в городах и населенных пунктах БССР в январе 1977 г. достигла 5700 км [1295, с. 2]. Через год было завершено строительство 2-й нитки магистрали «Сияние Севера» длиной в 300 км.

Приходилось преодолевать трудности, так, в 1972 г. руководитель МПС Б. Бещев обратился к заместителю председателя СМ СССР П. Шелесту, отметив, что строительство нефтепроводов отставало, вынуждая ЖД производить перевозки нефти [678, л. 7 об]. Но база нефтепровода «Дружба» расширялась с каждым годом. 900 км его северо-западного ответвления с помощью 5 НПС обслуживал ПУНД. В Вентспилсе в феврале 1972 г. был принят в эксплуатацию последний участок нефтепровода из Полоцка, через два года были введены в эксплуатацию 168 км второй очереди нефтепровода Унеча–Полоцк [590, с. 3]. В январе 1977 г. вступили в эксплуатацию первые 52 км нефтепровода Полоцк–Биржай–Мажейкяй из системы «Дружба», в августе этого же года – еще 70 км [584, с. 1]. Через два года началось строительство нити Андреаполь–Полоцк, которая входила в нефтепровод Сургут–Полоцк.

Развитие трубопроводов шло в нескольких направлениях. В феврале 1974 г. ГУНД принял в эксплуатацию 2-ю очередь НПС «Михалки» возле Мозыря, что увеличило пропускную способность на участке Мозырь–Брест. Одновременно строился нефтепровод для прокачки нефти из месторождений БССР на Мозырский НПЗ. Расширялась и производственная инфраструктура. Так, в сентябре 1975 г. на участке ГУНД вступили в эксплуатацию 2 новых НПС – в Бобовичах и Мозыре. В 1974 г. в ПУНД была сдана в эксплуатацию система телемеханики, позволявшая выводить на режим нефтепровод протяженностью 900 км, его энергетическая система включала в себя несколько подстанций от 30 до 110 киловольт. В 1976 г. были введены в строй действующих еще три НПС [976, с. 3]. В 1977 г. на участке Мозырь–Броды–Ужгород нефтепровода «Дружба» стала эксплуатироваться базовая АСУ, что снизило расхода электроэнергии на 0,6 кВт/ч при тонне перекаченной нефти. Всего за 1976–80 гг. в республике стали действовать 700 км новых линий газопроводов, 1200 км нефтепроводов, газ был подведен к 26 городам [647, с. 1]. Успехов в развитии трубопроводов было намного больше, так как на этот вид транспорта тратилось больше средств, в первую очередь общесоюзных, чем на другие транспортные подразделения в нашей республике.

1.5. Ситуация с развитием производственной базы транспорта в 1980-1991 гг., мероприятия по преодолению отставания. Десятилетие шло за десятилетием, но достичь необходимого уровня развития базы транспорта нашей республике не удавалось, потребности в перевозках все время опережали возможности по их осуществлению. Так, XXIX съезд КПБ отметил, что вопросы укрепления, модернизации и реконструкции МТБ транспорта все еще ждали своего разрешения [269, с. 3]. Капиталовложения в транспорт союзных республик составляли в 1982 г. около 10,4% всех вложений в хозяйство [75, с. 38]. Этих средств не хватало, многие транспортные объекты, построенные в 1950-60-е гг. или даже раньше, требовали реконструкции, так как не могли обеспечить необходимый хозяйству уровень грузовых перевозок и комфортность для пассажиров. Меры по выходу из создавшегося положения принимались, другое дело, что они оказывались недостаточными и не смогли компенсировать отставание. Например, в 1971-81 гг. по союзным республикам темпы роста основных производственных фондов на железных дорогах были в 1,8 раза ниже, чем в целом по их хозяйству [38, с. 48, 50]. В целях улучшения положения по решению ЦК КПСС от 9 августа 1984 г. профильные министерства, в том числе в БССР, расширили строительство объектов, например, по пассажироперевозкам [1005, с. 499]. Благодаря подобным усилиям, как отметил начальника отдела транспорта Госплана СССР Д. Зотов, основные производственные фонды всех видов транспорта общего пользования союзных республик в 1986 г. достигли 19% от фондов всего хозяйства [642, с. 36]. По БССР эти цифры не могли быть выше, так как она развивалась по плановой системе и широкой хозяйственной самостоятельностью в рамках Советского Союза не обладала, не могла перебрасывать большие средства на укрепление производственной базы транспорта, не ограничивая при этом потребление дефицитных ресурсов в других областях экономики.

Достижения и проблемы в развитии материальной части БЖД. На одном из первых мест у железнодорожников осталось путевое хозяйство, без которого нельзя было в полной мере использовать возможности, заложенные в подвижном составе. Преодолевая трудности, за 1971-90 гг. железнодорожники развернутую длину главных путей с рельсами тяжелых типов увеличили на 2 тыс. км, достигнув величины в 7 тыс., из них термически упроченных – 2,5 тыс. [1334, с. 20]. При электрификации участка Столбцы–Барановичи прокладывались 800-метровые рельсы, что давало возможность повысить скорость движения до 160 км/ч. Электрификация проходила значительными темпами, к 1 января 1980 г. была введена линия Орша–Смоленск на 120 км, в том числе 40 км участка Орша–Красное. В декабре 1981 г. был электрифицирован путь Орша–Борисов на 132 км, что позволило открыть регулярное движение пассажирских поездов на электротяге от Москвы до Минска [1078, с. 329]. В 1982 г. был сдан участок Столбцы–Барановичи длиной в 70 км, в 1983 г. на год раньше плана была завершена электрификация линии Орша–Минск–Брест. По новой системе электроснабжения переменного тока тогда же был пущен в эксплуатацию участок Вязьма–Орша–Борисов на 429 км [451, с. 4]. Развернутая длина электрифицированных сетей дошла до 600 км. К 1 января 1984 г. была завершена электрификация участка Барановичи–Брест на 204 км. Длина всех путей в марте 1985 г. составила почти 5,5 тыс. км, из которых 817 км было электрифицировано. 60% путей были оборудованы диспетчерской централизацией и автоблокировкой, 85% стрелок – устройствами электроцентрализации [25, с. 4]. Эксплуатационная длина электрифицированных участков БЖД в конце 1980-х гг. – уже 875 км [1078, с. 329]. Важно, что электрификация обеспечивала экономию, удельный расход условного топлива на 10 тыс. т-км составлял на электротяге с учетом потребления электростанциями 41 кг, а по тепловозной тяге – 52 [75, с. 41].

В связи с электрификацией была произведена реконструкция пути и путевого хозяйства, станций, депо, то есть она заставляла искать средства на различные сопутствующие ей объекты.

На эффективность использования транспорта оказывали влияние различные факторы. Так, Волковысское вагонное депо в 1980 г. проводило некачественный ремонт багажных вагонов. Каждое второе депо при текущем ремонте в 1984 г. задерживало локомотивы сверх нормы. Поэтому на МПС была разработана программа интенсификации таких работ в локомотивном хозяйстве, когда за счет повышения их качества и внедрения прогрессивных технологий в 1,5-2 раза должна была увеличиться долговечность узлов и деталей [1328, с. 26]. Сложности были в различных направлениях. Так, быстро рос на транспорте расход электроэнергии, ее не хватало, металлурги из года в год срывали поставки рельсов. Это было одной из причин того, что в 1984 г. свыше 22% протяженности подъездных путей БЖД приходилось на рельсы легких типов, ограничивавших скорость движения и вес составов [1280, с. 47]. В то же время распространение ряда технических достижений достигло значительного масштаба. ДВЦ БЖД осуществлял прогнозирование поступления вагонов на заводы на период от 3 часов до 2 суток [52, с. 47]. Однако, АСУ БЖД в 1987 г. не стыковалась с системами соседей, и с ее помощью нельзя было, например, получить данные о размещении вагонов в отдельно взятый момент времени. В то же время на ст. Минск-Товарный работало промышленное телевидение. Автоматизированное рабочее место товарного кассира в 1990 г. ст. Могилев-2 позволило сразу передавать сведения об отправляемом со станции подвижном составе по каналам связи в ДВЦ дороги, а оттуда получателям [547, с. 75]. Здесь видно, что на дороге часто успехи чередовались с проблемами, из которых необходимо было искать выход.

Практика показала, что из-за нехватки эффективной разгрузочной техники, средств пакетирования, складских помещений происходило замедление погрузки, а вследствие этого простои вагонов. Поэтому значительное внимание было уделено этому направлению. Мостовые и козловые краны, тракторы и автопогрузчики позволили в 1983 г. на 90% механизировать работы, например, на ст. Степянка. Повысить уровень механизации переработки грузов можно было за счет увеличения коэффициента сменности работы оборудования, но на БЖД в 1984 г. круглосуточно работало всего 36% кранов и погрузчиков [1280, с. 48]. Тем не менее, за 1981-85 гг. на дороге 55% средств было направлено на реконструкцию и техническое перевооружение, получилось построить, реконструировать и оснастить новой техникой 70 предприятий. В результате уровень механизации составил в 1986 г. на разгрузочных работах 95%. Большая работа была проведена и по оснащению поездов. За 1981-85 гг. на станциях 383 из них были оборудованы автоматикой [26, с. 54, 56]. В целом каждый участок реконструкции оказывался важным.

Железнодорожники в 1980-е гг. проводили перестройку 9 крупных станций, расширяли грузовые дворы. Был введен в эксплуатацию пункт переработки контейнеров на ст. Высоко-Литовск, мехпункт переработки грузов на ст. Лососно, грузовой двор на ст. Колядичи [238, л. 3]. В целях модернизации промежуточных станций в Гомеле были удлинены запасные пути, что дало возможность принимать составы по 100 вагонов. В 1984 г. с отставанием от плана, но было расширено оборудование ЖД автоблокировкой, например, на Могилевском отделении [231, л. 162]. Полностью было автоматизировано управление стрелками на участке Полоцк-Молодечно, по которому шли грузы из Новополоцка. С другой стороны постановление ЦК КПБ и СМ БССР в апреле 1981 г. обязало БЖД увеличить ввод в действие вторых путей, завершить работы по удлинению приемно-отправочных путей промежуточных станций. Но отдел транспорта и связи ЦК КПБ во главе с И. Филатченковым и в 1984 г. отмечал, что для бесперебойной работы БЖД необходимо было иметь резервы провозной способности, а некоторые ее направления их исчерпали, в результате замедлился оборот вагонов [1280, с. 44]. В свою очередь, недостаточно высокий уровень работы дороги сдерживал развитие экономики республики в целом. На пределе своих возможностей работали в 1985 г. сортиро-

вочная ст. Минск-Товарный и мотор-вагонное депо. Необходимого для роста перевозок усиления мощности железнодорожной сети республики достигнуто не было.

Там, где подобные вопросы решались, ощущался эффект. Так, в 1986 г. только за счет удлинения путей на участках Гомель–Осиповичи, Красное–Брест, Жлобин–Овруч был получен прирост среднего веса грузовых поездов в 400 тонн. С помощью прокладки второго пути длиной 100 км на участке Луинец–Барановичи поезд с 1988 г. мог идти без остановок, пропускная способность дороги там удвоилась. Во время проведения на БЖД экономического эксперимента железнодорожники стремились направить вложения на мероприятия, которые давали наибольшую эффективность: ввод вторых путей и двухпутных вставок, усиление пути и электрификация линий, реконструкция узлов и станций. Была запланирована реконструкция участков: Гомель–Калинковичи–Овруч и Орша–Могилев–Жлобин. Однако экономические трудности 1989-91-х гг. довести эту работу до конца не позволили. Например, на Барановичском отделении не было завершено оборудование стрелок электроцентрализацией и в 1991 гг. [230, л. 103]. Отмеченные сложности остались в наследство уже самостоятельной БЖД в рамках Республики Беларусь.

Итоги развития материальной базы БЖД. Экономические трудности в конце 1980-х гг. не могли обойти и дорогу, например, не были расширены производственные площади для Минского моторовагонного депо. По данным пресс-центра МПС СССР, высказанном в 1991 г., на протяжении длительного времени союзное правительство выделяло на нужды дорог средства, которые не соответствовали ее потребностям, что привело к отставанию в развитии сети дорог и станций. Поэтому было неудивительным, что на БЖД, по словам ее руководства, состояние пути – рельс, шпал, стрелок – достигло в 1991 г. своего предела [288, с. 1]. В тот момент не хватало как минимум 60 млн руб. на завершение начатых производственных объектов, были трудности с финансированием строительства электроцентрализации стрелок на таких станциях, как Брест и Гродно, централизации управления движением поездов из Единого дорожного диспетчерского пункта [103, с. 2]. Но, несмотря на трудности, итоги развития матбазы в изучаемый период оказались значительны. На БЖД в 1991 г. действовало 37 станций по переработке среднетоннажных контейнеров. Автоматической и диспетчерской централизацией за 1971 – начало 1990-х гг. было оборудовано 3600 км пути, или две трети эксплуатационной длины дороги. Эксплуатационные пути нашей дороги в 1990 г. составляли 5568 км, электрифицированные – 889,8 км [1154, л. 6]. На начало 1990-х гг. рельсы тяжелого типа были уложены на 74,9% длины главных путей, бесстыковой путь составил 48,6%, на железобетонных шпалах 61,5%. Автоматической блокировкой было оборудовано 65,1%, диспетчерской централизацией – 52,5% длины путей, электрической – 98,1% стрелочных переводов [1334, с. 7]. Все это послужило необходимой основой для дальнейшего осуществления перевозок.

Совершенствовались объекты и для пассажиров, в 1976-80 гг. на 49 станциях БЖД были построены залы ожидания, на 124 остановочных пунктах – павильоны, построено и реконструировано 435 посадочных платформ [1356, с. 2]. За 1981-85 гг. появились багажные отделения на ст. Витебск, Могилев, Минск-Пассажирский, затем введен в эксплуатацию вокзал в Гродно. В 1985 г. шло строительство или реконструкция 15 вокзалов, 3 экипировочных пунктов пассажирских составов. На Минском вокзале в 1991 г. стал работать новый зал ожидания в 2 тыс. кв. м. За 1986-91 гг. открылись кассы предварительной продажи билетов в областных городах и на ряде предприятий [1334, с. 46]. Построенные объекты необходимо было оснастить, так, в 1987 г. впервые на БЖД в билетных кассах была внедрена система «Экспресс», где была заложена информация о том, сколько, куда и на какое время есть места [159, с. 187]. На Гомельском вокзале было установлено табло венгерского производства, которое оповещало о наличии билетов на 10 дней вперед. Тем не менее, состояние и здесь было сложным, так, ст. Минск-Пассажирский с 1985 г. испы-

тивала большие затруднения в работе из-за недостатка как количества, так и длины путей. Отсутствие на узле специальной пассажирской технической станции приводило к использованию значительной части путей для техобслуживания, отстоя и экипировки составов, что осложняло работу не только ст. Минск-Пассажирский, но и других станций [1190, с. 16, 17]. Необходимые средства для исправления ситуации пришлось искать уже в Республике Беларусь.

Состояние автодорожного строительства в БССР и его итоги. Протяженность дорог по всем типам за 1970-81 гг. выросла с 46,1 тыс. км до 47,5 тыс., (с твердым покрытием – с 23,7 до 38 тыс.), но по дорогам общего пользования уменьшилась с 41,5 тыс. до 40,4 км (с твердым покрытием с 22,6 до 35,3 тыс.) [1150, л. 34]. Как бы там ни было, постановление ЦК КПСС от 9 августа 1984 г. определило, что строительство и ремонт дорог отставали от потребностей. Протяженность автодорог БССР на 1 января 1986 г. составила 40,5 тыс. км (по твердому – 38,4 тыс.) [1151, л. 4]. Главными проблемами в их строительстве были как нехватка средств, так и их неэффективное использование, преодолевая подобные трудности, на 1 января 1991 г. протяженность дорог довели до 48,9 тыс. км [1154, л. 7]. Вопросы строительства все время были в зоне внимания власти, но решить их удавалось с большим трудом. В связи с Указом Президиума ВС СССР от 14 апреля 1980 г. министерства обязали предусматривать в планах предприятий, привлекаемых к участию в строительстве, затраты на эти цели. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 14 апреля 1980 г. обязало к 1990 г. завершить создание опорной сети магистральных дорог. Значимым был и очередной Указ Президиума ВС БССР от 1 октября 1980 г. об участии предприятий в строительстве. Ускорить его темпы обязал ведомства XXIX съезд КПБ [269, с. 3]. В августе 1983 г. появилось еще одно постановление республиканских органов власти [745, л. 62 об.]. По их решению от 5 ноября того же года ряду ведомств было поручено обеспечить строительство на селе. Президиум ВС СССР указом от 21 марта 1988 г. подтвердил отчисление средств предприятиями на возведение дорог. Исходя из постановления Президиума ВС БССР от 28 декабря 1989 г. должны были усилить строительство дорог Советы депутатов, по его указу от 11 января 1990 г. не внесенные на строительство средства взыскивались облисполкомами.

Республиканский дорожный фонд в 1991 г. должен был быть образован из части средств, полученных за счет отчислений от 0,5% объема производства промпредприятий, передачи 2% доходов от эксплуатации автотранспорта, но в условиях кризиса такое решение не выполнялось, что привело к ухудшению состояния дорожного полотна.

Автодороги подразделялись на линии общегосударственного, республиканского, областного и местного значения. Примером дороги общегосударственного значения была трасса Минск–Бобруйск–Коростень–Измаил. Значительным было внимание к основным магистралям. Так, в 1983 г. была закончена реконструкция трассы Минск–Брест длиной в 370 км, что дало возможность использовать автопоезда. После обновления магистрали Минск–Брест автомобили могли двигаться в каждом направлении в 2 ряда. К тому же за 1976-86 гг. был сооружен участок Витебск–Орша, с обходом Орши и мостом через Днепр, закончено строительство обхода Гомеля [277, с. 22]. Дорожные работы выполняли чаще специализированные организации, в первую очередь – дорожно-строительные и дорожные ремонтно-строительные управления. Развивалась дорожная отрасль, в 1983 г. в Пинске был построен асфальто-бетонный завод. Такая продукция давала эффект. При перевозках на дорогах с бетонным покрытием требовалось уже на 30% меньше горючего. В то же время эксплуатации дорог препятствовала ситуация, когда на магистралях насчитывалось 15 тыс. км, заносимых снегом. Движение автомобилей оказывало разрушающее действие на покрытие, облегченный тип его конструкции не выдерживал тяжелых машин. В свою очередь, деформированная дорога оказывала губительное воздейст-

вие на автомобиль и в 1980-е гг., по информации начальника ГАИ БССР Н. Артемьева, ежегодно 7-8 % ДТП происходило из-за их состояния [39, с. 6]. Бедой были и затянутые сроки строительных работ, сложной была ситуация в городах, пропускная способность их улиц была на пределе. По дорожным условиям в августе 1989 г. только автобусы ПО «Минскпассажиравтотранс» сошли с линии 660 раз. Такие примеры можно было приводить без конца.

То есть в изучаемый период состояние дорог по объему и качеству хотя и улучшилось, но условия для высокопроизводительной работы автотранспорта созданы не были.

Сервисная база автотранспорта общего пользования в 1980-е гг. Для поддержания техники в работоспособном состоянии требовалось много сопутствующих объектов. Так, к 1980 г. на предприятиях Минавтотранса было создано 17 производственных отделений по ремонту и техобслуживанию топливной аппаратуры и электрооборудования, 5 линий диагностики. Их использование стало одним из факторов, позволивших за 1976-80-е гг. снизить на грузовых перевозках расходы бензина на 1,5% и дизтоплива на 4,9%. Как информировал в 1982 г. министр А. Андреев, 80% парка обслуживали спецучастки по ремонту топливной аппаратуры [31, с. 5]. Но, несмотря на проведенные мероприятия, осталась проблема рационального расходования ресурсов. В то же время начальник отдела дорожного хозяйства и связи Госплана БССР В. Микошин отметил, что после принятия постановления органов власти СССР от 5 августа 1983 г. внимание к экономии ГСМ усилилось. 16 сентября 1983 г. появилось и решение республиканского центра о проведении подобных мероприятий [745, л. 69 об.]. Минавтотранс также активно работал по переводу грузовых машин на газ, выполнялась программа строительства газонаполнительных станций. Была расширена сеть АЗС.

Ввиду невысокого качества техники и не всегда благоприятных условий ее эксплуатации большое внимание приходилось уделять развитию рембазы. Так, за 1972-82 гг. НПО «Автотранstechника» предложило 260 технологических мероприятий и 590 типов оборудования, что позволило внедрить новые технологии обслуживания, такие, как поагрегатный ремонт, когда на 40-70% снизилась трудоемкость работ [32, с. 23]. Выполняя постановление СМ БССР о развитии автотранспорта в 11 пятилетке, было повышено качество обслуживания. В Бресте в 1988 г. стал действовать комплекс по уходу за автомобилями «Совтрансавто» [868, л. 16]. Но сложностей в работу вносило невыполнение стройорганизациями планов ввода в действие новых мощностей. К тому же производственная база Минавтотранса в 1989-91 гг. из-за общих экономических трудностей развивалась медленно. Так, в 1990 г. по Брестской области происходило строительство филиала ГАП-1 в Малорите, но по Ивацевичам, Кобрину и Барановичам для новых автопарков были произведены только отводы участков, лишь проектировались автовокзалы [230, лл. 114, 115]. В наследство независимой Беларуси остались значительные сложности.

Развитие пассажирского автохозяйства общего пользования, трудности и итоги. Согласно решению СМ БССР о развитии автотранспорта в 11 пятилетке, Минавтотранс при долевом участии облисполкомов реализовывал программу строительства линейных сооружений. В целях более эффективного использования имеющейся базы была разработана автоматизированная система диспетчерского управления движением городского транспорта с использованием ЭВМ. В Витебске такая система АСУ «Интервал» в 1981 г. охватила уже 70% городских автобусов, за 1982-85 гг. повысила точность их движения до 90% [201, с. 8]. АСУ «Интервал» в Могилеве была направлена на уменьшение заездов водителей на диспетчерские пункты для отметок [231, л. 162]. «Интервал-2» уже не только сигнализировал об отклонениях, но и выдавал готовые рекомендации. В целом система управления движением автобусов на городских маршрутах и контроля за их движением позволила обеспечить повышение регулярности движения автобусов, увеличить эффективность их исполь-

зования. Шло также освоение выделенных ресурсов. Только за 1976-80 гг. на нужды городского автотранспорта, например, Минска было истрачено 55,8 млн руб., что дало возможность построить автобусный парк, цех централизованной покраски автобусов

и 11 диспетчерских станций. В Светлогорске в 1982 г. появился новый автобусный парк с закрытой стоянкой на 200 машин. Для 1-го автобусного парка Минска была введена в действие АЗС на 1000 заправок в сутки [586, с. 5]. В целом за 1981-85 гг. было построено 6 новых автобусных парков.

Для приема пассажиров за 1976-80 гг. было построено 4 вокзала и 11 автостанций, но технологическое оборудование для автовокзалов Госпланом СССР не распределялось [569, с. 2, 3]. Несмотря на такие трудности, за 1981-85 гг. было построено еще 13 автовокзалов и автостанций. Наиболее крупным был вступивший в строй в Минске в 1983 г. «Восточный», за 1986-88 гг. было построено еще 18 новых автовокзалов и автостанций [200, с. 1]. В Бобруйске открылся новый автовокзал с повышенной пропускной способностью. Важным было их оснащение. Так, автоматика на Кобринском автовокзале в 1988 г. занималась учетом свободных мест, выдавала информацию для пассажиров, диспетчеров. Новый вокзальный комплекс в Барановичах позволил улучшить перевозки пассажиров, ежедневно в автобусах за 1988 г. там отправлялось до 4 тыс. пассажиров. Однако, большинство объектов оказалось устаревшими, так, из 20 автовокзалов и автостанций Витебской области в тот период десять не соответствовали потребностям [522, л. 7]. На пределе возможностей работал в 1991 г. в Минске автовокзал «Центральный», рассчитанный на 3,5 тыс. пассажиров, он пропускал 7,5 тыс. пассажиров.

То есть задача обеспечения опережавших по сравнению с поставкой подвижного состава темпов строительства производственных баз автохозяйств и автовокзалов не была решена. Для этого необходимо было выделить соответствовавшие требованиям объемы капиталовложений, чего сделано не было.

Состояние эксплуатационной базы электротранспорта. Здесь достигнуто было немало, за 1976-80 гг. Витебское ТТУ модернизировало 18 км линий трамвая [1133, л. 138]. В 1985 гг. в Минске длина трамвайных путей достигла 60,1 км, а общая их протяженность в Минске и Витебске – 120 км. Трамвайная сеть Минска, тем не менее, была развита недостаточно, что приводило к перегрузкам и низкой скорости составов [546, с. 9]. В других городах было еще сложнее, так, к 1987 г. в течение 15 лет, так и не было завершено строительство трамвая в Мозыре. Намного больше внимания уделяли троллейбусу, к 1980 г. он появился в Витебске [1133, л. 138]. В Минске за 1976-80 гг. было построено 115 км его линий, общая протяженность в 6 городах БССР составила 500 км. В 1985 г. троллейбусное движение с длиной маршрутов 690 км действовало уже в 7 городах [299, с. 2]. В целом за 1970-85 гг. протяженность контактной сети троллейбуса увеличилась более чем в 3 раза, трамвая – в 1,4 раза. Появлялись и новые объекты для их обслуживания, в Минске к 1980 гг. было построено 3-е троллейбусное депо, в 1985 г. – 4-е. Использовались и новейшие достижения прогресса, в 1987 г. расписание движения транспорта ТТУ Минска составлялось с помощью ЭВМ. Но на пути совершенствования работы оказалось много препятствий. Так, ремонтно-эксплуатационная база отставала в своем развитии, и ее мощность составляла в 1980 г. только 65% от необходимой. С низким качеством производился ремонт трамваев [1133, л. 146]. Из-за недостаточного снабжения Минского ТТУ не удавалось обеспечить вывод на линии необходимого количества подвижного состава. Обеспеченность производственными площадями в 1985 г. для троллейбусов БССР составила только 77% [546, с. 7]. Все это препятствовало росту перевозок и их ритмичности.

В то же время разгрузке пассажиропотока в Минске содействовало открытие в июне 1984 г. метро. Успех был достигнут благодаря тому, что СМ БССР нашел возможность построить досрочно за счет средств республики базу метростроя.

Если 1-я линия метро прокладывалась 7 лет, то линия метро до ст. Восток стала действовать в ноябре 1986 г. на 1 год раньше плана. В декабре 1990 г. была принята 2-я линия длиной в 6 км, с 6 станциями [1226, с. 1]. Однако полностью завершить программу строительства не удалось.

Итоги развития грузового и пассажирского хозяйства речников. Так, за 1976-80 гг. были ведены в эксплуатацию механизированные причалы в портах Могилев и Микашевичи, закончена реконструкция Речицкого ССЗ. В 1980 г. было начато строительство порта в Витебске, механизированных причалов в Пинске, вокзала в Мозыре [398, с. 4]. В течение пяти лет такие работы были в основном завершены. В свою очередь, на р. Пине в апреле 1987 г. вступил в строй новый порт Пинска, а использование большегрузных барж-площадок дало ему возможность в 1,5 раза увеличить переработки грузов. Всего по республике работало 10 портов, 5 СРЗ и 5 техучастков пути. Проходило их переоснащение, в Мозырском, Гомельском, Бобруйском портах за 1976-80 гг. были смонтированы новые погрузочные механизмы. Протяженность механизированных причалов в 1982 г. составила 2600 метров, а комплексная механизация работ в портах достигла 99%. Для приема и хранения дизтоплива в Витебском порту использовалась бункерная база [1143, л. 75]. С другой стороны, общая протяженность эксплуатируемых речных путей уже не росла и в 1981 г. составила 3873 км при 2407 км освещаемой обстановки [1150, л. 16]. Для их поддержания в рабочем состоянии применялись земснаряды, тем не менее, экономия при проведении выпрямительных работ снизила в 1985 г. размер пути с освещаемой обстановкой до 2361 тыс. км [1151, л. 7]. Увеличение грузоподъемности судов, совершенствование их ходовых качеств вызвали необходимость реконструкции ДБК. Поэтому эксплуатационники Пинского техучастка в 1984-85 гг. углубили его фарватер на протяжении 150 км. Электрификация и автоматизация управления шлюзовыми агрегатами сократили время проводки теплоходов и барж через гидроузлы.

В итоге реконструкция канала дала возможность в 1,5 раза увеличивать там скорость движения судов и их грузоподъемность, расширить выгодные транзитные грузопотоки.

В пассажирском хозяйстве речники заменяли дебаркадеры недорогими причалами, для использования судов на подводных крыльях типа «Полесье» на 1986-89 гг. было запланировано построить 20 причальных понтонов. Но эти работы завершены не были по причине спада объемов перевозок. Слабое пассажирское хозяйство ряда портов, например, Витебского, не позволяло и ему выполнить производственные планы [1143, л. 58]. Свою роль сыграл также социально-экономический кризис, отражением которого стала нехватка в 1989-91 гг. запчастей и материалов. Длина эксплуатируемых водных путей за 1989-91 гг. резко снизилась до 2819 тыс. км [1154, л. 10]. Тем не менее, в 1991 г. в составе Белорусского пароходства осталось 10 речных портов, способных перерабатывать до 40 млн тонн грузов, или в 60 раз больше, чем в 1940 г. [448, с. 3]. Для успешной работы на будущее оказались значимые основания.

Укрепление материальной базы гражданской авиации. За 1976-80 гг. были введены в строй новые аэропорты в Бресте, Витебске, Мозыре. Гродненский аэропорт вел строительство полосы на прием «ТУ-134». После реконструкции Брестский аэропорт стал в 1985 г. также принимать самолет такого типа. К 1987 г. аэропорт Гомеля был реконструирован для приема «ТУ-154», а аэропорт Могилева – «ТУ-134» [431, с. 22]. На строительство аэропорты «Минск-2» в целях скорейшего ввода его в строй обратил внимание XXIX съезд КПБ. При поддержке руководства республики посадочная полоса для «ТУ-154» была сдана уже в 1982 г. «Минск-2» был рассчитан пропускать до 1800 пассажиров в час, в 1990 г. там были проведены испытания по приему аэробусов с большим весом, но до конца он построен не был. Важным было оснащение объектов, еще в про-

цессе строительства «Минск-2» там был подготовлен комплекс посадочных средств. Повышала пропускную способность аэропортов автоматизация управления с помощью АСУ [958, л. 9, 10]. Развивалось обслуживание пассажиров, так, в Минске в 1983 г. начала внедряться автоматизированная система продажи билетов «Сирена-2». С 1989 г. использовалась электронная система связи «Полет». Но развитие базы полетов продолжали преследовать недостатки, например, у Витебского авиаотряда отсутствовал ряд запчастей для обслуживания «ТУ-134» [957, л. 99]. При высокой интенсивности полетов оборудование ряда подразделений работало на износ. По словам начальника БУГА В. Курило, из-за отставания в развитии базы аэропортов в 1985-87 гг. задержался переход на эксплуатацию «ТУ-154» и других моделей самолетов.

В итоге материальные трудности воспрепятствовали как росту, так и стабильности перевозок пассажиров, улучшению качества их обслуживания, повышению безопасности полетов.

Увеличение производственных объектов на трубопроводном транспорте. Удобное географическое положение республики содействовало появлению на ее территории новых газопроводных объектов, в 1982 г. стала работать 3-я нитка ТМИ на 850 км, в том числе по БССР – 460 км [423, с. 2]. Новая артерия, связавшая Жлобин с линией ТМИ на отрезке Минск–Гомель – в августе 1984 г. В ноябре этого года раньше плана был введен в эксплуатацию газопровод Кобрин–Брест–Варшава [973, с. 2]. В целом газификацией Гомельской области завершалось создание сети трубопроводов, формирование которой было начато пуском в 1984 г. третьей нитки ТМИ. Протяженность газопроводной сети БССР в 1986 г. составила 1200 км, работало 25 распределительных станций [1231, с. 1]. В 1989 г. строилось ответвление газопровода Ямал–Запад. В июле 1990 г. шла подготовка трассы от Новолукомля до Новополоцка в 120 км. Но главным оказалось внимание к магистральным газопроводам, а местная сеть развивалась по мере возможностей.

Не прекращалось строительство нефтепроводов. За счет строительства 2-й нитки в 1980 г. произошло увеличение пропускной способности линии Полоцк–Биржай–Мажейкяй. В целях оптимизации работы часть сооружений приходилось выводить из оборота, что произошло в 1982 г. с НПС «Костюковичи» и «Сенно» НУНД [626, л. 3]. Производственные объекты сдавались в эксплуатацию часто. Так, в 1985 г. действовали нефтепроводы Сургут–Полоцк, Унеча–Полоцк, Полоцк–Мажейкяй, Полоцк–Вентспилс [793, л. 43]. В 1987 г. начала работать 1-я нить продуктопровода длиной 162 км из Новополоцкого НПЗ на нефтебазы Витебской и Минской областей. Но без совершенствования обслуживания нефтепроводов было невозможно увеличить объемы прокачки нефти, и поэтому полным ходом шло внедрение автоматизированной системы управления технологическими процессами. Однако, соответственно сокращению экспорта нефти и уменьшению загрузки мощностей НУНД там с 1990 г. произошло ухудшение материального снабжения [149, л. 1]. В итоге стал меньше использоваться потенциал, заложенный в трубопроводной системе.

Выводы по параграфу. Материальная база белорусского транспорта оставалась в изучаемый период одним из «узких» мест, так как недостаточный уровень ее развития служил главным препятствием для высокого роста объемов перевозок грузов, не позволял более качественно обслуживать потребности пассажиров, сдерживал работу промышленности, сельского хозяйства и строительства. Отмеченные отрасли могли и не получить в установленные сроки сырье, отправить свою изготовленную продукцию, возвести начатые объекты. При некачественных транспортных магистралях быстрее изнашивалась техника, возникала угроза жизни и здоровью людей, слабо оснащенные производственные объекты не позволяли эффективно использовать подвижной состав, не было возможностей применять его новые, более совершенные виды.

Для решения подобных проблем органами власти шло увеличение выделения средств, происходил поиск необходимых ресурсов и материалов, предпринима-

лись попытки их рационального использования, укреплялся фонд предприятия. К автодорожному строительству привлекались силы предприятий, в конце 1943-го – 1950-е гг. – силы местного сельского населения, в 1960-80-е гг. были укреплены и технически переоснащены дорожные службы, расширялась база по выпуску необходимых для дорожного строительства материалов. С 1960-х гг. особое внимание уделялось совершенствованию базы специализированных ремонтных предприятий, налаживалось изготовление запчастей. В 1970-80-е гг. росла сеть АЗС и СТО, увеличились поставки материалов, необходимых для строительства и реконструкции транспортных коммуникаций.

Внимание к совершенствованию путевого, грузового и пассажирского хозяйств, рациональное их использование позволили БЖД быть высокорентабельной отраслью хозяйства, повышать вес и скорость движения поездов. В соответствии с решениями XX, XXI и XXII съездов КПСС в 1960-70-е гг. на БЖД проводились работы по технической реконструкции основных направлений железнодорожной сети, внедрялись средства комплексной механизации и автоматизации. Для выполнения производственных планов на БЖД в 1970-80-е гг. использовалось дальнейшее перевооружение дороги. Большое внимание в 1970-80-е гг. железнодорожники уделяли повышению мощности и маневренности сортировочных и узловых станций, вагонного, локомотивного хозяйства, созданию баз по ремонту вагонов и локомотивов, реконструкции и строительству новых вокзалов.

Состояние экономики в значительной степени зависело от состояния автодорог. Дороги снабжали экономику всем необходимым, чем быстрее перемещались грузы и пассажиры, тем эффективнее в конечном итоге действовал весь хозяйственный комплекс. Но регулярность автобусного движения, скорость доставки грузов за 1950-70-е гг. в республике часто нарушалась в ряде мест из-за их некачественного строительства и плохого содержания, во многом это было преодолено наращиванием базы по их строительству. В 1980-е гг. развитие дорог уже больше характеризовалось как увеличением их протяженности, так и улучшением характеристик.

Постоянными для автотранспортников были трудности в поиске необходимых запчастей и материалов, обслуживание машин в 1950-70-е гг. тормозилось нехваткой производственных площадей. Одной из проблем, которая сдерживала повышение эффективности использования парка Минавтотранса в 1980-е гг., были уже недостаточные темпы наращивания мощностей производственных отделений по ремонту и обслуживанию специализированной аппаратуры, что до конца преодолено не было. С другой стороны, особое внимание в 1970-80-х гг. Минавтотранс уделял вопросам внедрения новых технологических процессов и средств механизации ремонта. Для обеспечения необходимых условий как пассажирам, так и работникам автотранспорта в 1970-80-х гг. осуществлялась широкая программа строительства и реконструкции станционных сооружений.

Для электротранспорта больше всего значили депо и тяговые подстанции, с 1952 г. больше внимания уделялось расширению троллейбусной сети, чем трамвайной, в 1960-е гг. она стала уже первенствовать. В 1970-80-е гг. была усилена его ремонтная база. У речников особое внимание с 1944 г. уделялось поддержанию в работоспособном состоянии судоходных путей, с 1960-х гг. – развитию и реконструкции портового хозяйства, улучшению ходовых качеств Днепро-Бугского канала. Авиаторы сильно зависели в своей работе от качества взлетно-посадочных полос, оснащения аэропортов современным навигационным оборудованием. Наиболее интенсивные работы в этом направлении пришлось на 1970-80-е гг., но из-за нехватки средств до конца они доведены не были. Основой для работы трубопроводного транспорта были мощные насосные станции, в отличие от других видов транспорта в республике, он развивался наиболее быстрыми темпами, отражая транзитные потребности союзных республик.

§ 2. Состояние и совершенствование технической оснащённости транспорта

2.1. Ситуация с оснащением подвижного состава транспорта БССР в конце 1943 – 1949 г. В функционировании транспорта важное место занимает его техника, без высокого качества которой было трудно выполнять производственные задания, наращивать как грузовые, так и пассажирские перевозки. От состояния подвижного состава зависели скорость доставки грузов и их сохранность, безопасность движения и комфорт для пассажиров, возможность маневра мощностями. Здесь транспортники сталкивались с многочисленными трудностями, особенно в годы войны и первое послевоенное время. Так, после освобождения восточных районов БССР железнодорожники занимались поиском исправных паровозов и вагонов. Также шли поставки с тыловых магистралей, только БЖД за декабрь 1943 – апрель 1944 г. получила 167 паровозов [470, с. 45]. Однако это не могло компенсировать урона, нанесенного войной. Так, в Германию из БССР было вывезено или уничтожено 1140 паровозов широкой и 131 узкой колеи. С учетом мотовозов потери локомотивного парка достигли 3383 единиц. Было уничтожено также 12713 вагонов, с учетом платформ и цистерн вышло из строя 48888 единиц несамоходной техники [314, с. 117; 65, с. 10]. Например, в освобожденном 26 июня 1944 г. Витебске парк пассажирских вагонов был уничтожен полностью. Поэтому использовали трофейную технику, на Оршанском узле в июле 1944 г. было найдено 6 исправных немецких паровозов, 290 вагонов, на перегонах этого узла ЗЖД – еще 20 паровозов и 300 вагонов [218, лл. 7, 8]. Всего за период операции «Багратион» на территории БССР у противника было захвачено 150 паровозов и 6100 вагонов широкой колеи, 12 паровозов и 200 вагонов узкой колеи [159, с. 90]. Трофейный подвижной состав применялся на западноевропейской колее, для чего использовали специальное депо. С лета 1944 г. происходило переоборудование трофейных вагонов на отечественную колею.

То есть, сразу после освобождения у транспортников нашей республики не было высокопроизводительной техники, они применяли для перевозок все попадавшие в их руки модели подвижного состава.

Характеристика железнодорожного подвижного состава, его недостатки и перспективы обновления. Особенностью использовавшегося локомотивного парка был его длинный модельный ряд, что усложняло обеспечение и ремонт. Так, с осени 1944 г., например, на БЛЖД были допущены к эксплуатации паровозы серий СУ, С, К, Э^у, Э и Щ [471, с. 90]. Через год на дорогах республики использовались главным образом паровозы «52»(ТЭ), О^в, Э, Е^а, С^у [314, с. 119]. В первое пятилетие в эксплуатации находились также паровозы ФД и СО, приходилось работать и на американских локомотивах [106, с. 241]. Пассажирское движение Минским локомотивным депо с 1944 г. по сентябрь 1955 г. обслуживалось паровозами серии С^у, с октября 1955 г. частично паровозами П-36 [159, с. 228]. Однако, мощности паровозов на угольном отоплении не обеспечивали необходимой скорости закипания котла, в результате не выдерживалась техническая скорость, имелось значительное количество стоянок для чистки топки и нагона пара.

Заметим, что со старым локомотивным парком железным дорогам БССР было трудно выполнить возрастающие производственные задания, что заставило власти начать его переоснащение.

Особое внимание уделялось рациональному использованию подвижного состава. Так, в Витебском паровозном депо в апреле 1945 г. с помощью комплексного ремонта паровоз серии Э № 72081 был введен в строй за 36 часов вместо 240 по норме [106, с. 140]. С течением времени ситуация с оснащением изменилась и на ряде участков. ЗЖД и БЖД с 1948 г. стали использовать мощные локомотивы

серии «Л». В 1949 г. появился новый грузовой локомотив «Л» с колесной формулой 1-5-0, а в 1955 г. – последняя из моделей паровозов «ПЗ» [314, с. 119]. Использование нового парка паровозов помогло увеличить на 27% техническую норму веса поезда, например, в 1948 г. на Витебском отделении ЗЖД [1138, л. 6]. Но крупных успехов в оснащении ЖД республики не было, хотя во 2-й половине 1940-х гг. в СССР был уже налажен выпуск тепловозов «ТЭ-1», а в 1950 г. – мощных «ТЭ-2» [1078, с. 457]. Но в нашу республику они не поступали. С 1947 г. Рижский вагоностроительный завод выпускал электропоезда серии С^Р с конструктивной скоростью 85 км/ч. [64, с. 93]. В БССР они также не использовались. Решения о создании для них соответствующей базы принимались на союзном уровне, где считалось, что для этого более приоритетными являлись другие регионы СССР. Проблемы с оснащённостью ЖД БССР были постоянными, как выход в вагонных депо практиковали восстановление одного вагона из нескольких разбитых. В то же время, например, на ст. Орша ЗЖД в 1949 г. не оказалось средств подготовки парка пассажирских вагонов к летним перевозкам [883, л. 77]. Но, несмотря на финансовые сложности, в 1949-50 гг. в БССР стали поступать 4-осные грузовые и цельнометаллические пассажирские вагоны [1078, с. 274]. За 1946-50-х гг. количество 4-осных пассажирских вагонов в нашей республике увеличилось на 44,5% [470, с. 84].

В итоге локомотивное и вагонное хозяйства БССР были восстановлены на более высокой технической основе, чем до войны, но новые виды тяги не появились.

Оснащённость автотранспорта общего пользования БССР и мероприятия по ее улучшению. Ситуация здесь была сложной, например, на вооружении созданной в декабре 1943 г. Речицкой АТК было только 2 автомобиля и лошади. Зато огромными были потери: если в 1940 г. общее количество машин и автобусов НКАТ составляло 21416 единиц, то в конце 1945 г. только 271 [312, с. 251, 253]. Положение старались исправить и на Речицкой АТК: в январе 1944 г. из трофейных деталей были уже собраны 4 машины «ГАЗ-АА». Затем пошли централизованные поставки, Гомельской автобазе в тот момент были поставлены 10 новых «ГАЗ-АА». Передавалась также техника, ранее бывшая на вооружении армии, так, в Барановичскую АТК поступили: самый распространенный автомобиль войны «ЗИС-5», отечественные авто «ГАЗ-67Б», «ЗИС-2», иностранные «Форд», «Шевроле», «Виллис», «Студебеккер». Для приема автомашин работали технические комиссии. Тем не менее, в июле 1944 г. в составе 7 автобаз НКАТ работало только 33 машины, зато на 1 января 1945 г. – уже 118 («ГАЗ-АА», «ЗИ-Е5», «ГАЗ-42»), в том числе 56 новых и импортных. Из общего количества машин грузовые составляли 110, автобусы – 5 [494, лл. 19, 91]. Рано или поздно на смену трофейной технике должна была придти отечественная, и Минская АТК-2 в конце 1945 г. была оснащена 45 грузовиками «ГАЗ» и 5 «ЗИС». В целом оснащённость НКАТ была низкой, на 1 января 1946 г. у него было только 238 грузовиков [614, л. 1 об.]. Такое положение дел транспортников не устраивало.

После окончания войны в БССР смогли начаться массовые поставки отечественных автомобилей, что соответствовало задачам восстановления. Число марок автомобилей росло, что создавало трудности в их обслуживании из-за несовместимости узлов. По Гомельской АТК в декабре 1947 г. числились уже 70 «ЗИС-5», 4 «ГАЗ-АА», 17 «Шевроле», 6 «Форд-6» [474, л. 6]. Оснащённости парка помогло постановление ГКО от 26 августа 1945 г. о восстановлении автопромышленности, когда было принято решение о производстве грузовиков «ГАЗ-51» грузоподъемностью 2,5 тонн, «ЗИС-150» – 3,5 тонны, «ЯАЗ-200» – 5-7 тонн с дизель-мотором. С 1947 г. стали широко применять «ЗИС-150», с 1948 г. – «ГАЗ-51». Были освоены и стали выпускаться «ЗИЛ-151», «ЗИМ-12», но полное обновление парка достигнуто не было. Продолжали использовать импортные машины, в результате чего автобусный парк НКАТ БССР, например, в 1947 г. состоял из 25 различных марок [312, с. 253]. Одним из качественных авто-

мобилей считали «ЗИС-5», на котором в марте 1949 г. шофер Могилевской АТК Г. Бутрацевич достиг 66 тыс. км пробега без капремонта. Ситуация с обеспечением республики могла улучшиться и с пуском собственного автозавода. Так, 9 августа 1944 г. ГКО принял постановление об организации в Минске автосборочного завода, а в ноябре из деталей, поставленных по ленд-лизу из США, были собраны первые 100 грузовиков, в декабре еще 250 машин [404, с. 14]. В ноябре 1947 г. с конвейера Минского автозавода сошел первый самосвал «МАЗ-205» из собственных узлов, в 1947-49 гг. шло освоение бортового грузовика «МАЗ-200». Проводившиеся мероприятия давали результат, и по Минавтотрансу на 1 января 1949 г. было 1016 грузовых машин [1108, л. 23].

Однако, перелома в обеспечении не произошло, так как автомобили в советских республиках распределялись централизованно, в рамках лимитов, и место их выпуска решающего значения не имело, приходилось применять много трофейных машин.

Большое внимание органы власти стремились уделить сохранности автопарка, так как наладить массовые поставки авто в первые послевоенные годы было проблематично. Постановлением СНК СССР от 26 апреля 1945 г. была запрещена эксплуатация автомобилей, собранных из частей разных моделей [679, л. 191]. Постановление белорусского правительства от 29 марта 1946 г. было связано с мероприятиями по улучшению содержания импортных автомашин, от 29 августа 1946 г. – с мероприятиями по организации АРЗ. Наиболее сложной была ситуация с пассажирским автотранспортом, автобусов катастрофически не хватало, даже в Минске. Из-за малочисленности их парка, состоявшего из 10 машин, часть которых была в ремонте, в июле 1946 г. там было прекращено движение на ряде маршрутов. Автобусный парк Минска в 1947 г. эксплуатировал как отечественные, так и трофейные автобусы, в основном из армии: «ГАЗ-0330», «ЗИС-8», «ЛЕН-12», «Магирус», «МАН», «Графитидт», «Рено», в 1948 г. пополнился новыми «ГАЗ» [586, с. 4]. В Минске в январе 1948 г. были поставлены также 75-местные автобусы «ЗИС-154», которые начали выпускать в Москве год назад. Положение с пассажирским автотранспортом в целом было плачевным, в ноябре 1948 г. население областного Бреста обслуживали только 4 автобуса, и местным горисполкомом была поставлена задача увеличить их число в 2 раза [1062, л. 185]. Но со временем ситуация в областных центрах улучшилась, так, 2 новых «ЗИС-154» с дизель-моторами получил в 1949 г. Могилев.

Трудности с техническим обеспечением электротранспорта. Всего в июле 1946 г. на вооружении Минского ТУ было лишь 9 трамвайных вагонов, из которых 4 находились в ремонте. Основная роль в комплектации парка отводилась директивным поставкам. Так, в Минское ТУ в 1946 г. было передано 4 вагона из Москвы. Работники вагоноремонтного завода № 2 и ТТУ Ленинграда по указанию своего горисполкома отремонтировали и в сентябре 1947 г. передали Минску 5 моторных и 5 прицепных вагонов [86, с. 1]. В других городах было хуже. Нехватка финансовых ресурсов помешала в 1946 г. восстановить первые 2 моторных и 2 прицепных вагона в Витебске [922, л. 10]. Однако, усилиями органов власти средства были найдены, в Витебске за 1947 г. было подготовлено к работе 10 вагонов, через год еще 6. Успехи союзной промышленности позволили улучшить ситуацию с оснащением, так, в августе 1948 г. с Усть-Катовского завода Минску было отгружено – 8 и Витебску – 4 вагона. Кроме этого с восстановительного ремонта Витебск в 1948 г. получил еще 5 моторных вагонов. Моторный вагон был рассчитан на 108 пассажиров, прицепной на 120 [923, л. 44]. Несмотря на нехватку средств, из года в год техническое оснащение электротранспорта БССР росло, если в 1940 г. в наличии было 128 вагонов, а в 1945 г. только 14, то в 1950 г. уже 120 [344, л. 22]. В итоге, благодаря проведенным мероприятиям, и электротранспорт развивал перевозки пассажиров.

Восстановление самоходного и несамоходного флота республики. На обеспеченности техникой речного транспорта также сильно сказалась война, по состоянию на декабрь 1943 г. на освобожденных территориях Гомельской области ДДРП потеряло 65 самоходных и 121 несамоходное судно [491, л. 12]. На восстановление был направлен максимум имевшихся на тот момент средств, уже на 1 апреля 1944 г. силами ДДВВУ было введено в эксплуатацию 40 самоходных и 22 несамоходных судов. Путей обеспечения техникой было несколько. Так, после окончания боевых действий ряд судов вернули из военных флотилий. Специальная конференция НКРФ в марте 1944 г. предложила широкое строительство деревянных судов. После окончательного освобождения БССР на рр. Березина, Днепр и Припять было обнаружено 32 единицы затопленного, 29 на плаву самоходного, 17 затопленного и 52 полуразрушенного несамоходного флота [495, лл. 7, 336]. В районе Витебска – 5 затопленных самоходных судов [218, л. 9]. Все это потребовало интенсивных работ по их введению в строй.

К концу 1944 г. речники ДДРБ смогли восстановить 81 самоходное судно и 164 баржи, но это составило лишь одну пятую их довоенного количества [433, с. 4]. Коллективом Борисовской пристани за осень 1944 г. – весну 1945 г. в районе Борисова было поднято 3 единицы самоходного флота и 17 единиц в районе Лепеля. Но нехватка пароходов заставила применять в навигацию 1945 г., например, на притоках р. Западная Двина десятки лодок с прицепами до 1,5 тонн [1134, л. 8]. В целом из-за недостатка мелкотоннажного флота не эксплуатировались пути по ряду малых рек. У нового подразделения – Управления по транспортному освоению малых рек при СМ БССР в 1946 г. – было мало подвижного состава. В целях выхода из ситуации был произведен ремонт 200 несамоходных судов, в Борисове были изготовлены плоскодонные баржи на 15 тонн. Витебское управление организовало в Лепеле пункт по созданию барж. В целом в управлении малых рек в ноябре 1949 г. на балансе было 59 единиц самоходного и 197 единиц несамоходного флота [1136, л. 7; 134, л. 2]. Отметим, что сложно было добиться успехов без поддержки органов власти, так, СНК БССР постановлением от 22 марта 1946 г. предложил НКРФ вернуть пассажирские пароходы «Маяковский» и «Карл Либкнехт», выделить лимиты запчастей для судов [706, л. 201]. Вскоре пароходы прибыли в республику.

В целом, главным направлением пополнения флота было восстановление затонувших судов, но быстро оснастить флот необходимым количеством судов не получилось.

Положительным фактором для республики было наличие на ее территории СРЗ и СРМ. В 1945 г. проходила наладка работы Ветковской судовой верфи, Пинский СРЗ восстанавливал нефтеналивные баржи, Витебские СРМ занимались подготовкой к навигации малотоннажного флота [1135, л. 33]. С 1945 г. в Петрикове строились баржи, ремонтировали брандвахты. Гомельский СРЗ в 1946 г. занимался строительством буксиров, Чериковская верфь – барж, Бобруйский завод – буксиров, Гродненские СРМ – ремонтом барж. С каждым послевоенным годом поставки судов росли. Белорусским судостроительным трестом в апреле 1947 г. была передана 21 единица технического и погрузочного флота грузоподъемностью 4500 тонн. Тем не менее, постановление СМ СССР о восстановлении речного транспорта от 1 сентября 1947 г. отметило невыполнение планов перевозок из-за нехватки судов. Поэтому Министерство транспортного машиностроения стало интенсивней заниматься производством дизелей и паровых машин [835, л. 5 об.; 1000, с. 449]. Все это помогло довести размер флота в республике в июне 1948 г. до 400 единиц. Тем не менее, в сложном положении были пассажирские суда, так как из-за нехватки средств внимание на них обращали в последнюю очередь, так, на р. Западная Двина в 1945 г. подготовить к навигации их не удалось, и применялись лишь баржи [1134, л. 2]. В итоге состояние судов стало одним из главных вопросов на производственных совещаниях, например Верхне-Днепровского бас-

сейнового управления пути 24 января 1949 г. [836, л. 1]. Благодаря подобным усилиям ситуация с подвижным составом улучшилась.

После восстановления грузовых судов внимание к пассажирскому флоту БССР возросло, так, Чернобыльским СРЗ был восстановлен пароход «Арктика» для линии Мозырь–Киев и построен «Чехов» для перевозки пассажиров по маршруту Мозырь–Наровля.

Модельный ряд самолетов в республике. Не стояли в стороне от технического обеспечения и авиаторы, так как многие учреждения республики не могли успешно функционировать без использования воздушного транспорта. С лета 1945 г. на авиалиниях, связывавших областные города с Минском и райцентрами, а также для почтовых перевозок использовались «ПО-2», для санитарных целей – «С-2» [865, л. 13]. В 1945 г. Минский аэропорт чаще всего – 283 раза принимал «СИ-47», 209 раз «ЛИ-2», также там садились «П-5» и «БИ-25» [695, л. 46]. С 1947 г. в республике эксплуатировались самолеты «Р-5», «АН-2» широко применялся с 1948 г. В первое послевоенное пятилетие на воздушные линии вышел «ИЛ-12». Но чаще это были маломощные, маломестные и длительное время эксплуатировавшиеся модели, для широких авиаперевозок самолетов не хватало.

2.2. Техническое переоснащение белорусского транспорта в 1950-е гг. и его основные проблемы, перспективы внедрения новых видов оборудования. Без использования эффективного и надежного подвижного состава не могло быть и речи об успешном выполнении транспортниками республики обязательств по перевозкам все возрастающего потока грузов, необходимых промышленности, строительству и сельскому хозяйству. Поэтому вопросы пополнения транспортных предприятий новейшей техникой, необходимости наращивания объемов поставок попали, например, в изданное 22 сентября 1951 г. постановление ЦК КП(б)Б о социалистическом соревновании. В свою очередь, июльский Пленум ЦК КПСС 1955 г., отметив недостатки в развитии технического прогресса на производстве, направил усилия всех ведомств на замену старой техники новой [470, с. 128]. В соответствии с решениями XX и XXI съездов КПСС в республиках стали активизироваться работы по совершенствованию технического транспортного потенциала, готовилось внедрение прогрессивных видов тяги по регионам [256, с. 1, 2]. Широкую программу мероприятий по распространению НТП наметил пленум ЦК КПБ в июле 1959 г. Другое дело, что реализовать задуманное получилось с отставанием от планов и не в полной мере. Это, в свою очередь, стало одной из причин недостаточного обеспечения потребностей белорусской экономики и населения в транспортных услугах.

Ситуация с оснащением железных дорог БССР производительными образцами подвижного состава. В 1950 г. на ряде дорог республики оснащение ухудшилось, так как произошла замена локомотивов «Л» на менее мощные «Э» и 52-й серии, переданные в восточные районы СССР. В итоге весовая норма белорусских составов снизилась на 35%, а задание 1946-50 гг. по показателю среднего веса удалось выполнить только БЖД [1078, с. 278]. Чтобы достичь выполнения планов, органам власти и МПС пришлось направить в нашу республику более совершенную технику, за 1951-52 гг. ее дороги смогли улучшить свою вооруженность [253, с. 2]. В изучаемый период не было принято говорить о том, что наша республика в техническом оснащении транспорта отставала от уровня ряда других. Но из-за отсутствия необходимой базы и решений союзного руководства у нас не эксплуатировались выпускавшиеся Рижским и Коломенским заводами электропоезда «ЭР-1» и «ЭР-2», скорость до 130 км/ч. Не было электровоза «НО-002» для работы на переменном токе. В 1956 г. в СССР был освоен восьмиосный электровоз «Н-8» со скоростью 90 км в час и мощностью в 5700 сил, происходили испытания «ВЛ-23», сила тяги которого была в 2 раза больше, чем у паровоза «ФД». Это была хорошая техника, которой не хватало республике, по со-

стоянию на 1956 г. паровозная тяга имела коэффициент полезного действия 4-5%, а электрическая – 16-18% [51, с. 2]. Все еще не попали в БССР односекционный тепловоз «ТЭ-2» мощностью в 2 тыс. сил, грузовой сцепленный тепловоз для вождения составов до 3 тыс. тонн.

Так как эра тепловозов и электровозов в нашей республике еще не наступила, основной упор делался на использование паровозов массовых серий.

Основным пассажирским локомотивом был «С^у», на изделия № 206-20 Оршанского депо в марте 1952 г. был достигнут 1 млн км пробега без капремонта [130, с. 2]. Из грузовых моделей были наиболее известны «ФД» и «ИС», но их работоспособность сильно зависела от качества подъемочных ремонтов колесных пар. Эксплуатировались локомотивы «С8». Главными характеристиками новых локомотивов были их мощность и экономичность. В депо Барановичи в 1952 г. грузовой парк менялся на паровозы серии «Э^р» со смешанным отоплением, началось освоение участка Барановичи–Брест паровозами серии «Л» на жидком топливе. В октябре 1955 г. в Минское депо стали поступать мощные «П-36», которые позволили увеличить скорость движения поездов в 2 раза [1078, с. 292, 293]. На маневровой работе в 1955 году паровозы О^р были заменены на более мощные «Э» [159, с. 171]. В паровозное депо Минск в ноябре 1955 г. для эксплуатации на участках Минск–Смоленск и Минск–Брест поступили первые 4 локомотива Коломенского завода серии «П-36»-«2-4-2», развивавшие скорость до 125 км в час, имевшие большой коэффициент полезного действия [393, с. 3]. В депо Калинковичи в октябре 1956 г. для вождения грузовых поездов были поставлены локомотивы «СО», в депо Могилев – «ТЛ», но в Калинковичах не позаботились о ремонтной базе для них, что привело к простоям. Паровозы «СО» с помощью приборов предварительного подогрева воды перед подачей в котел давали возможность снижать расход топлива на 10% и расширять мощность [1014, с. 2]. Все это помогало выполнять принятые производственные обязательства.

В целом новые модели паровозов давали железнодорожникам республики возможность водить поезда повышенного веса, увеличить срок службы котлов и пробег между ремонтами.

Отличие от новых видов тяги, более совершенные вагоны в БССР поступали. Так, цельнометаллическими вагонами пополнился Гомельский узел, новые модели грузовых вагонов поставлял Уралвагонзавод. С 1951 г. в республике проводились работы по переводу подвижного состава на роликовые подшипники, которые позволяли увеличивать вес поезда на 10%. Важным для улучшения эксплуатации подвижного состава оказалось постановление СМ СССР от 19 февраля 1954 г. о переоборудовании 2-осных грузовых вагонов на автосцепку. Во 2-й половине 1950-х гг. на смену 2-осным вагонам чаще приходили 4-осные. В то же время к ухудшению состояния имевшегося подвижного состава приводили случаи нарушений правил его эксплуатации [764, л. 12]. Мало было получить новую технику, необходимо было еще и рационально ее использовать.

Разработка новых моделей железнодорожной техники в 1950-е гг. Отставала и техническая оснащенность МПС в целом, что отметил XX съезд КПСС. Тем не менее, в Советском Союзе доля перевозок грузов электровозами и тепловозами в общем грузообороте дорог увеличилась с 17% в 1956 г. до 20% в 1957 г. [1292, с. 3]. Чтобы обеспечить внимание к новым видам тяги, производство новых моделей паровозов в 1957 г. было прекращено [545, с. 72]. Конструкторы Харьковского завода в 1958 г. разработали пассажирский тепловоз для вождения со скоростью до 160 км/ч. По МПС стали эксплуатировать двухсекционные тепловозы – грузовой «ТЭ-3» и пассажирский «ТЭ-7». Харьковский завод в 1959 г. выпускал 5 новых типов грузовых и пассажирских тепловозов. Четыре из них – это двухсекционные мощностью по 6 и 7 тыс. сил. Первый «ТЭ-10» совершил свои рейсы с тяжеловесными составами в июне 1959 г. [1249, с. 4]. В свою очередь,

Коломенский завод в 1956 г. создал двухсекционный грузовой «ТЭ-3» мощностью в 4 тыс. сил. Массовое производство серии «ТЭ-3» в конце десятилетия было организовано на заводах Коломны, Харькова и Луганска [432, с. 20]. В 1958 г. Муромский завод выпустил маневровые тепловозы мощностью 400 сил, управление всеми их агрегатами было автоматизировано. Первый в мировой практике электропоезд с комбинированным питанием был создан в 1959 г. коллективом Латвийской ЖД в содружестве с инженерами Ленинградского ИИЖТ.

Рост оснащённости белорусского автопарка общего пользования. На 1 января 1950 г. по Минавтотрансу он состоял из 1203 машин, в том числе 821 грузовой и 298 автобусов, за год поступило еще 195 грузовиков и 95 автобусов, часть – после восстановления силами самих хозяйств. По Минавтотрансу через год было уже 1499 грузовых автомашин, 389 автобусов, поступило 65 грузовиков («ЗИС-21А», «ЗИС-150», «ГАЗ-51»), 101 автобус, но было списано 92 грузовика и 26 автобусов [616, л. 21; 1109, лл. 21, 22]. Количественный и качественный рост стал результатом того, что необходимость переоснащения автопарка осознали органы власти, благодаря их усилиям союзная автопромышленность резко нарастила производство продукции. Только за 1952-53 гг. количество грузовиков выросло в 2,5 раза [255, с. 1]. За 1953 г. в МАТШД поступило 1591 автомашина, в том числе 619 «ЗИС-150» и 878 «ГАЗ-51», а также «ЗИС-585» [1110, л. 17]. Рост продолжался все время, по сравнению с 1950 г. автопарк общего пользования увеличился к декабрю 1955 г. более чем в 5 раз. За пять лет ему было поставлено 1026 грузовиков, в том числе 306 «ГАЗ-51» и 219 «ЗИС-150», что увеличили весь парк на 1 января 1956 г. до 6478 автомобилей [617, л. 12; 142, л. 10]. Одними из массовых моделей грузовиков, которые могли нести значительную нагрузку, были Ульяновский «ГАЗ-51», а также выпускавшиеся в Москве «ЗИС-5» и «ЗИС-150». Начали поступать «ЗИС-352». Среди самосвалов выделялись надежностью «ГАЗ-93», часть которых без капремонта проходила до 120 тыс. км. Московский автозавод с 1956 г. поставлял трехосный «ЗИЛ-151», через год подготовил «ЗИЛ-157» высокой проходимости.

В целом по республике было ограниченное число марок автомобилей, высокий уровень унификации и стандартизации агрегатов и узлов, что облегчало специализацию предприятий.

С увеличением производства автомобилей после решений XX съезда КПСС автопарк ГУАТ за 1954-58 гг. получил 6 тыс. машин, что дало возможность создать 33 новых хозяйства, на 1 января 1958 г. работало 9135 машин (6408 – грузовики). На 1 января 1959 г. грузовиков – 7956 единиц [143, лл. 7, 8; 531, л. 59]. Однако, новые предприятия в ряде случаев обеспечивались качественной техникой с опозданием, так, Щучинская АТК после своего формирования в январе 1959 г. со всего района получила списанный состав [506, л. 202]. Только через 2 года положение было исправлено, так как новая техника поступала ежегодно. Если рассмотреть модельный ряд использовавшихся в ГУАТ машин, то в 1959 г. из 7670 грузовиков больше всего было «ГАЗ-51» грузоподъемностью в 2,5 тонн – 2346 единиц, «ЗИЛ-150» и «ЗИС-164» грузоподъемностью в 4 тонны – 2369 единиц [153, л. 3]. Уделялось внимание и их переоборудованию. Так, с 1950 г. стали использовать грузовики на сжиженном газе. Больше стало требоваться и спецмашин, XXIII съезд КПБ дал задание ГУАТ пополнить парк по перевозке нефтепродуктов. С другой стороны, рациональное использование имевшегося парка было невозможным без ремонтных предприятий. Так, Минский АРЗ занимался производством капремонтов «ЗИЛ-150», «МАЗ-200», «МАЗ-205». Однако, проблемой были его сроки и качество. Важным делом была сохранность машин. Так, распоряжение СМ БССР от 17 апреля 1950 г. было направлено на обеспечение исправности их агрегатов [1053, л. 248]. Другое дело, что добиться выполнения таких решений был сложно из-за неразвитости матбазы предприятий.

Развивалось в республике и собственное производство машин. В 1950 г. Минский автозавод стал выпускать «МАЗ-525», 5-тонный автосамосвал «МАЗ-205» и 7-ми тонный грузовик «МАЗ-200». На XX съезде КП(б)Б было заявлено, что Минский автозавод освоил производство 25-тонных самосвалов [253, с. 2]. К 1958 г. на Минском заводе были созданы сверхтяжелые самосвалы «МАЗ» грузоподъемностью от 25 до 40 т. Белорусский СНХ в 1958 г. решил специализировать Минский завод на производстве автомобилей и самосвалов «МАЗ-500» и «МАЗ-503» грузоподъемностью 7-7,5 тонн. Производство 25-тонных самосвалов передавалось на Жодинский завод, который был переименован в БелАЗ. Могилевский завод подъемно-транспортного оборудования стал специализироваться на прицепах. БелАЗ стал выпускать автомобили грузоподъемностью 25 тонн, Могилевский завод – одноосные автотягачи «МАЗ-529» [643, с. 2]. Пленум ЦК КПБ в июле 1959 г. отметил проведенную СНХ работу по специализации предприятий на выпуск автомобилей как важное достижение. В то же время авто местного производства «МАЗ-200» и «МАЗ-205», например, в Витебском облавтотресте простаивали из-за отсутствия запчастей [910, л. 19]. Это было связано с тем, что для Минского завода главным был показатель по валовому выпуску автомашин, а не их качество.

В целом модели Минского завода в автопарке общего пользования БССР в тот момент занимали незначительное место, так как являлись большегрузными, а для местных нужд больше подходили не такие мощные машины, выпускавшиеся за ее пределами.

Пассажирский автопарк общего пользования БССР в 1950-е гг., улучшение оснащённости электротранспорта. Что касается пассажирского автопарка, то он пополнялся несколькими моделями. Так, в октябре 1950 г. в 1-й автобусный парк Минска поступили 20 многоместных автобусов «Л-4» и «ГАЗ-71-Б» для междугородних линий, затем были направлены «ЗИС-154», которые выпускались на Московском автозаводе с 1946 г. и представляли собой первый отечественный серийный городской автобус с цельнометаллическим кузовом [586, с. 4]. Среди пассажирских машин была известна «ГАЗ-03-30». 1-й Минский автобусный парк с 1951 г. пополнялся новейшими «ЗИС-155», с 1955 г. – «ЗИС-158». Но пассажирского автотранспорта не хватало, и в 1953 г. по решению работников Минского автобусного парка и Минского горисполкома 50 грузовиков были переоборудованы под автобусы. Множество автобусов в областных городах в начале десятилетия требовали ремонта и были практически непригодны к перевозкам. Давали о себе знать невысокое качество их заводского изготовления и неблагоприятные условия эксплуатации [617, л. 11]. Из-за нехватки автобусов в Витебске как замену использовали обтянутые брезентом грузовики, но такая ситуация не могла продолжаться вечно, и в 1951 г. местная АТК получила первый «ЗИС-155» на 50 человек, что стало предвестником положительных изменений в дальнейшем.

С каждым годом количество автобусов росло, если в Борисовской АТК в 1950 г. было 29 грузовых автомобилей и 17 автобусов, то через пять лет ее пассажирское хозяйство было выделено в самостоятельное и насчитывало 58 единиц. В 1-м Минском автобусном парке в мае 1956 г. работало 260 автобусов, в том числе новые «ЗИС-127» на 32 места. За 1955 г. в автопарк МАТШД поступило 320 автобусов, из них 160 «ЗИС-155», но также и «ПАЗ-651» [617, л. 12]. Появилось и собственное производство, так, в 1953 г. Борисовский АРЗ выпустил первый автобус на 20 мест. Расширила свою работу союзная промышленность. Московский автозавод с 1955 г. выпускал «ЗИС-127» для междугородних линий. В республике они стали курсировать через год, развивали скорость до 90 км в час., имели 32 откидных кресла. 1-й автобусный парк г. Минска использовал и автобусы, созданные на базе автомобиля «ГАЗ-51» [143, л. 12]. Этим парком в 1957 г. были получены первые венгерские автобусы «Икарус-55» междугородней модели. Через два года в Минск прибыли «ЛАЗ-695» с мягкими сиденьями. Хуже

дело обстояло в небольших городах, например, Щучинская АТК в 1959 г. располагала только 4-мя автобусами «ПАЗ-651». На вооружении Полоцкой АТК-1 для поездок по пригороду были только «ЗИЛ-155». Но из года в год союзная промышленность производила новые модели, с октября 1957 г. в Москве выпускались «ЗИЛ-158А». Автобусы изготавливались Львовским, Московским и Павловским заводами, отличительными чертами их моделей стали комфортабельность и увеличенная скорость. По автопарку ГУАТ в 1959 г. работало 1847 автобусов, из которых «ЛАЗ-651» на 18 мест – 943 машины, «ЗИС-155» на 28 мест – 714 машин [153, л. 3]. Однако за ними необходимо было еще и грамотно следить. Так, инспекторы КСК в октябре 1958 г. отметили то, что невыход автобусов на линию и преждевременный их возврат объяснялся низким контролем хозяйств за их эксплуатацией [831, л. 47]. Такие факты не являлись редкостью.

В итоге, несмотря на поставки новых машин, ситуация с эффективным использованием автобусов в республике улучшалась медленно.

На изменение ситуации с оснащенностью электротранспорта повлиял рост крупных городов БССР, заставивший органы власти обеспечивать население масштабными перевозками. В этих целях цельнометаллические 4-осные прицепные трамвайные вагоны заказывались в Риге, моторные в Усть-Катаве. Все это помогло увеличить парк Витебского трамвая к началу 1950 г. до 62 вагонов, в том числе 13 сдвоенных «КТМ-1» [469, с. 3]. В 1956 г. в Минске использовалось 122 вагона. Тем не менее, их на ряде маршрутов не хватало даже больше, чем автобусов. Отражая требования по росту экономичных и эффективных перевозок, в Минске впервые на маршрут в сентябре 1952 г. вышли 5 троллейбусов «МТБ-87Д» из Энгельса [373, с. 5]. В октябре 1957 г. их парк составил уже 46 машин. В Москве выпускались и грузовые троллейбусы, но широкого распространения в нашей республике они не получили.

Количественный и качественный рост речного флота. В целях переоснащения флота на СРЗ выпускались буксирные, пассажирские, грузовые, сухогрузные теплоходы, сухогрузные металлические и деревянные баржи [767, л. 143]. Суда с повышенными тяговыми характеристиками требовались для применения вожделения методом талканья. Переоснащение было необходимо для более производительной работы, но, если в Управлении по освоению малых рек БССР в 1951 г. было 205 единиц несамоходного флота и 44 буксирного, то он являлся изношенным [135, л. 3]. К тому же из-за нехватки, например, землечерпального флота на р. Западная Двина грузовые пароходы использовались только на 35% по причине мелководья [613, л. 4]. С другой стороны, количество судов не всегда вело к успехам в работе, так, на 1 января 1955 г. по флоту республики было 54 самоходных и 131 несамоходное судно, но СРЗ не все из них могли подготовить к навигации [136, л. 2]. С течением времени ситуация улучшилась, так как произошли ведомственные изменения. Так, упразднение 30 мая 1956 г. МРФ позволило передать БССР транспортные и служебные суда, буксирный флот увеличился в 6 раз, пассажирский в 11,3 раза, несамоходный – в 21,2 раза [137, л. 2]. К тому же в рамках ускорения НТП промышленность нарастила выпуск своей продукции, за 1956 г. подразделениям ГУРФ было поставлено буксиров на 1,48 тыс. сил, грузопассажирских судов на 0,3 тыс., за 1958 г. – на 2,0 и 0,87 тыс. соответственно. В 1957 г. использовалось более 1 тыс. судов [532, л. 66; 138, л. 7]. По словам начальника ГУРФ И. Геронина, за 1946-59 гг. в республике на воду было спущено 700 несамоходных барж, а место паровых судов заняли теплоходы.

Тем не менее, в эксплуатации оставалось много устаревших грузовых пароходов и барж, что снижало общую эффективность работы речников, увеличивало их затраты на ремонт.

Продолжали выпускать свою продукцию СРЗ, для чего использовали поточный метод в строительстве несамоходного флота. Так, Гомельский с 1954 г. изго-

тавливал теплоходы грузоподъемностью в 60 тонн, через два года собирал суда уже из 3 объемных секций, что дало возможность специализировать производство. Со стапелей стали сходить и головные буксирные теплоходы на 150 сил [1304, с. 2]. В 1954-57 г. Пинский СРЗ строил грузовые теплоходы, с 1959 г. – буксирные суда, затем служебные разъездные теплоходы. Пинская РЭБ начала строительство самоходных барж на 600 тонн [1023, с. 1]. Давыд-Городокская судостроительная верфь – большегрузные баржи, Наровлянская – брандвахты. Речицкий СРЗ в 1955 г. перешел на металлическое судостроение, что увеличивало срок службы судов в 6 раз. В целом в БССР выпускались железные баржи на 100, 50 и 40 тонн, железные паромы и лодки. С течением времени выросло внимание к пассажирским судам. Так, Гродненские СРЗ сумели восстановить пароход «М. Горький». С 1954 г. стали выпускать речные трамваи на Бобруйском СРЗ. На Гомельской РЭБ с 1959 г. – 5-местные речные такси (скорость до 70 км/ч) на подводных крыльях, в ноябре этого года прошел испытание пассажирский теплоход «Ракета» на подводных крыльях на 66 пассажиров, скорость до 60 км/ч [1070, с. 20].

В целом развитие пассажирского флота в республике происходило на более высокой и эффективной технической основе, чем грузового.

Качественное состояние гражданского авиапарка республики. В начале десятилетия на воздушные трассы БССР вышли «ПС-40» и «СИ-47», в 1956 г. появились «ИЛ-14», была проведена работа по переоборудованию «ИЛ-12» и «ЛИ-2». Но здесь наша республика в техническом оснащении отставала от других регионов СССР, например, в ноябре 1954 г. по РСФСР уже начались регулярные перевозки пассажиров на «ИЛ-14», в июне 1955 г. совершил первый полет реактивный «ТУ-104» [351, с. 8]. В целом БССР приходилось ожидать новой техники не менее 2 лет, а часто и больше, применяли то, что получалось. Так, Минским авиаподразделением на дальних линиях в 1957 г. стал использоваться «ИЛ-14-П». Широко в 1958 г. эксплуатировались санитарные «ЯК-12», сельскохозяйственные «АН-2», транспортные «Ли-2» и «ИЛ-12», пассажирский «Ил-14» [1320, с. 2]. На авиалиниях БССР союзного значения курсировали «ИЛ-14», местного значения – «ЯК-12», «АН-2», «ЛИ-2». Но по СССР тогда уже происходила массовая замена винтовых самолетов реактивными, с 1955 г. ГВФ получал многоместные «ТУ-104» [181, с. 25]. Первые массовые полеты на союзных трассах «ТУ-104» пришлось на июль 1957 г., он вмещал 50 пассажиров, шел на высоте 10-11 тыс. км. В том же году впервые поднялся в воздух «ТУ-114», в июле 1959 г. – первый рейсовый полет «АН-10» на 85 мест [352, с. 18]. Турбовинтовой «АН-10» с 4-мя двигателями был рассчитан на перевозку 84 пассажиров при скорости 600 км в час. В 1957 г. на союзные трассы были пущены многоместные самолеты с турбореактивными двигателями «ТУ-104А» и «ТУ-110» [308, с. 1]. «ТУ-110» с 4-мя турбовинтовыми двигателями развивал скорость 1000 км/час. Турбовинтовой «ИЛ-18» имел небольшую посадочную скорость, поэтому мог эксплуатироваться с большинства аэродромов. Высокая производительность самолета этого типа позволяла приблизить тарифы авиаперевозок до стоимости проезда по ЖД в жестком вагоне.

Но отмеченных новых самолетов в БССР не оказалось по причине отсутствия качественных взлетно-посадочных полос, слабой оснащенности аэропортов, сравнительно невысокого пассажиропотока, а главное – решений союзного правительства.

2.3. Увеличение внимания органов власти к техническому оснащению транспорта в 1960-е гг., степень реализации их решений. В новом десятилетии благодаря возросшим материальным возможностям государства внимание к оснащению транспорта выросло, к тому же от транспортных предприятий требовалось увеличить объемы перевозок, в первую очередь грузовых, а этого без поставок современного и производительного подвижного состава добиться было невозможно. Выросла мобильность населения республики, что повысило требова-

тельность к удобствам и скорости в пассажирских поездах, автобусах, судах и самолетах. Соответственно целям ускорения НТП был посвящен Пленум ЦК КПСС в июле 1960 г. Усилить внедрение на транспорте прогрессивной технологии предложил и XXV съезд КПБ. Главным в технической политике, например, по отношению к БЖД был ее перевод на более высокий уровень оснащения – к 1965 г. на тепловозную тягу [264, с. 3]. В подобном направлении действовали все органы власти, так, 14 марта 1962 г. появилось распоряжение СМ БССР об использовании новой техники. Но добиться выполнения подобных решений из десятилетия в десятилетие оказывалось трудным делом из-за недостаточного выделения средств и их нерационального использования, длительности внедрения технических разработок в широкое производство. Так, и на пленуме ЦК КПБ в январе 1968 г. было отмечено, что на транспорте уделялось мало внимания ускорению технического прогресса. Поэтому приходилось принимать дополнительные меры по исправлению ситуации.

Уровень использования новых видов тяги на БЖД в 1-й половине 1960-х гг. Одним из первых в 1960 г. на дорогу поступил тепловоз серии «ВМ-1» мощностью 600 сил, депо Минск. В Гомельское депо из Венгрии прибыли 2 тепловоза «ВМ-Э1» в 600 сил, развивавшие скорость до 80 км/ч. За 1960-61 гг. в паровозное депо Гомель были переданы 2 тепловоза с приводом австрийского производства [1078, с. 293, 294]. В Брестском депо первый магистральный тепловоз «ТЭ-2» начал перевозку грузов в сентябре 1963 г., расходовал топлива в 4 раза меньше, чем паровозы при увеличении скорости и веса поездов. В мае 1964 г. первые тепловозы пошли по маршруту Москва–Молодечно–Вильнюс [1334, с. 30]. В то же время на заводах СССР постоянно строились новые модели, так, Луганский в 1960 г. выпустил новый 2-секционный тепловоз с гидромеханической передачей «ТГ-102», мощностью в 4 тыс. сил, в 1967 г. – магистральный «ТЭ-109» на 3 тыс. сил [587, с. 14]. Коломенский стал базовым по выпуску «ТЭП-60», «ТЭП-70» и «ТЭП-75». Так как тепловозов в нашей республике в 1-й половине 1960-х гг. было еще мало, то большое внимание уделялось рациональному использованию паровозов, для чего проводили их модернизацию. Например, в Минском депо паровозы были оборудованы автостопами. По словам начальника БЖД Г. Котяша на XXV съезде КПБ, успехом стал перевод локомотивного парка Бреста, Барановичей, Лунина и Лиды на нефтяное отопление [264, с. 3]. Однако уже на 2-й сессии ВС БССР в декабре 1963 г. Г. Котяш высказал замечания Госплану и СНХ республики по поводу нехватки подвижного состава, даже устаревших марок. [486, л. 180]. Поэтому группа по контролю СНХ БССР рассмотрела вопрос о реализации предложений по увеличению поставок техники.

Несмотря на предпринимаемые усилия, техническое отставание БЖД преодолевалось медленно. Если в БССР только началось использование тепловозов, то в СССР на октябрь 1961 г. уже 50% перевозок осуществлялось электровозами и тепловозами [257, с. 5]. Ситуация с отставанием объяснялась политикой союзных органов власти, которые сами решали, что нужно отдельно взятым республикам.

Если руководители СССР, посещая в мае 1962 г. выставку образцов новой техники, обратили внимание на ускорение внедрения электровозов, 8-осных вагонов на 125 тонн, то тогда в БССР электровозы пока вообще еще не использовались. После Всесоюзного совещания железнодорожников в июле 1962 г. в республике было заявлено, что главным в перевооружении БЖД стал перевод ее основных направлений на тепловозную тягу. К концу 1965 г. она планировала выполнять ею 65-70% всего объема перевозок [403, с. 2]. Однако, как показали события, эта цифра была достигнута с опозданием. Новые виды тяги на БЖД в 1960-е гг. только что начали внедряться и на первоначальном этапе не давали большого эффекта. МПС занимал позицию первоочередного внедрения новых видов тяги на востоке СССР, а устаревшие типы подвижного состава перемещались на запад. По мнению руководства БЖД, эти меры не носили дискриминационного

характера, так как ЖД Сибири и Урала работали с напряжением, отсутствие параллельных линий при сбоях приводило к потерям [1078, с. 312]. В июле 1963 г. по СССР уже 70% железнодорожного грузооборота осуществлялось с помощью тепловозов и электровозов [1326, с. 1]. А БЖД приходилось гордиться тем, что ее локомотивные депо были оснащены паровозами серии «Л». Возможность пополнить свой паровозный парк БЖД получила за счет перевода ряда других магистралей СССР на новые виды тяги [65, с. 15]. В 1965 г. паровозы, главным образом «Л» и «П-36», выполнили еще 75% общего объема перевозок на БЖД [470, с. 173]. Приходилось довольствоваться тем, что было, но это не являлось выходом из ситуации.

Расширение использования новых видов тяги на БЖД во 2-й половине 1960-х гг. В 1965 г. тепловозы «ТЭ-3», предназначенные для вождения грузовых поездов, работали в депо Гомель и Барановичи [1334, с. 30]. В тот момент в грузовом движении тепловозы использовались на участке Витебск–Даугавпилс, пассажирские поезда на участке Красное–Брест стали обслуживаться тепловозами «ТЭ-7» и «2ТЭП-60». Через год было переведено на тепловозную тягу грузовое движение на направлениях Красное–Брест, Заольша-Бигосово, затем Калинковичи–Овруч, где вес грузовых поездов повысился на 500 тонн, а скорость на 10 км. В 1969 г. на направлениях Езерище–Гомель и Жлобин–Овруч пассажирское движение также было переведено на эту тягу [65, с. 17]. В 1969 г. паровозы Э^у и О^в на маневровых работах были заменены тепловозами «ТГМ» [540, с. 58]. Внедрение и освоение тепловозной тяги позволило увеличить участковую скорость более чем на 2 км/час, средний вес грузового поезда – на 200 тонн, снизить себестоимость перевозок – на 10% [65, с. 18]. Несмотря на успехи, союзного уровня использования новых видов тяги БССР никак не могла достичь. Так, в апреле 1966 г. электровозами и тепловозами в СССР было выполнено уже 85% всех грузовых перевозок. По БЖД в августе этого года тепловозами обслуживались только 35% грузовых перевозок [260, с. 4; 71, с. 3, 5]. Во 2-й половине 1960-х гг. благодаря успешному экономическому росту республики и переводу БЖД на самофинансирование произошло ускорение по поставкам тепловозов. Поэтому в июне 1967 г. тепловозами выполнялось уже почти 50% грузовых перевозок на БЖД. Однако, отставание преодолено не было, так как по СССР электровозы и тепловозы в августе 1967 г. перевозили уже 88% всех грузов [1335, с. 1]. Поставленные задачи по перевооружению выполнялись в БССР только на ряде участков, так, по Минскому отделению тепловозами и электровозами в августе 1967 г. проводилось до 80% перевозок. В целом же за 1969 г. тепловозами в республике было перевезено только более половины грузов [982, с. 2]. Все это тормозило рост перевозок.

По словам командного состава БЖД, дизельная тяга внедрялась медленно, так как переносилась из года в год централизованные поставки тепловозов. Тем не менее, использование даже небольшого количества тепловозов было большим шагом вперед, так как они расходовали топлива в 4 раза меньше, чем паровозы, у них была выше скорость. Расстояние пробега без дозаправки – «плечи» паровоза составляли 100-120 км, а тепловоз мог пройти в 8 раз больше.

Высокоэффективным, например, в Брестском депо оказалось использование пассажирских тепловозов «ТЭ-7», которые с введением летнего расписания начали курсировать со скоростью 140 км/ч по маршруту Москва–Брест. В пассажирском движении в 1968 г. начали эксплуатироваться «ТЭ-10Л», «ТЭП-60» [1078, с. 296]. Через год использовались «ТЭ-3», «ТЭП-60», «ЧМЭЗ^а», «ТГМЗ^б» и «ТГМЗ^а», требовавшие к себе повышенного внимания. В то же время нарушения ПТЭ, например, работниками станции Пинск в 1969 г., приводили к преждевременному износу техники [765, л. 15]. Постоянной была проблема и невысокой технической готовности подвижного состава. Так, пополнение парка грузовых тепловозов Витебского депо в 1967-70 гг. осуществлялось в основном за счет снятых с работы из-за изношенности двигателей «ТЭ-3» Казахской ЖД, их вводили в работу после ремонта.

Перевооружение пригородных железнодорожных перевозок, пополнение парка вагонов. В декабре 1963 г. на БЖД начали использовать электропоезда серии «ЭР-9», первоначально на перегоне Минск–Олехновичи, в каждом вагоне электрички было 108-110 сидячих мест. Расстояние в 48 км проходило за 52 минуты, а при паровой тяге – 1 час 22 мин. Оснащение год из года росло, если по линии Минск–Олехновичи в 1963 г. курсировал 1 электропоезд, то через пять лет 12. Моторные вагоны поступали из Риги, прицепные из Калинина [306, с. 3]. В ноябре 1965 г. дорога получила из Риги опытный электропоезд «ЭР-11-1» из 8 удлиненных вагонов. А конструкторы Рижского завода в 1968 г. уже спроектировали новый дизель-поезд «ДР-1» для пригородных неэлектрифицированных участков [73, с. 44]. «ДР-1» состоял из 2 моторных и 4 прицепных вагонов, развивал скорость в 120 км. Дизель-поезда «ДР» стали поступать взамен паровой тяги и деревянных вагонов в декабре 1968 г. начиная с Минского отделения. Последний паровоз из обслуживания пригородных поездов там был изъят в сентябре 1970 г. [1334, с. 31; 159, с. 233]. Совершенствовался подвижной состав скорых пассажирских поездов. Так, в декабре 1962 г. на линии Москва–Брест прошла испытания «Красная стрела», составленная из вагонов с двухместными купе. Вагонный парк также менялся. Большинство крытых вагонов в 1962 г. уже были большегрузными, через год на дорогу прибыли цементовозы. К 1965 г. стали эксплуатироваться 4-, 6- и многоосные грузовые вагоны с увеличенной грузоподъемностью, в их числе 6-осный цельнометаллический полувагон на 94 тонны. В 1965-68 гг. на смену 20-тонным 2-осным вагонам пришли 4-осные на 60-62 тонны [592, с. 2]. Здесь ситуация была лучше, чем с локомотивами.

Но не всегда и этот подвижной состав находился в надлежащем состоянии. Так, по результатам смотра пассажирского хозяйства на Витебском отделении в марте 1966 г. областным КНК было выявлено, что парк вагонов оказался не готов к перевозкам [1140, л. 13]. Пристальное внимание техническому состоянию составов необходимо было уделять постоянно, иначе было не избежать недостатков в обслуживании пассажиров.

Модельный ряд грузового автотранспорта общего пользования, его использование, расширение отечественного автомобилестроения. Техническое переоснащение автопарка проходило высокими темпами, импульс здесь задал июльский Пленум ЦК КПСС 1960 г., обязавший ведомства проводить вооружение предприятий современными средствами. Значимый толчок дало создание укрупненных автохозяйств ГУАТ, так, для них в 1960 г. было поставлено 700 грузовых и 150 специальных автомашин, через год число автомобилей там достигло 15568 единиц [1240, л. 70]. Их модельный ряд в 1-й половине 1960-х гг. зависел от того, какое ведомство в рамках укрупнения передавало свою технику. Так, созданная в 1963 г. на базе ремонтной мастерской цементного завода Красносельская автобаза оказалась оснащена 86 самосвалами «МАЗ-5549» и «КамАЗ-5410», не всегда отвечавшими потребностям местных перевозок. Основными моделями, например, в 1964 г. по Брестскому облавтотресту были «ГАЗ-51» и «ГАЗ-52», также ЗИСы – 5, 50, 355М, 585, «УРАЛ», ЗИЛы, в меньшей степени «МАЗ-200», «МАЗ-200Г», «МАЗ-205» самосвал [3, л. 6]. Такая ситуация в тот период была типичной. Для обеспечения перевозок поступали как старые, так и новые модели. На междугородних централизованных маршрутах впервые в 1966 г. были использованы автопоезда из тягачей «МАЗ-20 ОМ» с 2 полуприцепами. Важно было рационально использовать каждую из моделей, так, актуальной стала специализация подвижного состава предприятий по характеру перевозок, по типу и марке автомобилей. Но с этим были нестыковки, так, Бобруйская автобаза № 11 перевозила железобетонные плиты, не имея для этого спецавтомобилей, что приводило к недогрузке автопарка на 15-20%. Поэтому, когда Бобруйский завод модернизировал прицеп, то появилась возможность использовать его грузоподъемность

на 103-105% [154, с. 4]. Отметим, что недостатки в оснащении ведомствами признавались, и их исправляли.

В отличие от железной дороги и авиации новые модели автомашин появлялись в БССР без видимого отставания от других регионов СССР, так как в единичном измерении они были дешевле другой транспортной техники и не требовали особых условий для эксплуатации.

Каждый год приносил появление новых моделей в белорусском машиностроении. На Минском автозаводе в 1960 г. были разработаны 7,5-тонный грузовик «МАЗ-500» и 7-тонный самосвал «МАЗ-503». Применение «МАЗ-500» вместо «МАЗ-200» обеспечивало снижение себестоимости грузоперевозок на 15%, а самосвала «МАЗ-503» вместо «МАЗ-205» – почти на 40% [1077, с. 4]. Первые их партии были выпущены в 1961 г. «МАЗ-503» был предназначен для транспортировки строительных и сыпучих грузов, «МАЗ-504» был тягачом для буксировки полуприцепа на 18 тонн. На базе «МАЗ-500» в 1964 г. был сконструирован автопоезд из бортового автомобиля «МАЗ-500В» и прицепа [1310, с. 1]. Всего в 1969 г. там производилось 6 типов автомобилей и 12 – прицепов. Однако, массово Минский завод выпускал лишь 7-тонные бортовые «МАЗ-500» для езды с прицепом. Основной продукцией в Жодино был «БелАЗ-540» грузоподъемностью в 27 тонн. В 1967 г. был разработан «БелАЗ-548» на 40 тонн, через год был построен автомобиль на 75 тонн [404, с. 15]. Но эти модели в республике применялись мало. Появлялись и новые мощности, так, в Бобруйске в 1960 г. был создан новый завод нестандартного оборудования для выпуска прицепов к самосвалу. Всего в 1963 г. по республике выпускалось 13 видов автомашин и 6 типов прицепов. Кобринский АРЗ начал выпускать фургоны, Могилевский завод – скреперы. Тем не менее, одними новыми поставками достичь технической готовности предприятий было невозможно, требовалась ежедневная работа по содержанию авто. Но, например, по Витебскому облавтотресту в ноябре 1960 г. количество неисправных автомобилей доходило до 800 единиц [913, л. 60]. Как в 1963 г. отметил КППК, по предприятиям Минавтотранса отсутствовали нормы расхода материалов на техобслуживание, текущие и капремонты автомобильных агрегатов [509, л. 29; 1116, л. 50]. Подобные проблемы еще более усугубляли ситуацию.

Автомобилей не хватало, в 1968 г. заведующий отделом транспорта и связи СМ БССР. В. Лазаретов сказал, что автомобилестроение еще не имело возможности удовлетворить потребности в машинах и необходимо мобилизовать имевшиеся внутри хозяйств резервы [439, с. 2]. Как раз с этим и были сложности по причине невысокой надежности самих автомобилей, их некачественного обслуживания.

Количественное и качественное совершенствование пассажирского автопарка общего пользования. ГУАТ за 1960 г. пополнился 871 новым автобусом. Дальнейшему увеличению парка помогло решение Комиссии Президиума СМ СССР по текущим делам от 21 мая 1962 г., которое обязала ведомства ряд их автобусов передать в хозяйства общего пользования [684, л. 117]. На распределение автомобилей, выделенных республике, было направлено и постановление республиканских органов власти от 17 февраля 1962 г. [728, л.10]. В итоге автобусный парк за этот год пополнился 843 автобусами. Но этих поставок оказалось мало, так как техника быстро выходила из строя, появлялись новые хозяйства, которые необходимо было оснащать. Кроме нехватки ресурсов к этой ситуации приводила немногочисленность предприятий по производству автобусов. С 1961 г. в СССР серийно изготавливались микроавтобусы «РАФ-978», автобусы для туристов «ПАЗ-652Т» на 27 мест. В середине 1960-х гг. выпускались городской «ЛАЗ-695», междугородный «ЛАЗ-697» – «Турист». При конструировании городского автобуса в качестве характеристик, определявших совершенство машины, на первый план были выдвинуты вместимость и скорость [1024, с. 47]. Модельный ряд автобусов в белорусских автохозяйствах мог меняться. Так, образо-

ванная в 1961 г. Минская автоколонна 2411 для пригородных перевозок пассажиров первоначально располагала автобусами «ПАЗ», затем «ЗИЛ» и «ЛиАЗ», с 1967 г. поступали «ЛАЗы» [1199, с. 2]. На вооружении Березовской автобазы № 8 находились «ПАЗ-651». Основными моделями по Брестскому облавтотресту были «ПАЗ-651», «ЗИЛ-158», «ЛиАЗ», «ЛАЗ» [3, л. 8]. Первые венгерские «Икарусы-31» для города появились в 1-м Минском автобусном парке в 1960 г. Венгрия тогда поставляла «Икарус-80», «Икарус-55», «Икарус-556». Впервые на трассах Минска в 1967 г. появились 160-местные «Икарус-180».

То есть нехватка отечественной техники и ее невысокое качество заставляли для решения проблемы пассажирских автоперевозок, в первую очередь городских, прибегать к помощи производственной кооперации в рамках социалистического лагеря.

Важные инициативы по техперевооружению выдвигались органами власти, так, XXIII съезд КПСС предложил улучшить конструкцию автобусов для города и создать комфортабельные машины для междугородных перевозок [260, с. 4]. Так, в 1967 г. появился «ЛАЗ-698» на 106 мест, Ликинским заводом выпускался «ЛиАЗ-677» с широкими дверьми, скоростью 70 км/ч, вместимостью 110 человек. Пассажирский автопарк нашей республики постоянно расширялся, по информации председателя БРК отраслевого профсоюза А. Лиса, только в 1965 г. было выделено 1 тыс. автобусов [455, с. 4]. За 1965-67 гг. количество автобусов по Минавтотрансу увеличилось в 1,5 раза. В то же время транспортные магистрали к этому не были подготовлены. В то же время после пополнения на 400 единиц парк автобусов в мае 1967 г. достиг 4 тыс. машин, через год увеличился еще на 700 автобусов, в 1969 г. – на 500 [458, с. 2]. Если бы этим можно было решить имевшиеся проблемы... Так, 1-й Минский автобусный парк был укомплектован в 1965 г. хотя и одним типом автобусов для пригородных перевозок, но с разными двигателями. Трудностей добавляло то, что не был решен вопрос с качественным обслуживанием [1145, л. 6]. В целях решения вопроса на предприятиях были созданы отделы техконтроля, разрабатывались новые мероприятия, направленные на повышение качества ремонта автомобилей и агрегатов.

Состояние обеспеченности электротранспорта подвижным составом. В его системе главное внимание уделялось развитию троллейбуса, так, в Минском ТТУ в 1960 г. насчитывалось уже 100 таких машин. С 1962 г. (вплоть до 1987 г.) там начали эксплуатировать «ЗИУ-5» с автоматическим управлением. Это была комфортабельная, рассчитанная на 120 человек машина [36, с. 2]. Но давала о себе знать проблема невысокого качества техники и неудовлетворительного ухода за ней. Поэтому в Минском ТТУ ежедневно в 1965 г. на линии выходили 120 троллейбусов при наличии 168 единиц. На 9 троллейбусных маршрутах Минска в 84 км через год курсировало 140 троллейбусов, при общем количестве 174. В Гомеле на 36-километровую линию 4 маршрутов ежедневно выходили до 45 машин. Продолжали функционировать и трамваи, по Минску в январе 1966 г. их курсировало 188 [304, с. 4]. В Витебске по 6 направлениям в 1964 г. – 124 вагона. Здесь тоже было обновление. Так, был создан новый трамвайный вагон «РВЗ-6» рижских машиностроителей, который в 1967 г. появился в Минске и Витебске, получив наименование «бесшумный» [298, с. 4]. Все это улучшало качество обслуживания пассажиров.

Переоснащение речного флота республики в 1960-е гг. За 1961-65 гг. в ГУРФ поступило 147 самоходных дизель-судов и 179 несамоходных. Например, флот, работавший на ДБК и р. Припять, состоял из буксиров мощностью 150 сил и барж-площадок на 600 тонн [67, с. 45]. Особую роль здесь играло белорусское судостроение, так, Речицкая верфь с 1963 г. выпускала несамоходные суда в 100 тонн, Пинский СРЗ с 1965 г. – буксирные теплоходы. Отметим, что себестоимость перевозки в составах с дизельным судном была на 20-30% ниже, чем с пароходом. Перевозки грузов в металлических баржах были дешевле, чем в деревянных, на

40-50%. В 1967 г. в нашей республике начал эксплуатироваться буксир мощностью в 225 сил, который был на 40% продуктивней, чем 150-сильные. В Пинске был изготовлен теплоход-толкач серии «418-А» для вождения барж в 600 тонн. С 1969 г. в республике шло строительство барж на 400 тонн для участков рек с гарантированными глубинами до 1 м, что снижало себестоимость перевозок на 10-15% [193, с. 11]. Важным было то, что 80% флота БССР составляли серийные суда, что давало возможность ремонтировать их механизмы агрегатным методом в цехах.

Речники старались менять модельный ряд и у вспомогательных судов. Так, на Мозырский участок ВДРП из ЧССР был доставлен дизель-электрический земноснаряд. Как отметил начальник ВДРП М. Кучмин, количество грузового флота в 1967 г. по сравнению с 1945 г. увеличилось в 3 раза. Были выведены из эксплуатации все паровые суда [433, с. 4; 164, с. 22]. В то же время содержание судов не было на высоком уровне. Как отметила КСК, только за 1960 г. ущерб ВДРП был нанесен 75-ю авариями и происшествиями, а руководители не принимали мер к выполнению плана по внедрению новой техники [1112, лл. 5, 6]. Во 2-й половине 1960-х гг. в связи подготовкой к переходу на новые условия планирования технический прогресс ускорился [770, л. 2]. Другое дело, что им воспользовались, как показала практика, не в полной мере. К концу десятилетия техническое состояние флота по информации КНК, перестало улучшаться. В ряде случаев не хватало и старой техники, например, буксиров для паромных переправ [668, л. 4]. В целом освоение речниками БССР возраставших перевозок происходило за счет пополнения флота судами увеличенной грузоподъемности, грузо-пассажирскими теплоходами и дизель-электроходами, пассажирскими скоростными судами на подводных крыльях.

Выпускавшихся в республике разновидностей судов было несколько. Так, Гомельский ССЗ в 1961 г. начал освоение 300-сильных буксиров, затем теплоходов в 150 сил и с механизированной сцепкой. Бобруйский строил грузо-пассажирские теплоходы с небольшой осадкой, в 1963 г. провел испытания 140-местного теплохода типа «Неман». Коллектив Пинского завода приступил к серийному производству служебно-разъездных теплоходов и самоходных водометных барж. Через год там началось строительство серии теплоходов-толкачей в 150 сил, в 1967 г. – теплоходов в 225 сил [168, с. 4]. На Речицкой судовой верфи с 1961 г. шло строительство баз-площадок для перевозки сыпучих грузов, в 1967 г. – 200-тонных барж. В Витебске – баржи для плавания по рекам с узким фарватером и обстановочные теплоходы в 80 сил. Но, несмотря на выпуск судов сериями, их стоимость была высокой. Основной причиной было их изготовление на большом количестве предприятий малыми партиями.

Необходимо обратить внимание и на то, что большинство белорусской продукции как по моделям, так и по количеству предназначалось для эксплуатации за пределами республики, в ряде регионов СССР ее техника была больше нагружена и не испытывала конкуренции со стороны других видов транспорта.

Модельный ряд речных пассажирских судов по БССР. На Соже и Днепре прошли испытания первого в БССР многоместного судна на подводных крыльях «Ракета» со скоростью до 60 км/ч. На Гомельском участке с 1960 г. стали использовать речное такси «Стрела», скорость до 60 км/ч. [1116, л. 73]. Новые суда обладали улучшенными характеристиками. Так, «Ракета» от Мозыря до Турова расстояние в 167 км проходила за 3 часа вместо 10 часов обычным теплоходом. Гомельские судостроители приспособляли «Ракету» к условиям мелкой реки, но необходимых характеристик добиться не удалось, и тогда в 1962 г. выпустили 30-местный теплоход «Беларусь», осадкой при ходе на крыльях 30 см. [280, с. 2]. Бобруйский СРЗ выпускал пассажирские теплоходы типа «Москвич» на 150 мест, речные такси на подводных крыльях. В то же время из-за нехватки пассажирских судов порт Гомель использовал для перевозки людей грузовые пароходы. То есть даже при большом количестве СРЗ в БССР в условиях существовавшей плановой экономики системы централи-

зованного распределения продукции, республика не всегда могла обеспечить свои потребности в судах. ГУРФ частично решил этот вопрос, и когда был создан теплоход «Беларусь», он был направлен на линию Гомель–Славгород.

Уровень переоснащения белорусской гражданской авиации. В начале десятилетия в нашей республике продолжал эксплуатироваться двухмоторный «ЛИ-2». Одномоторные 12-местные «АН-2» делали рейсы из райцентров в Минск и областные города. В 1961 г. в Минском аэропорту стали эксплуатироваться «АН-10», на маршруте Минск–Киев через год появились «ИЛ-12» и «ИЛ-14» [182, с. 20]. Новые модели самолетов в БССР внедрялись редко, только в 1966 г. в Витебске, Могилеве и Гродно «АН-24» заменили на местных трассах «ЛИ-2» и «ИЛ-14». Через два года из Бобруйска «ИЛ-14» и «АН-24» стали совершать прямые рейсы в Москву и Ленинград, в то время как ранее он отправлял только «АН-2». На химвождениях использовали «АН-2» [517, л. 11]. То есть техническое отставание преодолено не было, так как еще с 1960 г. в БССР планировали использовать реактивные и турбовинтовые самолеты «ТУ-104», «ИЛ-18», «АН-10», а достигнуто это было с опозданием. Стоместный турбовинтовой «АН-10» со скоростью 600-650 км/ч начал курсировать на направлении Минск–Москва с июня 1961 г. Тогда же в Минске в целях проверки возможностей приема приземлился «ИЛ-18».

Основными самолетами нашей республики за 1963 г. оказались только «АН-10», «ИЛ-14», «ЛИ-2» и «АН-2» [1156, л. 24]. В тот момент у нас планировали начать использование 48-местного «ТУ-124» и турбовинтового «АН-24», но первый полет «ТУ-124» пришелся только через год, а широко применялся с 1966 г. [1176, с. 3]. Для трассы Ленинград–Минск на 1965 г. планировали использовать «ТУ-134» на 64-72 пассажира со скоростью 800-850 км/ч. «АН-24» (скорость 500 км.). Преимуществом «АН-24» было то, что для его эксплуатации не требовалось бетонированной площадки, что позволило связать в 1967 г. линиями с Минском и Москвой областные центры. В целом по СССР использовались «ТУ-104Б» на 100 мест, «ИЛ-18» на 95 мест, стал проводить рейсы «ТУ-114» на 200 мест. В 1965 г. были изготовлены первые реактивные «ИЛ-62» на 180 мест, через год был совершен первый полет на реактивном «ЯК-40» для местных линий. Для замены «ИЛ-18», «АН-10» и «ТУ-104» был создан 160-местный «ТУ-154». В декабре 1968 г. совершил полет сверхзвуковой «ТУ-144».

В республику новая техника продолжала поступать с опозданием в два и более года, если сравнивать с началом использования ее на трассах Аэрофлота в целом. Это, вероятно, было следствием того, что, с одной стороны, местные аэропорты надо было еще подготовить к ее приему и эксплуатации, а с другой стороны – потребность республики в более вместительных, но и более дорогих лайнерах была ниже, чем в других регионах СССР.

2.4. Рост требований к количественному и качественному состоянию подвижного состава транспорта в 1970-е гг., проблема его поставок. Десятилетие шло за десятилетием, но сложности в техническом оснащении транспорта республики оставались, так как ежегодно возрастали требования к работе подвижного состава, необходимо было и далее наращивать объемы перевозок, больше обращать внимания на потребности пассажиров. Поэтому, например, XXVII съезд КПБ обязал ведомства усилить внимание к внедрению достижений науки и техники [266, с. 3]. Постоянно затрагивались вопросы технического оснащения на Пленумах КПБ, совещаниях партийно-хозяйственного актива. Однако, несмотря на эти усилия имевшийся подвижной состав в 1976-80-х гг. стали хуже использовать, чем в 1971-75 гг., новые модели были неэкономичными, что выразилось в росте потребления ресурсов на содержание техники. Так, на ЖД союзных республик удельный расход ресурсов по электротяге увеличился в 1980 г. по сравнению с 1970 г. с условных 124 до 127,2 кВтч на тонно-км брутто, по тепловозной тяге

с 48,4 кг до 53 кг условного топлива. При перевозках речными грузовыми теплоходами – с 9,8 кг в 1973 г. до 12,5 кг в 1980 г. [559, с. 52]. БССР никакого исключения тут не составляла, так как работала в условиях плановых поставок ресурсов по невысоким ценам. На слабом уровне осталось качество производимой в союзных республиках техники, что привело к увеличению поставок из стран социалистического лагеря. В 1979 г. из НРБ приходили железнодорожные вагоны, из ВНР дизель-поезда и автобусы, из ПНР суда, грузовые вагоны и автомобили, из СРР грузовые автомобили и суда, из ЧССР тепловозы и автобусы, из ГДР пассажирские вагоны и суда [454, с. 96]. Такой подвижной состав в централизованном порядке распределялся и в нашу республику.

Ускорение перехода БЖД на новые виды тяги в 1970-е гг. Все транспортные ведомства хорошо понимали важность поступления новых, более производительных образцов техники, которые бы позволяли выполнять плановые задания. Поэтому БЖД пыталась получить помощь от руководства БССР в преодолении своего отставания, так как в 1970 г. тепловозный вид тяги охватывал только 50% всех ее перевозок [982, с. 2]. Апрельский Пленум ЦК КПБ 1970 г., разбиравший меры по ускорению технического прогресса, поддержал БЖД в этом ее желании. В целом линия на перевооружение проводилась по всем союзным республикам, другое дело – удовлетворялись ли их потребности. Так, постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 2 июня 1971 г. предусматривало поставку магистральных грузовых вагонов, пассажирских вагонов, секций магистральных тепловозов, электровозов и маневровых тепловозов. Министерству было дано поручение повысить технический уровень, качество и надежность техники [1007, с. 462, 463]. Соответственно поставки были увеличены, в первую очередь – магистральных тепловозов. Однако, по пятилеткам за 1960-75 гг. они были неравномерными, что было вызвано недостаточностью капиталовложений [545, с. 72]. В целом переоснащение БЖД шло шаг за шагом, в 1972 г. новыми видами тяги было перевезено уже 75% грузов и 65% пассажиров [1317, с. 8]. Быстро решить технический вопрос не удавалось, но ситуация улучшалась.

Во многом это произошло за счет того, что в ряде других регионов СССР переоснащение дорог более производительной техникой было завершено и в качестве одного из пунктов плана общесоюзной модернизации больше внимания уделили нашей республике.

Увеличения поставок потребовала и выросшая дальность перевозок в 1970-75 гг. На вооружение Брестского отделения в 1971 г. пришли тепловозы «М-62», были освоены «ТЭ-2», на маневровой работе применялись «ВМЭ-1». Тепловоз «ТЭП-70», развивавший скорость до 160 км/ч, пополнил Оршанское депо. Благодаря подобным шагам в октябре 1974 г. по БЖД уже 92% всей перевозочной работы выполнялось тепловозами [390, с. 2]. По словам начальника БЖД А. Андреева, перевод БЖД на дизельную тягу был полностью завершён в 1980 г., тогда же было начато использование электровозов на направлении Красное–Брест. Но фактически «вечным» оказался вопрос с сохранностью подвижного состава. Так, ремонт маневровых тепловозов «ТЭМ-1» занимались Минское и Гомельское депо, качество оставалось низким, например, по пассажирским тепловозам «ТЭП-60», в ряде случаев их приходилось отдавать в ремонт в 2 раза раньше срока. В то же время модельный ряд тепловозов был широк. С 1971 г. на дороги СССР стали приходить локомотивы на базе «ТЭ-109», в том числе с передачей переменного тока «ТЭ-114», 2-секционные магистральные «ТЭ -116» мощностью 6000 сил, «ТЭ-115» в 8000 сил. Коломенский завод наладил выпуск «ТЭ-109», «2ТЭ-116», «ТЭ-120», «ТЭ-121» с дизелем в 3000 сил. Локомотивы «2ТЭ-10Л» оказались на 14% экономичнее предыдущих [432, с. 20]. Ворошиловградским заводом был выпущен «2ТЭ-10В». Эксплуатация новых локомотивов

позволяла увеличить скорость движения поездов, повысить пропускную способность дорог, уменьшить эксплуатационные затраты.

Основным направлением перевооружения ЖД союзные власти с переменным успехом пытались сделать развитие и модификацию подвижного состава, совершенствование его структуры [483, л. 100]. На 1971-75 гг. пришелся резкий рост производства магистральных электровозов. На Черкасском заводе было начато производство «ВЛ-80Т». На базе «ВЛ-80К» был сконструирован магистральный 8-осный грузовой [545, с. 72]. Что касается пассажирского движения, то в 1972 г. в Оршу, Брест и Барановичи пришло 15 рижских дизель-поездов, на Витебском отделении появились венгерские дизель-поезда [106, с. 320]. С Минского узла последний дизель-поезд ушел в 1975 г., так как произошла полная электрификация пригородной зоны [1334, с. 45]. Для вождения пассажирских поездов использовался «ТЭП-60», эксплуатировался электропоезд «ЭР-9» и дизель-поезд «ДР-1», которые отличались надежностью. Рижский завод выпускал электропоезда 13 типов [1332, с. 2]. В 1974 г. там был создан скоростной «ЭР-200» для перевозок между крупными городами, он состоял из 14 вагонов: 2 головных немоторных с кабинами управления и 12 моторных, но на территорию нашей республики он не поступил.

Качественное состояние вагонного парка БЖД. Грузовой парк пополнялся вагонами высокой грузоподъемности, часть их была специализированной. Усиление парка проходило путем его приспособления к локомотивам. За 1945-75 гг. произошел переход от 2-осных вагонов к 4-осным, а от 4-осных – к 6-осным на 95 тонн. В 1970 г. основным типом вагонов на БЖД был 4-осный на 60 тонн, эксплуатировались также 6-осные на 95 тонн [470, с. 174]. В 1966-70 гг. производство грузовых вагонов сократилось, за 1971-76 гг. было расширено [545, с. 73]. Для перевозки гранулированных удобрений на БЖД использовались вагоны «Хоппер» и цистерны-цементовозы, что позволило повысить производительность труда [512, лл. 130, 131]. Происходил и обратный процесс, когда парк вагонов подвергался поломкам со стороны грузополучателей, актуальными вопросами оставались оборот вагона, повышение его статической нагрузки [228, л. 52]. Парк пополнялся грузовыми вагонами на роликовых подшипниках вместо подшипников скольжения, полувагонами с металлической обшивкой. Себестоимость перевозок грузов при эксплуатации вагонов увеличенной грузоподъемности, например, 8-осного полувагона Уральского завода снижалась на 10-12%. По союзным республикам во 2-й половине 1970-х гг. появились грузовые вагоны на 125 тонн, цистерны для нефтепродуктов на 120 тонн [76, с. 57]. В целом для МПС за 1976-80 гг. были созданы новые виды подвижного состава 117 наименований. Тем не менее, постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 13 января 1977 г. отметило медленное пополнение парка новыми грузовыми вагонами. Поэтому было решено увеличить их поставки, с 1978 г. выпускать все новые полувагоны с металлическим кузовом и с 1980 г. – все грузовые только на роликовых подшипниках. Развитие пассажирского вагонного парка в 1945-75 гг. отличалось стандартизацией техники разных типов, заменой их 4-осными унифицированными вагонами. Конструкции вагонов были рассчитаны на формирование поездов с высокой скоростью. В 1970-75 гг. производство пассажирских вагонов было снижено, так как часть перевозок была передана на воздушный и автотранспорт, но вскоре под давлением МПС было увеличено [545, с. 73]. Железнодорожные перевозки оказались для населения более дешевыми, что вызвало повышенный спрос на их услуги.

Улучшение структуры автопарка общего пользования БССР, пополнение его автомобилями большой грузоподъемности и новой конструкции. Для обеспечения транспорта важным оказалось решение Пленума ЦК КПБ в апреле 1970 г. о создании технически передовых предприятий. По положению о Минавтотрансе, утвержденном 13 апреля 1971 г., на него была возложена ответственность за повышение технического уровня производства [987, с. 295]. Соответст-

венно приказ его министра от 4 сентября 1973 г. был направлен на образование в областных городах отделов по внедрению новой техники [819, л. 50]. Как и прежде, органы власти контролировали распределение подвижного состава и его производство. СМ СССР 25 декабря 1972 г. дал задание Министерству автомобильной промышленности обеспечить производство городских автобусов новых конструкций, 6 июля 1973 г. установил, что грузовые автомобили должны были выделяться для Минавтотранса исходя из объемов перевозок, в первую очередь – в крупные хозяйства. В свою очередь, ВС БССР 28 февраля 1977 г. обязал профильные ведомства принять меры к более полному обеспечению Минавтотранса оборудованием [1010, с. 87, 88]. Его парк за 1960-76 гг. вырос по грузообороту в 4,8 раза, по пассажирообороту в 5,6 при росте парка грузовых машин – в 1,8 раза и автобусов – в 3,8 раза [1035, с. 1, 2]. То есть у него техника давала больше отдачи. В целом транспорту общего пользования в 1971-75 гг. поставлялись автомобили с улучшенными параметрами: «ЗИЛ-130», «ГАЗ-53», «МАЗ-504» и «БелАЗ-548». На повышение отдачи от автомобилей была направлена модернизация. Поступала и импортная техника, так, филиал предприятия «Совавтотранс» в Бресте производил перевозки на тягачах «Мерседес». Пополнение парка грузовых автомобилей шло высокими темпами, и за 1966-70 гг. он возрос на 44%, за 1971-75 гг. еще на 57%, но проблемой было наличие неисправных и устаревших машин [505, л. 109]. Темпы переоснащения оказались невысокими.

В отличие от 1950-60-х гг. уже половина всех перевозимых по Минавтотрансу грузов пришлось в 1973 г. на модификации «МАЗ». То есть выросло значение местного автомобилестроения, такие машины можно было быстрее получить, ближе было производство запчастей.

Происходили попытки улучшить использование подвижного состава, так, на основе договора о сотрудничестве, одобренного ЦК КПБ, Минский автозавод и Минавтотранс в середине 1970-х гг. осуществили комплекс мероприятий для достижения пробега «МАЗ-500А» до капремонта 230 тыс. км. При умелом использовании более производительная техника давала отдачу. Но не все модели машин отвечали требованиям, а для их успешной эксплуатации необходимы были соответствующие условия. Так, достигнутые среднетехнические скорости грузовиков были в 2 раза ниже предельных скоростей. Ряд конструкций машин, по мнению руководителя БРК отраслевого профсоюза В. Чуковича, не отвечал требованию быть высокопроизводительными. Из года в год не происходило заметного улучшения в техническом состоянии машин, основной причиной было невыполнение профилактических операций. В то же время расширили свою деятельность автомобилестроительные предприятия, с конвейеров «БелавтоМАЗ» в 1979 г. сходило 30 модификаций автомобилей грузоподъемностью от 8 до 180 т, 10 прицепов и полуприцепов. В результате работы над повышением надежности автомобилей улучшился важнейший показатель – наработка до первого отказа, который возрос в 2,3 раза [278, с. 7]. Однако, несмотря на широкий модельный ряд долго не были пущены в производство самосвальные автопоезда «МАЗ-511» с прицепом. Зато в 1978 г. МАЗ полностью перешел на выпуск семейства «МАЗ-5335», было организовано производство контейнеровозов с тягачом «МАЗ-6422» и полуприцепом в целом на 32,5 тонн. Завод в Жодино выпускал самосвалы на 27, 40 и 75 тонн [404, с. 15, 16]. В целом новые разработки появлялись с завидной регулярностью, промышленность не стояла на месте.

Пополнение пассажирского парка Минавтотранса, его модификация. Парк автобусов за 1966-70 гг. возрос на 62,5%, ежегодно обновлялся в среднем на 10% и насчитывал в сентябре 1970 г. около 7 тыс. единиц. Приходили междугородные автобусы высокой комфортабельности [34, с. 1; 24, с. 51]. Вопросы поставок рассматривались на заседаниях коллегии Минавтотранса и БРК отраслевого профсоюза, количество автобусов за 1971-75 гг. увеличилось еще на 1750 единиц, за 1976-77 г. – на 1722 автобуса. Парки городов пополнялись автобусами большой

местимости, что улучшало культуру обслуживания [1132, л. 31]. Основных моделей было несколько: особо большой вместимости «ЛиАЗ-677» и «Икарус-556» на 110 мест, «Икарус-180» на 180 мест. Наибольшей популярностью в городах со 2-й половине 1970-х гг. пользовался автобус «Икарус-280», но их выделялось недостаточно [228, л. 26]. Чтобы обеспечить рост перевозок, были улучшены модели автобусов Павловского и Львовского заводов, автобусы новых конструкций выпускались в Кургане, их семейство в 1974 г. пополнилось машиной на 24 места «Турист-Люкс», скорость до 110 км в час. Львовский завод освоил производство пригородного «ЛАЗ-695Н» на 67 человек. Выпускавшийся с 1979 г. «ЛАЗ-4202» отличался повышенной маневренностью, плавностью хода. В то же время недостаточно качественным был «ЛАЗ-695» [1309, с. 2]. В нашей республике продолжали эксплуатировать «ПАЗ-651», шире распространяли «ЛиАЗ-677» и «Икарус-556», на междугородные трассы в 1974 г. вышли «Икарус-250» и «Икарус-255». На городских маршрутах областных городов чаще работали «Икарусы» различных модификаций, но проблема перевозки пассажиров решена не была, так как часть автобусов постоянно ломалась [1142, л. 54].

Такая ситуация продолжала иметь место по причине некачественного содержания дорог, недостаточного техобслуживания, нехватки запчастей. Но недостатки не оставались незамеченными. Так, на улучшение состояния автомобилей было направлено проведение их регулярных техосмотров, появлялись новые методы ремонта.

Новые модели подвижного состава электротранспорта. В ходе реализации решений органов власти по улучшению работы городского транспорта поставки техники выросли, за 1966-70 гг. в БССР было получено 400 трамваев и троллейбусов [682, л. 97]. В июле 1971 г. в Минск прибыли для испытаний новые троллейбусы «ЗИУ-9», они имели 3 двери, их пневмоподвеска уменьшала тряску для пассажиров. Производство троллейбусов опиралось на решение СМ СССР от 25 декабря 1972 г., но массово «ЗИУ-9» в нашей республике начали применяться только через шесть лет, после того, как было налажено их производство. В свою очередь, рационализаторы Минского троллейбусного депо соединили жестким сцеплением два «МТБ-82», чтобы обеспечить перевозки возросшего потока пассажиров. Парк рос, в шести городах республики в 1979 г. курсировали 800 различных видов троллейбусов, из них в столице 500. Не забывали и о трамвае, так, парк Минского ТТУ в 1971 г. пополнился «РВЗ-6», в Витебском ТУ наиболее эффективно работали сдвоенные трамвайные вагоны [347, л. 139]. В свою очередь, конструкторским бюро Рижского завода уже в 1976 г. была разработана модель «РВЗ-7», планируемая и для нужд БССР.

Пополнение флота БССР более производительными грузовыми и удобными пассажирскими судами. ВДРП получил теплоходы повышенной мощности, производительность труда там была выше на 25%, важным для высокоэффективного использования флота стало внедрение системы охлаждения и контроля за давлением в двигателях [193, с. 11; 773, л. 50]. Но в целом в 1970-73 гг., как отметил директор Речного регистра БССР В. Левшин, происходил некомпенсированный износ несамоходного флота (барж для транзитных перевозок на 600 тонн, построенных в 1951-54 гг.) Причинами являлись трудные условия плавания, нарушение сроков ремонтов и правил эксплуатации [514, л. 21, 22]. После подобных замечаний вопросы обеспечения стали решаться лучше, и начальник ГУРФ А. Корчевский в 1974 г. информировал, что хозяйство пополнилось 300-сильными теплоходами-толкачами «430-Б» и баржами повышенной грузоподъемности [776, л. 48]. На флот направлялись сухогрузные теплоходы грузоподъемностью до 5 тыс. тонн, выпускались суда для обслуживания водных путей. В целях пополнения флота за 1976-80 гг. было освоено строительство мелкосидящих буксиров-толкачей и барж-площадок на 350 и 750 тонн [398, с. 4]. Гомельский СРЗ увеличил выпуск теплоходов типа «Волга», создавал водометные буксиры-тягачи. Пин-

ский вел строительство толкачей на 220 сил, теплоходов для очистки рек. За качеством постройки судов и проведения ремонта следила Белорусская инспекция речного регистра [777, л. 87]. В целях осуществления пассажирских перевозок флот пополнялся судами на подводных крыльях «Ракета» и глиссирующими «Заря». СРЗ республики выпускали 40-местные теплоходы «Беларусь», из других республик за 1976-80-е гг. были получены теплоходы «Москва» [398, с. 4]. В целом с помощью «Ракеты» и «Беларуси» увеличились скорости движения. В сентябре 1973 г. в Витебске был спущен на воду первый в республике теплоход «Зарница» на воздушной подушке на 48 пассажиров, скорость судна 34 км/ч, небольшая посадка позволяла использовать его в период мелководья.

Однако, широкого распространения такой тип судов не получил ввиду высокой стоимости обслуживания, гораздо шире использовались катера на подводных крыльях «Волга».

Обновление самолетного парка БССР, повышение его скорости и вместимости. Белорусские авиаторы, по информации начальника БУГА Д. Глущенко, в 1970 г. работали на «ТУ-124», «АН-10», «АН-24» и «ИЛ-14», а также «АН-2» и «ЯК-12». Основной объем перевозок (около 90%) выполнялся на самолетах с турбовинтовыми и турбореактивными двигателями [178, с. 1]. По Минскому объединенному авиаотряду в 1972 г. на межреспубликанских линиях использовали «АН-24» и «ТУ-124», на местных «ИЛ-14», «АН-2» и «АН-12», на международных – «СУ-691» и «СУ-692» [610, л. 1]. Четыреста рейсов в города СССР и 46 международных из Минска совершали в 1979 г. «ТУ-134», «ТУ-124». Важным было появление новейших самолетов, в БУГА в 1972 г. поступили реактивные «ЯК-40» на 32 пассажира, к середине десятилетия они в основном вытеснили с местных линий «АН-2», «ИЛ-12» и «ИЛ-14». В 1973 г. парк республики был пополнен «ТУ-134» на 76 мест, тогда же был освоен «ТУ-134А» для полетов на средних линиях. Введение новой посадочной полосы аэропорта Бреста с 1976 г. позволила ему принимать «АН-24», «ЯК-40», «ТУ-124», с 1978 г. – «ТУ-134», применение новых моделей позволило его авиаотряду за 1976-78 гг. увеличить пассажирооборот в 1,5 раза [228, л. 91]. Для перевозки грузов на Минском авиапредприятии с 1977 г. использовались переоборудованные «АН-26». Тем не менее, у нас пока не эксплуатировались транспортный «ИЛ-76», средний магистральный «ТУ-154», модифицированный дальний «ИЛ-62М» [179, с. 4]. Новый аэропорт «Минск-2» для приема «ТУ-154», «ИЛ-62» и «ИЛ-86» только еще строили. В 1971 г. за пределами нашей республики был совершен первый рейс «ТУ-154» для магистральных линий, в 1976 г. первый полет «ИЛ-86» на 350 мест. «ИЛ-62» и «ИЛ-62М» во 2-й половине 1970-х гг. взяли на себя главный объем авиaperевозок на международных линиях без захода в БССР. За 1971-79 гг. Аэрофлот также пополнился турбовинтовыми «АН-26» и «АН-30» для малых линий.

То есть наиболее вместительные самолеты в БССР все еще не использовались, сюда чаще перемещали самолеты, снятые с других союзных линий.

2.5. Мероприятия по улучшению технического состояния белорусского транспорта в 1980-е гг. и их результаты. Решающее значение в оснащении транспорта республики новым подвижным составом отводилось общесоюзным инициативам. Так, майским Пленумом ЦК КПСС 1982 г. профильным министерствам было дано задание по расширению производства саморазгружающихся вагонов и транспортных средств для малых рек. Постановлением ЦК КПСС от 9 августа 1984 г. отраслевым министерствам было предложено увеличить производство пассажирских вагонов, дизельных и электропоездов, повысить качество и надежность автобусов [1005, с. 499, 500]. Выполнение данных решений было значимым и для нашей республики, так как большинство подвижного состава транспорта, в первую очередь железнодорожного, воздушного и электротранспорта на

ее территории не производилось. В целях более эффективного использования имевшейся техники и по вопросам ускорения НТП в 1985 г. было проведено специальное совещание в ЦК КПСС. В свою очередь XXVII съезд КПСС заявил о приоритетности развития машиностроения и реконструкции на этой основе всех отраслей. Постановлением СМ СССР от 12 марта 1987 г. была поставлена задача по укреплению связи науки с производством. Но в целом союзная и республиканская промышленность мало использовала достижения фундаментальных наук, и по многим показателям отечественный подвижной состав уступал зарубежному [330, с. 80, 81]. Данная проблема в изучаемый период до конца разрешена не была.

Вопросы технического оснащения БЖД, сложности с поставками производителей моделей техники. Союзные власти понимали угрозу отставания в развитии транспорта, и поэтому инвестиции в МТБ железных дорог за 1976-80 гг. по сравнению с предыдущим пятилетием увеличились на одну треть. Объем капитальных вложений по МПС в 1983 г. вырос на 43% по сравнению с 1975 г., парк магистральных тепловозов и электровозов – на 23% [77, с. 3]. Соответственно возросли инвестиции и по БЖД. Мероприятия по переоснащению дорог проводились регулярно, другое дело, что они по ряду позиций длительное время не доводились до логического завершения, и приходилось поднимать вопросы подобного типа на самом высоком уровне. Так, если поездная работа на БЖД была полностью переведена в 1980 г. на тепловозную тягу, то в маневровой работе замена устаревших локомотивов сдерживалась недостаточной мощностью рельсов на ряде подъездных путей. Далеко не полностью использовались возможности новых тепловозов, так как существовавшая длина приемоотправочных путей станций не давала возможности формировать большегрузные поезда. Заявки на поставку новой техники полностью не выполнялись.

Если бы на БЖД в достаточных количествах приходили 8-осные вагоны, грузоподъемность которых превосходила старый подвижной состав в 2,5 раза, то не возникало бы проблем с увеличением грузоперевозок.

Продолжали разрабатываться новые модели подвижного состава, другое дело, что не все из них появлялись на нашей дороге. В октябре 1980 г. в СССР закончились испытания нового электровоза «ВЛ-82М», который мог вести поезда до 10 тыс. тонн. Но в 1982 г. в депо Барановичи поступили лишь менее мощные отечественные «ВЛ-80», через год в депо Минск – чехословацкие «ЧС-4Т» [1078, с. 457]. ЧССР поставляла также «ЧС-4Т-4207», 8-осный экспресс «ЧС-200 Шкода-66Е» мощностью 8 тыс. кВт. Электротяга была выгоднее всех других, так как электроэнергия оказывалась дешевле дизтоплива, возрастала скорость движения и вес составов. Если максимальная грузоподъемность поезда с тепловозом была до 5,5 тыс. тонн, то с электровозом свыше 8 тыс. [551, с. 2]. Одновременно происходила экономия топлива: КПД электровоза была более чем в 3 раза выше тепловоза. Тем не менее, наиболее экономичные и мощные модели электровозов в БССР отсутствовали, так, по МПС в 1986 г. использовались 8-осные «ВЛ-10» мощностью 5200 кВт, трехсекционные 12-осные «ВЛ-11», их дополнял парк 6-осных «ВЛ-60» [64, с. 42].

Главной проблемой было то, что в нашей республике электротяга была распространена даже в 1991 г. только на ряде центральных направлений. Если на направлении Брест–Москва была электровозная тяга, то на линиях Минск–Вильнюс, Минск–Гомель – тепловозная [1242, с. 9]. В то же время и там был большой грузопоток.

Происходило совершенствование парка для пассажирских перевозок, так, Рижский завод в 1982 г. начал серийный выпуск электропоезда «ЭР-9Е», который был облегчен на 2,5 тонн, но в БССР он появился только через три года. В пригородном сообщении МПС использовались электропоезда С^р, «ЭР-1», а затем «ЭР-2», «ЭР-22» и «ЭР-9М» переменного тока [64, с. 44]. На Рижском заводе было также налажено производство дизель-поезда «ДР-1А», состоявшего из 6 вагонов – 2 моторных головных и 4 прицепных, скорость до 120 км/ч. За период 1968-80 гг.

на нашу дорогу поступило 75 дизель-поездов, что позволило полностью перевести на него обслуживание пригородного движения [1334, с. 31, 32]. Те технические достижения, которые железнодорожники смогли реализовать, давали отдачу, например, мероприятия по оснащению вагонов в 1981-82 гг. роликовыми буксами позволили повысить их нагрузку с 21 до 23 т [75, с. 41, 42]. Парк грузовых вагонов МПС состоял преимущественно из 4-осных вагонов на 65 тонн, имелись также шести- и восьмиосные вагоны на 125 тонн. Важным оказался факт пополнения БЖД рефрижераторными 5-вагонными секциями Брянского завода. С другой стороны, высокая трудоемкость погрузочно-разгрузочных работ объяснялась низким удельным весом специализированных вагонов [1078, с. 335; 330, с. 83, 84]. Наряду с количественным ростом парка произошли качественные изменения, связанные с усилением ходовых частей, автосцепного и автотормозного оборудования. Это позволило проводить следование грузовых вагонов со скоростью до 120 км/ч. Парк пассажирских вагонов МПС состоял из цельнометаллических вагонов в 23,6 м, пополнялся вагонами с четырех- и двухместными купе, комбинированным отоплением. За 1976-80 гг. на БЖД поступило около 200 комфортабельных пассажирских вагонов [1356, с. 2]. Но в целом вагонного пассажирского парка на дороге не хватало, особенно в период интенсивных летних перевозок.

Основные итоги технического оснащения белорусского железнодорожного транспорта. Больше, чем электротягу, использовали в нашей республике тепловозы, в 1980 г. удельный вес такой тяги в грузообороте БЖД достиг 99,9%, а 0,1% выполнялся электровозами, в конце 1985 г. вес электротяги возрос до 16,2% [1334, с. 19]. Поставляла тепловозы и ЧССР, в том числе «ЧМЭ-3», Брянский завод выпускал маневровые тепловозы. За 1987-91 гг. в локомотивном хозяйстве нашей дороги прошел 2-й этап обновления, когда устаревшие «ТЭ-3» постепенно были заменены «2ТЭ-10М» и «2ТЭ10У» [1078, с. 333]. Тепловозы «2ТЭ-10» стали основным типом грузовых тепловозов в конце десятилетия. Замена модельного ряда тепловозов позволила увеличить средний вес поезда и скорость движения, у новых моделей расход топлива на единицу работы в 1990 г. составлял 39,9 кг, а у старых в 1980 г. – 43,4 кг. [106, с. 255; 1078, с. 333]. В целом для вождения по МПС использовались магистральные двухсекционные «2ТЭ-10» мощностью 4400 кВт, а также «2ТЭ-116», в пассажирском движении 1-секционные «ТЭП-60» (мощность 2200 кВт) и «ТЭП-70». Для маневровой работы – «ТЭМ2» (880 кВт) и «ЧМЭЗ». Парк грузовых тепловозов пополнялся в основном за счет поставок двух-, трех- и четырехсекционных тепловозов серий «2ТЭ116», «2ТЭ10М» и «4ТЭ10С» [64, с. 42, 43; 330, с. 92]. Наличие восьми- и двенадцатиосных электровозов и шести- и двенадцатиосных тепловозов давало возможность водить поезда любой массы.

В целом полный модельный ряд имевшегося в СССР подвижного состава в БССР не использовался по причине отсутствия необходимых для этого средств и самостоятельности БЖД при закупке подвижного состава в условиях его дефицита.

Подводя итог, необходимо отметить, что, по мнению отраслевого профсоюза железнодорожников, на протяжении длительного времени СМ СССР выделял на нужды дорог средства, которые не соответствовали их потребностям, что привело к образованию дефицита подвижного состава. В 1990-91 гг. серьезные трудности возникли из-за нестабильного снабжения. По данным МПС, в 1991 г. почти 50% его парка электровозов и 35% тепловозов служили свыше 20 лет, причем 25% электровозов вообще попадали под списание. За 1971-91 гг. темпы роста основных производственных фондов на ЖД были в 1,8 раза ниже, чем в целом по хозяйству [38, с. 48, 50]. Ситуация с техническим оснащением БЖД в связи с кризисом в союзных республиках в конце 1989-91 гг. также ухудшилась. Так, по словам ее начальника в 1991 г. С. Шкапича, «технический прогресс практически не просматривался», приходилось работать на безнадежно устаревшем подвижном со-

ставе [103, с. 2]. Поэтому происходило ограничение скорости движения поездов, а в конечном итоге – потери во всем хозяйстве.

Развитие грузового автопарка республики в 1980-1991 гг., повышение уровня его специализации, использование импортной техники. Пытаясь удовлетворить требования транспортников, автопромышленность союзных республик совершенствовала конструкции техники, повышала ее надежность, что позволило снизить трудоемкость техобслуживания автомобилей за 1976-80-е гг. на 20-25%, потребность в запчастях на 8%, на 3-5% была улучшена топливная экономичность. В то же время промышленность, по мнению отраслевого профсоюза, в 1-й половине 1980-х гг. учитывала запросы транспортников недостаточно, например, из-за нехватки самосвалов, а также машин большой (20-30 тонн) и малой (до 2 тонн) грузоподъемности из года в год снижались темпы развития автопарка [19, с. 5]. В свою очередь, и постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 5 августа 1983 г. отметило то, что структура парка грузовиков не отвечала условиям перевозок. Хозяйство испытывало недостаток в автомобилях малой и большой грузоподъемности, в специализированных транспортных средствах, прицепах и полуприцепах, медленно осуществлялся перевод на дизтопливо и газ [1006, с. 19, 20]. Поэтому Министерству автопромышленности было поручено обеспечить производство техники, необходимой для формирования рациональной структуры грузового парка. Вопросы обеспечения технического прогресса на автотранспорте рассматривал и Совет производственного объединения. Благодаря предпринятым мерам уровень специализации ряда хозяйств по моделям машин увеличился, так, в парке Микашевичей самосвалы «КрАЗ» вывозили породу в отвалы, «МАЗ»ы доставляли отсев на причалы порта. В грузовом автопарке № 2 г. Минска в 1991 г. работали «ЗИЛ»ы [452, с. 1]. С другой стороны, существовали хозяйства, где эксплуатировался большой модельный ряд, например, в Островецкой автобазе их было 13, что создавало трудности в эксплуатации. Автопарк № 7 г. Ганцевичи, созданный в 1980 г., вначале использовал то, что ему передали другие парки: «ГАЗ» и «ЗИЛ», и лишь затем была взята ориентация на «МАЗ». Потребности хозяйств в некоторых типах машин так и остались неудовлетворенными. В парке в конце 1980-х гг. преобладали машины средней грузоподъемности в 4-6 тонн, и практически не было на 1-2 тонн [330, с. 98].

Отметим, что было мало автомобилей и большой грузоподъемности, но этот недостаток частично был восполнен увеличением выпуска автомобилей Минского завода и применением автопоездов.

Возросли поставки в БССР импортной техники, что говорило, с одной стороны, о развитии кооперации среди стран СЭВ, а с другой – о нехватке в СССР собственных мощностей и о недостатках своих разработок. Чехословацкий завод «Татра» поставлял автомобили 14-ти модификаций и грузоподъемностью до 12 тонн. Оборудование из ГДР использовалось при создании автопоезда «МАЗ-6422» и лесовоза «МАЗ-5434». С другой стороны, на предприятиях БССР больше внимания уделялось автоприцепам, например, Могилевское облавтоуправление в 1984 г. нарастило количество автопоездов, оборудовав автомобили прицепами, так как двухзвенный автопоезд повышал производительность на 53,8%, а трехзвенный – на 102,5% при этом на 20-30% снижалась себестоимость перевозок [1327, с. 5]. «БелавтоМАЗ», в свою очередь, выпускал в 1985 г. 52 модели автомобилей и автопоездов грузоподъемностью от 8 до 180 тонн [1178, с. 17, 19]. Новые автомобили имели большую производительность, меньше расходовали топлива. Использование новых конструктивных решений на Минском и Ярославском моторных заводах позволило выпускать тягачи «МАЗ-64227» и «МАЗ-54322». Развитие модельного ряда МАЗ ставила новые задачи по усовершенствованию условий их эксплуатации. Если «МАЗ-50413» был предназначен для работы на дорогах почти всех категорий, то новые модели – на дорогах с ус-

вершенствованным покрытием. В свою очередь, Бобруйский завод производил оборудование самосвальных автопоездов на базе «КамАЗ-5511», «МАЗ-5549». В 1991 г. в Жодино выпускалась серия из 8 карьерных самосвалов и автопоездов грузоподъемностью от 30 до 180 т. Однако, для того, чтобы конструкция получила распространение, она должна была производиться 5 лет. До этого ей предстояло пройти стадии разработки и согласования (2-3 года), проектирования, постройки и испытания (3-5 лет), подготовки производства (3-4 года) [8, с. 24]. Важным в этих условиях было совершенствование имевшейся техники. Так, только по Минску в 1985 г. Минавтотранс использовал 980 газобаллонных автомобилей, ежегодно экономя 4-5 тыс. тонн бензина [376, с. 6]. Переоборудованием автомобилей на газ занималась фирма «Белавтогаз».

В конце 1980-х гг. автотранспорт не избежал кризиса, как и другие отрасли хозяйства. Например, автопарк в г.п. Кореличи достиг наибольшего количества подвижного состава в 1988 г., после чего объем машин из года в год уменьшался. Ситуация стабилизировалась, а затем и улучшилась только в рамках независимой Беларуси.

Развитие и состояние пассажирского автопарка общего пользования в БССР. За 1976-80 гг. автобусный парк Минавтотранса возрос на 1467 единиц и насчитывал 10289 автобусов. За 1979-86 гг. их количество выросло в 1,2 раза [1189, с. 23, 24]. Только по городским магистралям в июне 1991 г. курсировали 4 тыс. автобусов. Чаще всего для перевозок использовались уже известные модели, например, на вооружении автопарка № 6 Быхова в 1987-91 гг. были «ЛАЗ», «ЛиАЗ» и «ПАЗ» [641, с. 3]. На маршрутах более 100 км работали комфортабельные «Икарус-250», «Икарус-255» и «ЛАЗ-697». В то же время союзная промышленность предлагала усовершенствованные конструкции, так, Львовский завод с 1985 г. выпускал на базе автобуса «ЛАЗ-695М» машину на газе. В конце десятилетия производились особо малые автобусы числом сидячих мест 10-12 для маршрутных такси, малые на 25-30 сидячих мест для села. Были также средние на 30-40 мест в модификации для городских, пригородных, междугородных перевозок, большие на 35-45 сидячих мест, особо большие, сочлененные на 125 мест с учетом пассажиров, ехавших стоя [330, с. 135]. Но в 1985-91 гг. часто наблюдались несоответствие между потребностями в автобусных перевозках и выпускаемыми типами автобусов. Имели место недостатки, возникавшие в результате формирования парка автобусов и его структуры по классам автобусов, видам перевозок. К тому же удельный расход топлива, особенно автобусов на бензине, был выше достигнутого в мировом двигателестроении.

Новые модели отечественных автобусов появлялись редко. Так, междугородные перевозки осуществлялись в 1990 г. в основном устаревшими «ЛАЗ-699Р» и «ЛАЗ-697Р». Пригородные маршруты обслуживались «ЛАЗ-695Н», «ЛАЗ-4202», «ЛиАЗ-677Б» (с 1976 г, 1987 г. и 1967 г. соответственно), на местных линиях работал «ПАЗ-672», в целом автобусы не удовлетворяли требованиям комфортабельности [461, с. 38]. Поэтому Всесоюзный конструкторско-экспериментальный институт автобустроения в 1989-90 гг. изготовил опытные образцы автобусов в соответствии с требованиями времени, но в рамках СССР реализовать задуманное не успел. Продолжала поставлять автобусы Венгрия, в основном «Икарус-280», но с течением времени ситуация с импортом ухудшилась. Так, из-за кризиса сократились поставки «Икарусов» в БССР. Если в 1988 г было завезено 340 машин, то в 1989 г. – 312, что было связано с увеличением цен за 10 лет в 2 раза. Необходимо было искать выход, и поэтому увеличились поставки «ЛиАЗ», в том числе новых моделей на 80 мест [1286, с. 4]. Однако, этот трехдверный «ЛиАЗ-5256» выпускали с 1981 г., и ряд его решений, комплектующие детали и узлы уже устарели.

В целом автобусный парк за 1986-91 гг. изнашивался, только в Минске ежедневно в январе 1991 г. на линии не хватало 185 машин. В итоге ухудшились условия для перевозок пассажиров.

Проблемы оснащения электротранспорта республики. В целях их решения в ряде облсоветов депутатов БССР были разработаны перспективные планы внедрения новой техники [529, л.154]. В начале десятилетия парк рос, в 1980 г. он достиг 1200 троллейбусов и 300 трамваев. Но, как заметил начальник Минского ТТУ Б. Клоссовский, этого было недостаточно, и поэтому коэффициент использования техники в Минске был одним из самых высоких в СССР. В июне 1991 г. по нашей республике работало 2 тыс. единиц электротранспорта, но большой ущерб им наносило плохое содержание улиц [240, л. 70]. Модельный ряд трамваев менялся редко, в Минске основными были вагоны из Риги – «РВЗ-6», но в 1989 г. единственным поставщиком остался Усть-Катавский завод. Трамваи модернизировались на повышение скоростей движения и комфорта поездок, в новой модели из Усть-Катава – «71-608К», выпущенной в 1990 г., были внесены изменения в конструкцию кузова. При создании новых троллейбусов конструкторы старались исходить из выполнения требований по повышению их надежности и снижению эксплуатационных затрат [566, с. 15]. Так, в 1984 г. с конвейера в г. Энгельсе сошла модернизированная машина «ЗИУ-684Б». Появились и новые вагоны метро, выпускаемые Мытищинским заводом, их внутренняя автоматика изменила условия работы машиниста, такие разработки заинтересовали и Минск, где в 1984 г. произошло открытие метрополитена.

Однако, в условиях кризиса в 1990-91 гг. транспортникам приходилось обращать внимания не на покупку новинок, а на поддержание в исправном состоянии имевшейся техники, поиск для нее запчастей и материалов.

Обеспечение подвижным составом белорусского речного флота. Ситуация с техническим оснащением здесь была противоречивой, по сравнению с 1931 г. мощность только самоходных судов республики к 1982 г. возросла в 30 раз, но их не хватало, поэтому, например, Гомельский облисполком разрешил использовать на р. Сож старые водометные суда [672, л. 67]. Хотя за 1981-91 гг. БРП и было получено 445 новых буксирных теплоходов и несамоходных судов. Проблемой была нехватка судов малого водоизмещения, так как стоимость такого строительства возросла, а перевозки на близкие расстояния являлись нерентабельными. Основу буксирного флота БРП в 1991 г. составили современные буксиры «570» и «730», важным было использование судов с дизелями и металлических барж. Применялись и новые модели, такие, как катер для путейцев производства Пинского СРЗ. Поддержанию флота в исправном состоянии содействовало распространение необходимой для этого информации и передового опыта, позволявшего и на давно известных марках судов добиваться высокого результата [783, л. 45]. Заметим и то, что число судов сократилось за счет вывода из эксплуатации многочисленных, но маломощных единиц, замены их более грузоподъемными.

Продолжили свою работу СРЗ, в 1981 г. Пинский освоил строительство плавающих пунктов техобслуживания несамоходных судов, в 1985 г. выпустил мелко-сидящий буксировщик «БТ-0103», производил теплоход проекта «730», через год «730А». Петриковская верфь освоила баржу на 350 тонн [1245, с. 2]. Гомельский СРЗ в 1991 г. строил буксирные суда проекта «730». Но в целом производимый модельный ряд грузовых судов и их объемы в 1988-91 гг. упали, так как из-за экономических трудностей закупки уменьшились. Гомельский завод был единственным предприятием в СССР, которое строило пассажирские суда на подводных крыльях для малых рек: катера «Волга» и теплоходы «Беларусь» [654, с. 7]. Но на пригородных линиях в гг. Речица, Пинск, Гомель чаще всего курсировали теплоходы «Москвич», их лишь планировали заменить судами на подводных крыльях «Полесье», выпускавшимися с 1982 г., однако «Полесье» чаще продавали за пределы республики, тем, у кого были на это средства.

То есть для технического оснащения пассажирского флота БССР ресурсов не хватало, что стало одним из факторов снижения такого вида перевозок.

Уровень технического обеспечения гражданской авиации республики.

С каждым годом появлялись новые варианты использования имевшихся на вооружении БУГА самолетов. Так, в декабре 1980 г. первый рейс из Минска в Гомель совершил «ТУ-134», через три года он выполнял их там, где ранее летали «Ан-24» и «Як-40». Модели самолетов использовали исходя из возможностей по их приему, так, в своем старом варианте аэропорт «Гродно» мог обслуживать только «АН-2» и «АН-24», но новый готовили к приему «ТУ-134» и «ЯК-40». Впервые в Гродно «ТУ-134» из Минска приняли в декабре 1983 г., через два года его освоил и Витебский аэропорт [960, л.17]. Однако, было много и проблем, так, при высокой интенсивности полетов техника Витебского объединенного авиаотряда, парк которой возрос за 1981-85 гг. до 25 машин, работала на износ по причине слабого обслуживания [959, л. 76]. Здесь дала о себе знать нехватка производственных помещений.

Не было преодолено и отставание с появлением в республике новых моделей, так, начальник БУГА В. Курило планировал получение «ТУ-154» и «Як-42» в 1983 г., но только через четыре года «ТУ-154» впервые совершил посадку, например, в Гомеле. На особо напряженных линиях «ТУ-134» были замещены на более экономичный «ТУ-154М» лишь в 1988 г. [431, с. 22]. Многие другие самолеты в нашу республику не поступили даже с опозданием. В то время как «ИЛ-86» на 350 мест позволял в 2-3 раза увеличить объем перевозок на авиалиниях с интенсивным движением, он вышел на трассы Аэрофлота протяженностью до 4 тыс. км и скоростью 900-950 км/ч еще в 1980 г. Модификация «ИЛ-62М» эксплуатировались как на внутренних, так и на международных трассах соседних республик. «Ил-114» мог доставить 60 пассажиров на расстояние 1000 км. В декабре 1980 г. в первый рейс отправился 120-местный «Як-42» для эксплуатации на линиях до 1500 км. «Ан-28» с 17 пассажирами покрывал расстояние 600 км. «АН-124» был способен взять на борт 150 тонн груза [48, с. 45]. Но наша республика на современный уровень технического обеспечения гражданской авиации в изучаемый период во многом так и не вышла.

Выводы по параграфу. Вопрос с техническим оснащением транспорта республики был одним из наиболее сложных. Это было связано с тем, что получить ресурсы сверх установленного плана в рамках централизованной экономики Советского Союза было очень проблематично. Союзный центр сам решал, что надо и чего не надо отдельно взятым республикам. Не спасала положение и собственная автомобилестроительная и кораблестроительная промышленность БССР, так как на закупки ее продукции ведомствам необходимы были финансовые ресурсы, которые выделялись планомерно, и их для быстрой модернизации не хватало. К тому же техника не всегда была качественной, быстро изнашивалась, не был налажен ее эффективный ремонт.

Для применения новых видов техники необходимо было еще создать соответствующие производственные условия, например, электроподстанции для электропоездов, новые посадочные полосы для самолетов, средств для которых также не хватало. Проблемой оснащения транспорта БССР стала медлительность внедрения новинок в широкое использование, длительный срок их испытания. В течение 1950-80-х гг. техническая политика по отношению к транспорту не подкреплялась выделением достаточных средств для ее реализации, часто не хватало запчастей, сопутствующих материалов, качественных ГСМ. Техника поэтому часто выходила из строя. Из-за отмеченных проблем во многом не был ликвидирован разрыв между возрастающими потребностями экономики и населения республики в транспорте и способностью их удовлетворять.

Определенным выходом из ситуации могло быть более рациональное использование имевшегося парка, его возможностей по грузоподъемности, бережное обслуживание и ремонт, обустройство транспортных коммуникаций, в пер-

вую очередь автодорог, внедрение передовых методов труда, увеличивавших долговечность применения подвижного состава, повышение квалификации обслуживающего персонала, специализация автохозяйств, обеспечение безопасности эксплуатации машин, что, однако, достигалось не везде. Постоянно ставили вопросы перед союзным центром об улучшении технической оснащенности транспорта ведомства и органы власти республики, без их давления ситуация в этом вопросе в лучшую сторону менялась бы медленнее. Техническое развитие транспорта в целом находилось под влиянием развернувшейся в середине 1950-х гг. научно-технической революции, ее идеи отражались в решениях съездов и пленумов, как КПСС, так и КПБ, другое дело, что они медленно выполнялись.

Достижению высоких производственных показателей на транспорте оказалось невозможным без внедрения на БЖД прогрессивной техники, в том числе новых видов тяги (тепловозной и электровозной). Но наша дорога в 1950-80-е гг. отставала от среднесоюзных показателей по ее использованию, что объяснялось влиянием общей сырьевой направленности советской экономики, когда перевооружению подвергались в первую очередь те дороги, которые связывали основные сырьевые районы СССР с промышленными.

Несмотря на трудности основное направление технической реконструкции БЖД с 1960 г. определяли тепловозы, а важнейшим средством повышения эффективности использования дороги в 1970-80-е гг. являлось увеличение нагрузки на вагон. Одним из проблемных вопросов технического прогресса на БЖД с 1963 г. стало внедрение электротяги, так как ее темпы были низкими и программа перевооружения к 1991 г. выполнена не была, удельный вес более выгодной тяги в нашей республике оказался небольшим. Вагонный парк был более подвижен, его использовали все дороги, поэтому он переоснащался более динамично.

Грузовой автопарк республики стал возрождаться с конца 1943 г., использовал в первое послевоенное пятилетие много импортной, но изношенной техники. С 1950-х гг. шли масштабные поставки отечественной продукции, в 1960-70-е гг. были усовершенствованы конструкции машин. Автобусный парк в 1970-80-е гг. ежегодно пополнялся новейшими машинами большой и особо большой вместительности, что положительно сказывалось на организации перевозок пассажиров.

Электротранспорту был характерен короткий модельный ряд и длительное его использование. В 1950-80-е гг. качественное изменение в речном флоте шло по пути увеличения мощности, грузоподъемности, пассажировместимости судов, важным был окончательный переход к середине 1960-е гг. от парового флота к дизельному. Техническое перевооружение воздушного флота БССР обусловило повышение в 1960-70-е гг. эксплуатационных показателей самолето-моторного парка, но новинки появлялись у нас с опозданием.

§ 3. Количественная и качественная динамика грузовых и пассажирских перевозок в БССР

3.1. Восстановление и развитие перевозочного процесса в БССР в конце 1943-1950 гг., проблемы и результаты. Первоочередная роль в перевозках отводилась железнодорожному транспорту, который отличался наибольшими возможностями по их осуществлению, был способен быстро маневрировать своим подвижным составом, являлся всепогодным и круглосуточным, обладал развитой сетью дорог, значимым кадровым потенциалом. Так, на железных дорогах БССР перевозки грузов возобновились с момента освобождения ее первых районов от оккупации осенью 1943 г., когда остро стоял вопрос по обеспечению потребностей фронта. Уже на третий день после взятия Гомеля, 29 ноября 1943 г. на его

узле было открыто движение поездов. Объем перевозок рос изо дня в день, прибытие грузов в тыс. тонн по БЖД за конец 1943 г. составило 707 тыс. т, отправление 158 тыс. [470, с. 41]. В 1944 г. по всем ЖД республики прибытие грузов – 8578 тыс. т, отправление – 4648 тыс. [1330, л. 48]. В то же время из-за ущерба, нанесенного войной, грузооборот в 1945 г. в т-км по сравнению с 1940 г. составил по ЗЖД только 80,5%, по БЖД – 51,1% [1078, с. 281]. В итоге грузооборот белорусских дорог по отправлению в 1945 г. уменьшился в отношении 1940 г. на 40%, по прибытию – на 55% [377, с. 17]. То есть восстанавливать свою работу железнодорожникам нашей республики пришлось с минимальных показателей.

Рост грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок в первое послевоенное пятилетие. Здесь сыграли свою позитивную роль восстановление и развитие материальной базы железных дорог БССР, поставки подвижного состава, подготовка кадров, решения всех ветвей власти, контроль за их выполнением. Без динамичных и интенсивных железнодорожных грузоперевозок нельзя было надеяться на быстрое возрождение всего хозяйства республики, укрепление регионального и межреспубликанского товарообмена. Одним из условий успешной работы железнодорожников стала оборачиваемость вагонов, в 1950 г. среднесуточный пробег локомотивов, средний вес грузового поезда значительно превысили довоенный уровень. Росла среднесуточная погрузка, более четко выполнялся график движения поездов. За 1945-50 гг. прибытие грузов по всем дорогам республики выросло с 9014 тыс. т до 15967,6 тыс., отправление – с 9245 до 13857,2 тыс. [619, лл. 16, 32, 64, 72; 132, лл. 9, 17]. Отметим, что, несмотря на имевшиеся трудности, производственные показатели дорог республики неуклонно возрастали.

После освобождения первых районов БССР начались перевозки пассажиров, по БЖД за конец 1943 г. они составили по отправлению 24 тыс. человек [470, с. 24]. В декабре 1945 г. СНК БССР и ЦК КП(б)Б своим решением обязали железнодорожников переломить негативную ситуацию, которая сложилась с их обслуживанием. Так, в мае 1946 г. было введено в действие летнее расписание пассажирских поездов, плацкартные вагоны прямого сообщения, открыто пригородное движение, например, по линии Минск–Столбцы. В 1948 г. на дорогах был введен новый график движения пассажирских поездов, увеличивший количество поездов и скорость их движения, рейсы выполнялись экспрессными, курьерскими и пассажирскими составами. Тем не менее, постоянно существовало много вопросов. Так, проблемой было то, что билеты в пригородные поезда в 1947-48 гг., например, шедшие из Минска, продавались без учета количества мест. Пассажирооборот был низким, в 1945 г. по сравнению с 1940 г. он составлял по трем ЖД БССР только 26,4%, в 1950 г. – 36,7% довоенного уровня [1078, с. 282]. В то же время постанционное отправление пассажиров по дорогам за 1945-50 гг. выросло с 11920 тыс. человек (в том числе в местном сообщении – 91401 тыс.) до 21918 тыс. (в местном 18852 тыс.) [620, л. 2; 133, л. 2].

Запросы населения стали удовлетворяться сравнительно более полно, чем в начале восстановления, но много вопросов оставалось по качеству обслуживания.

Развитие перевозок и их уровень на автотранспорте общего пользования и электротранспорте. Так, одной из первых в декабре 1943 г. была создана Речицкая автобаза. Однако, фактически гражданские грузоперевозки начались только в 1944 г. и по НКАТ составили лишь 7,17 тыс. тонн при 206,6 тыс. т-км [494, л. 92; 140, лл. 50, 51]. Через год количество АТК выросло, для организации работ по строительству заводов в Минске было создано специальное предприятие. Исходя из Закона о пятилетнем плане развития хозяйства БССР на 1946-50 гг. главными задачами транспорта стало улучшение использования автомобилей, повышение уровня перевозок. Но на пути их выполнения было много препятствий, так, постановление СМ СССР от 5 июля 1947 г. разрешало отправлять в деревню на период сельхоззаготовок до 50% автотранспорта любых предприятий,

не хватало топлива, запчастей, объектов техобслуживания. Нельзя забывать, что с течением времени дали свои плоды усилия власти по улучшению условий эксплуатации транспорта, был произведен перевод машиностроения с военных рельс на мирные. В итоге объем перевозок грузов по Минавтотрансу за 1945-50 гг. вырос в тыс. т с 84,5 до 1805,9 (97% плана), в тыс. т-км с 1751 до 36503,7 (93,6% плана) [614, л. 3 об.; 616, л. 26]. Тем не менее, одной из проблем оказалось невыполнение производственных показателей по перевозкам грузов, в первую очередь из-за неразвитости материально-технической базы.

Если рассмотреть пассажирские автоперевозки, то перед началом войны в БССР протяженность автобусных маршрутов достигала 4,4 тыс. км, в 1940 г. было перевезено 10 млн пассажиров [438, с. 52]. После освобождения положение было плачевным, в июле 1944 г. в Минске стали использоваться первые городские автобусы, которые с перевозками пассажиров не справлялись. По НКАТ перевозки за 1944 г. составили лишь 10 тыс. человек и 172 тыс. пас.-км [494, л. 92; 140, лл. 50, 51]. Ситуация в лучшую сторону менялась медленно, Минск в июле 1946 г. постоянно обслуживало только 10 автобусов, которые ежедневно перевозили до 8 тыс. пассажиров, а остальные две трети парка были законсервированы из-за нехватки бензина и запчастей. В 1947 г. ситуация с перевозками в Минске улучшилась, они обслуживали уже 8 линий с 7.30 до 24 часов. В 1948 г. было усилено внимание на организацию автосообщения с райцентрами. Однако, в целом в развитии пассажирского транспорта было больше проблем, чем достижений. Так, АТК Борисова в 1949 г. не устанавливала время отхода машин с автостанции. Чтобы исправить подобные недостатки, Минавтотранс стал больше уделять внимания контролю за графиком движения. В таких условиях за 1946-50 гг. перевозки пассажиров выросли с 3537,9 тыс. человек до 22477 тыс. (95,6% плана) и с 30656,7 тыс. пас.-км до 178435,5 тыс. (94,9% плана) [1108, л. 28; 616, лл. 26, 27]. Отметим, что с плановыми показателями автотранспорт не справлялся, уровень предоставления транспортных услуг был низким.

Развивались перевозки и электротранспортом, в Минске движение трамвая было восстановлено накануне 1-го мая 1945 г., но его успешной эксплуатации препятствовала слабая материальная база. Ни одна отрасль Минского городского хозяйства, обслуживавшая население, не вызывала столько нареканий, сколько трамвай. Для города в 1946 г. постоянно работало только 3-5 трамвайных вагонов из 9 имевшихся, что не удовлетворяло потребностей. С течением времени ситуация улучшилась. Так, в сентябре 1947 г. после шестилетнего перерыва по улицам Витебска смог пройти трамвай. За 1947 г. трамваем по БССР было перевезено пассажиров более чем в 2 раза, чем в 1946 г., в 1948 г. в 2,2 раза больше, чем в 1947 г., за 1949 г. рост составил 42%, за 1950 г. – 25% [1206, с. 1]. Но в целом объем таких перевозок был незначительным, потребности населения в них удовлетворялись в минимальной степени.

Перевозки речным и воздушным транспортом, препятствия при их осуществлении, показатели работы. Навигацию 1944 г. речники ДДРБ провели в условиях прифронтовой полосы, но своевременно перевезли грузы. Прибытие и отправление грузов по флоту БССР составило 176,3 тыс. т [345, л. 99]. Сложной проблемой в 1945 г. было отсутствие подготовленных предприятиями запасов грузов для их отправки. На перевозки влияло много факторов. В 1946 г. ДДРП основное внимание уделяло своевременной обработке судов под погрузкой, тем не менее, из-за сложных погодных условий и слабой МТБ за 1945-48 гг. прибытие и отправление по флоту БССР колебалось в рамках 844,6-857,9 тыс. т [611, л. 110; 210, л. 139]. В целях организации перевозок предпринималось много усилий со стороны органов власти. Например, важную роль в развитии перевозок сыграло постановление СНК СССР от 9 января 1944 г. о транспортном освоении малых рек. Помогали восстановительные работы и поставки трофейных судов. Значи-

мым стало взаимодействие речников и железнодорожников на перевалках грузов в портах. Реализация подобных мероприятий дала результат. Так, управление по транспортному освоению малых рек при СМ БССР увеличило грузоперевозки в 1949-50 гг. с 255,6 тыс. тонн (85% плана) до 293,8 (83,7% плана) и с 11614 тыс. т-км (105,4% плана) до 14080 тыс. (109,8% плана) [134, л. 11; 612, лл. 5, 6]. В 1950 г. грузооборот всего речного транспорта БССР составил 336 млн т-км [470, с. 3, 4]. С 1945 г. развивалось пассажирское движение, так, выполнение плана перевозок пассажиров на линии Мозырь–Киев составило уже 135%. ДДРП в 1946 г. организовало движение по линии Пинск–Туров, в 1947 г. Могилев–Быхов. Особенностью навигации 1949 г. было использование большего, чем раньше, числа пароходов. Но по Управлению транспортного освоения малых рек при СМ БССР перевозки пассажиров составили 97,8% плана [135, л. 3, 4]. То есть, и речники часто не справлялись с планами по перевозкам, как по грузам, так и по пассажирам.

В отношении авиации проводилась политика, направленная на восстановление воздушного сообщения Минска с Москвой и областными городами, затем очередь дошла до местных линий. Чем больше проходило времени после войны, тем чаще органы власти обращали внимание на перевозки, свидетельством чему было принятое 19 января 1950 г. постановление СМ БССР об улучшении обслуживания пассажиров, но общее количество воспользовавшихся услугами авиации за тот год составило только 21 тыс. человек [1320, с. 3]. Уделялось внимание и грузовым перевозкам, например, за 1948 г. они увеличились на 40% [573, с. 3]. Однако в целом уровень перевозок воздушным транспортом оказался мал.

3.2. Изменение уровня перевозок в республике в 1951-60 гг. по различным видам транспорта. Чтобы достичь роста перевозок, необходимо было не только нарастить материально-техническую базу транспорта, найти необходимые перевозочные ресурсы, но и преодолеть несогласованные действия ряда ведомств. Часто сложностью для транспортников в изучаемый период были экономически неоправданные действия, выражавшиеся во встречных и короткобежных перевозках. Однако органы управления пытались ликвидировать подобные нерациональные перевозки с помощью научно обоснованного размещения предприятий и совершенствования планирования. Одним из факторов улучшения работы транспорта в середине 1950-х гг. стало также развитие смешанных железнодорожно-водных и автомобильных перевозок, «в целях дополнения одних видов транспорта другими укреплялась единая транспортная система». Плановые органы стремились обеспечить пропорции между развитием отраслей хозяйства и транспорта, его отдельных видов, грузовых и пассажирских звеньев. Необходимо также помнить о том, что в 1959 г. напряженные производственные планы по перевозкам на семилетку были поставлены транспортникам XXI съездом КПСС и XXIII съездом КПБ в рамках концепции «строительства коммунизма».

Сложности в достижении количественных и качественных показателей по грузовым железнодорожным перевозкам. В целях достижения плановых показателей железнодорожники стремились повышать интенсивность и ритмичность своей работы. Так, в декабре 1953 г. дороги республики были переведены на работу по зимнему графику при сохранении летних весовых норм, а БЖД смогла перевыполнить план по основным показателям – погрузке и выгрузке, обороту вагона, технической скорости, среднему весу грузового поезда. Чем быстрее оборачивались вагоны, тем лучше дороги справлялись с освоением грузооборота, но на БЖД большинство вагонов, например, в 1955 г. грузилось и выгружалось на промежуточных станциях, где они часто задерживались. То есть часть резервов по ускорению оборота вагонов таилась в более тщательной подготовке перевозочного процесса. Успехи чередовались с потерями, так, качественный показатель – оборот вагона БЖД в 1955 г. увеличился по сравнению с планом

на 1,5 часа, но недостаточно была использована его подъемная сила и вместимость, неудовлетворительно выполнялся график движения поездов. Но, несмотря на проблемы, время оборота грузового вагона на БЖД сократилось в 1955 г. по сравнению с 1950 г. на 16%, а среднесуточный пробег паровоза увеличился на 14% [192, с. 2]. Прибытие грузов по всем дорогам республики за 1951-56 гг. находилось в рамках 5627-15926 тыс. т, отправление в рамках 13372-15846 тыс. [696, л. 9, 17; 50, л. 19, 54, 59]. За 1955 г. годовой грузооборот вырос на 19%, его величина в 1955 г. превысила 16 млрд т-км, за 1951-55 г. грузооборот увеличился в 1,5 раза [258, с. 1].

Значимые изменения в развитии перевозок произошли во 2-й половине 1950-х гг., отразив рост материально-технического обеспечения транспорта. Достижение плановых заданий БЖД в 1956 г. происходило с помощью внедрения нового оборудования, технологии и передового опыта, повышения уровня эксплуатационной работы. Тем не менее, и в тот момент дорогой не были использованы резервы для увеличения грузооборота и погрузки, не было выполнено плановое задание по ускорению оборота грузового вагона. Слабо в 1957 г. использовался такой фактор, как среднесуточный пробег локомотивов, часто срывалось отправление поездов по графику только потому, что паровозы больше положенного времени находились на участке. Успехи по-прежнему чередовались с неудачами, в 1958 г. БЖД справилась с заданиями по общему грузообороту, но не выполнила план по перевозке ряда грузов. Происходило отправление неполновесных и неполносоставных поездов, были велики резервные пробеги паровозов, более 45% станций не выполнили норму простоя вагонов. В 1959 г. было передержано сверх нормы свыше 430 тыс. вагонов [263, с. 2]. По информации отдела транспорта и связи ЦК КПБ, с 1950-х гг. рост грузооборота происходил главным образом в результате освоения дополнительных потоков массовых грузов и увеличения дальности перевозок, что объяснялось спецификой хозяйства, для которого в тот период было характерно увеличение выпуска массовой продукции. Перевод БЖД на семичасовой рабочий день в 1960 г. заставил ее организовать свою работу так, чтобы при этом сокращении обеспечивать нужды в перевозках, что выразилось в росте подач вагонов, ускорении среднесуточного пробега паровозов. В 1958 г. на БЖД было отправлено грузов в 1,5 раза больше, чем в 1950 г., прибытие возросло более чем в 2 раза [400, с. 121]. За 1956-58 гг. перевозки грузов по отправлению выросли в тыс. т с 15846 до 20845 (104,7% плана), по прибытию – в млн т с 5627 до 7298,6 (101,9% плана), в млн т-км за 1956-60 гг. увеличились с 19020 до 25700 (98% плана) [50, л. 19, 54, 59; 622, лл. 19, 57; 346, л. 46]. В большинстве случаев железнодорожники выполняли общие плановые показатели, что, однако, не касалось ряда отдельно взятых грузов.

Состояние железнодорожных пассажирских перевозок республики в 1951-60 гг. В развитии перевозок пассажиров проявились также как положительные, так и отрицательные моменты. С одной стороны работники вокзала Орша-Центральная с 1951 г. применяли организацию продажи транзитным пассажирам билетов непосредственно в поездах, в 1953 г. было увеличено количество пригородных составов. С другой стороны, проблемой были неувязки в расписаниях поездов, когда приходилось долго ждать необходимого отправления. К тому же управление БЖД в выходные дни не увеличивало количество вагонов в поездах, несмотря на просьбы населения. Тем не менее, произошел рост пассажирских перевозок, по всем дорогам БССР отправление за 1950-55 г. выросло с 21918 до 32481 тыс. человек (в том числе в пригородном с 18852 до 29364) [133, л. 2; 621, л. 25]. Из достижений необходимо выделить также то, что на ст. Барановичи-Полесские в 1956 г. для транзитных пассажиров была открыта гостиница на 75 мест, местные пассажиры имели возможность приобрести билеты в предварительной кассе за 7 дней до поездки, через справочное бюро была организована

доставка билетов на дом. В Минске в июне 1960 г. была организована предварительная продажа билетов на пригородные поезда, кассиры продавали билеты на предприятиях. По новому графику движения летом 1960 г. была увеличена маршрутная скорость поездов на 3,5%, и минчане смогли доехать до Москвы скорым поездом за 12 часов. Много осталось и отрицательных моментов, так, сессии Витебского облсовета в 1958 г. пришлось обратиться к облисполкому с просьбой восстановить пригородный поезд Полоцк–Бигосово, то есть БЖД стремилась избавиться от мало доходных маршрутов. Вызывала возражения система оформления проездных документов, отнимавшая много времени. Тем не менее, отправление пассажиров в тыс. человек по БЖД за 1956-60 гг. выросло с 29400 до 32100 (в том числе пригородное – 24900), перевозки в млн пас.-км уменьшились с 3557 до 3375 [50, л. 19, 54, 59; 346, л. 46; 7470, л. 66]. Повлияло то, что больше нагрузки взял на себя быстро развивавшийся автотранспорт.

Решение вопросов в организации грузовых перевозок автотранспортом общего пользования по БССР. Главными проблемами автотранспорта в 1-й половине 1950-х гг. были большие простои и порожние пробеги, актуальными являлись и вопросы увеличения объема тонно-километров, экономии горючего и снижения эксплуатационных расходов. Однако по Минавтотрансу в 1953 г. были допущены большие простои, что сдерживало рост его грузоперевозок. В то же время руководителей автотрестов органы власти постоянно обязывали лучше нагружать автомобили работой, так, как за 1953-54 гг. снабжение необходимыми материалами и оборудованием было в основном упорядочено. Частичное решение отмеченных проблем позволило увеличить перевозки грузов по Минавтотрансу за 1951-55 гг. в тыс. тонн с 1937 (100,4% плана) до 16202 (98,2% плана), в тыс. т-км – с 40873,9 (101,2% плана) до 350437 (100,8% плана) [1109, л. 27, 31; 617, л. 16, 17]. Однако, по мнению руководителя МАТШД, высказанному в 1956 г., достигнутый уровень перевозок не обеспечивал возрастающие потребности республики. В 1951-56 г. значительная часть грузовых автомобилей простаивала, плохо использовались автоприцепы. Для исправления ситуации происходило расширение автохозяйств, улучшалось их обеспечение. За 1957-59 гг. были расширены централизованные перевозки, но проблему простоев и порожних пробегов они до конца не решили. Для противодействия простоям постановление СМ БССР от 30 октября 1957 г. обязало автотресты обеспечить бесперебойную работу в праздничные дни по подвозке грузов к станциям железных дорог и вывозу грузов. ЦК КПБ в 1960 г. обязал ГУАТ лучше выполнять решения республиканских органов власти об улучшении работы транспорта. Несмотря на недостатки грузоперевозки ГУАТ в тыс. т выросли за 1956-60 гг. с 22097 (97,7% плана) до 83000 (107% плана), в тыс. т-км увеличились с 444652 (105,1% плана) до 1203000 (102% плана) при ежегодном росте в пределах 12-24%. Увеличение перевозок грузов в 1956-59 гг. находилось в рамках 26-36% за год [142, л. 15; 346, л. 46]. Здесь повлияло получение большого количества новых автомобилей и лучшее использование уже имевшихся.

Автотранспортные пассажирские перевозки в 1950-е гг., качественный и количественный рост. Состояние пассажирского движения в начале десятилетия вызывало большие вопросы, так, по Минску городские автобусы ходили переполненными, не останавливались на ряде остановок. Пригородное движение возле Минска в 1951 г. было нерегулярным, у диспетчеров не было информации о наличии автобусов. С расширением автопарка и реализацией комплекса мероприятий по рационализации работы ситуация улучшилась, например, с 1954 г. началось сообщение между Минском и Вильнюсом, автобус находился в пути 6 часов 30 минут, цена билета – 47 руб., после снижения тарифов на проезд количество пассажиров на подобных линиях увеличилось. Отражая усилия органов власти по упорядочению снабжения, протяженность маршрутов по БССР за 1951-55 г. возросла в 2 раза, что позволило улучшить обслуживание населения. Перевозки

пассажиры Минавтотрансом за 1951-55 гг. в тыс. человек выросли с 32957,3 (116,1% плана) до 142400 (104,5% плана), в тыс. пас.-км – с 226969,5 (100% плана) до 716255 (97,3% плана) [1109, лл. 29, 31; 617, л. 17]. Из положительного в развитии перевозок пассажиров в новом пятилетии необходимо отметить, что в мае 1956 г. регулярное автобусное сообщение поддерживалось уже между 160 городами и райцентрами, протяженность междугородних линий превысила 16 тыс. км [572, с. 2]. К началу летних пассажирских перевозок 1960 г. функционировало 687 междугородних и пригородных маршрутов на 52 тыс. км [7, с. 4]. Хватало и негативного, расписания и графики движения автобусов во многих случаях не соблюдались, даже в областных городах приходилось до 30 минут проводить на остановке в ожидании автобуса. Они могли ходить один за одним, или их вообще не было. Перевозки пассажиров ГУАТ за 1956-60 гг. в тыс. человек тем не менее выросли с 189700 (86,8% плана) до 275328 (100,7% плана), в тыс. пас.-км увеличились с 959915 (89,5% плана) до 1723459 (106% плана). Перевозки за 1956-59 гг. росли в рамках 7-33% [142, лл. 16, 17; 346, л. 46]. В целом к концу десятилетия плановые показатели стали выполняться, несмотря на их увеличение.

Электротранспортные перевозки, сложности и итоги. Преодолевая имевшиеся проблемы, развивался электротранспорт, так, в 1951 г. сессия Минского горсовета отметила недостаточную обеспеченность трамвайным сообщением крупных промышленных, жилых районов и помогла введению в городе с сентября 1952 г. троллейбуса. Уже за 1954 г. трамваями и троллейбусами в республике было перевезено 100 млн человек [1240, л. 2]. Но электротранспорт медленно ликвидировал недостатки в своем развитии, например, трамвай в Витебске в 1956 г. из-за недостаточной подачи электроэнергии двигался с пониженной скоростью, выходил на линии с опозданием, нарушался график движения, происходили простои по неисправностям. Недостаточно хорошо работала диспетчерская служба, и поэтому в Минске в 1957 г. одни трамвайные вагоны ходили переполненные, а другие пустые. Троллейбус Минска поздно начинал и рано заканчивал работать, из-за чего многие рабочие не могли им пользоваться. Однако, после реконструкции центрального проспекта в Минске, с ноября 1958 г. троллейбусы стали двигаться по нему с интервалом в 2-3 минуты. Перевозки пассажиров трамваем в 1960 г. составили 103,8 млн чел., троллейбусом – 62,3 млн [579, с. 160, 161]. Дало о себе знать устранение ряда имевшихся недостатков.

Показатели перевозочной работы на речном транспорте. В целях повышения эффективности перевозок в республике проводились мероприятия по снижению их себестоимости, ускоренному продвижению грузов. Особенностью периода стало осуществление судоходства на таких малых реках, как Горынь, Щара, Птичь, но там были велики простои флота. В итоге по Управлению транспортного освоения малых рек при СМ БССР перевозки грузов не достигли плановых показателей, в 1951 г. составив 231,9 тыс. тонн (70,3% плана), в тыс. т-км 11977,5 (74,9% плана) [135, лл. 3, 4]. Но в целом грузооборот по малым рекам увеличился за 1953 г. на 34%, за 1954 г. – на 22%, перевозка грузов – на 25% [192, с. 2]. В 1953 г. серьезной проблемой речников была нехватка грузов для загрузки порожняка, в то время как, например, древесина перевозилась в вагонах, то есть проявилась несогласованная позиция различных ведомств. Используя пополнение флота и увеличение потребностей хозяйства в различных материалах, по УРТ БССР перевозки грузов в тыс. т. выросли за 1953-55 гг. с 295 до 353 (78,4% плана), в тыс. т-км – с 21562,9 до 25242,7 (89,2% плана) [601, л. 37; 613, л. 4]. Отметим, что речники часто не выполняли плановые показатели, в первую очередь, из-за гидрологических условий. Тем не менее, флот в целом за 1951-55 гг. увеличил грузооборот на 77% [192, с. 2]. Во 2-й половине 1950-х гг. в работе речников произошли значительные изменения. Так, в Гомеле они весной 1956 г. предложили погрузку несамоходных судов до начала навигации, что дало возможность быст-

рее перевезти первые партии. Если в 1951-56 гг. на таких маршрутах, как Киев–Мозырь, Мозырь–Пинск, Пинск–Брест, суда вынуждены были делать остановки, то в 1957 г. их почти не было, что позволило сократить время их нахождения в пути. Производительность самоходного сухогрузного флота за 1957 г. выросла на 10%, однако использование буксирного флота и сухогрузных барж, наоборот, ухудшилось. Стоянки и простои в 1958 г. снизились, но все еще были большими, в 1960 г. они несколько увеличились, на что более всего повлияла недостаточная глубина рек. Из-за этого и перевозки грузов по ГУРФ за 1956-60 гг. в тыс. т. колебались в рамках 2732,9 (93,6% плана) – 2442 (111% плана), в тыс. т-км в пределах 879200 (91,1% плана) – 1134000 (103% плана) [137, л. 6; 1240, лл. 14, 75]. Выделим здесь тот факт, что при благоприятных погодных условиях планы выполнялись, перевыполнялись и наоборот.

Значимым стало открытие новых пассажирских линий на малых реках республики, например, Гомель-Светиловичи протяженностью 90 км по рекам Сож и Бесядь. По Управлению транспортного освоения малых рек за 1951 г. судами было перевезено 15,1 тыс. человек, сделано 876 тыс. пас.-км (43,7% плана) [135, лл. 3, 4]. Использовался флот и для организации туризма, по УРТ БССР перевозки пассажиров за 1953-55 гг. на судах колебались в рамках 46,7-48,9 тыс. человек, по пас.-км. – в рамках 1737,5-1934 тыс. [601, л. 38; 613, л. 18]. Несмотря на имевшиеся спады в отдельные годы, за 1951-55 гг. перевозки пассажиров всем флотом увеличились на 20% [192, с. 2]. В навигацию 1956 г. мелкие пристани массово использовали катера, в 1957 г. по Западно-Двинскому участку стали ходить теплоходы «Неман», на Гомельском участке в 1960 г. было введено речное такси «Стрела». На реках в 1958 г. действовало уже 33 пассажирских линии, через год на Березине и Днепре стали курсировать теплоходы для отдыхающих. Перевозки пассажиров в тыс. человек по ГУРФ за 1956-60 гг. выросли с 1110,8 (87,1% плана) до 1874 (93% плана), в тыс. пас.-км с 34500 (87,4% плана) до 43000 (75% плана) [137, л. 7; 346, л. 46]. Во многом из-за конкуренции со стороны других видов транспорта планы по перевозкам были далеки от выполнения.

Перевозочная работа воздушного транспорта, функционирование трубопроводов. Самолеты использовались для доставки в Минск и областные центры газет, журналов, писем и посылок, по воздуху перевозились сотни тонн посевных грузов, скоропортящиеся продукты. Авиалинии связывали столицу БССР с Москвой и другими городами союзных республик, с 1953 г. – со всеми областями республики. Уровень пассажирских перевозок длительное время оставался невысоким и по оценке в 1953 г. составлял 22 тыс. человек, в 1954-55 гг. увеличивался по несколько тыс. в год [1156, л. 12]. Но в связи со снижением тарифов и вводом в строй новых самолетов количество пассажиров в 1957 г. резко увеличилось, а новое снижение цен на авиабилеты привело в 1959 г. к увеличению числа пассажиров по местным линиям. Однако, частым явлением был приход таких самолетов не по расписанию. Тем не менее, за 1950-58 гг. объем пассажирских перевозок увеличился в 4,5 раза [1320, с. 2]. В 1958 г. самолеты перевезли 95 тыс. человек, за 1959-60 гг. объем транспортной работы в т-км возрос в 2 раза, пассажирских перевозок – в 3 раза [177, с. 4]. С 1960 г. выполнением работы занялся трубопроводный транспорт, стал поступать природный газ по линиям Дашава–Минск и Щорс–Гомель, что позволило в Минске и Гомеле газифицировать 21 тыс. квартир [1270, с. 2]. Каждое транспортное подразделение получило свой участок работы.

3.3. Состояние перевозочного процесса за 1961-70 гг., основные показатели транспортной работы. Для развития перевозок органами управления до середины 1960-х гг. чаще использовались административные методы, экономические рычаги в виде поощрительных тарифов применялись редко, так как транспортные расходы предприятиями не планировались. Это мешало распределению перевозок по видам транспорта, не всегда ведомства перевозили те грузы, кото-

рые им были наиболее выгодны. Показатели транспортной работы зависели от множества условий. Например, по БЖД неравномерное выполнение грузовой работы на станциях вызвало в 1962 г. большой простой вагонов, потянувший за собой непроизводительное использование автотранспорта общего пользования. Чтобы сократить простои вагонов, с малодеятельных подъездных путей снимали грузовую работу и концентрировали ее в местах общего пользования. В то же время другой причиной простоев была неудовлетворительная работа промышленных предприятий по организации погрузки и выгрузки, особенно в выходные дни. БЖД также страдала от короткопробежных перевозок, которые выгоднее было бы совершать автотранспортом, но такое перераспределение нагрузки растянулось на долгие годы и до конца доведено не было. Речной транспорт так и не смог получить себе те грузы, которые тяготели к водным путям, что снижало эффективность его работы. Во 2-й половине 1960-х гг. транспорт БССР вступил в период изменений, которые повлияли на рост количества и улучшение качественных показателей перевозок, что стало следствием использования экономических рычагов управления.

Степень выполнения показателей по перевозкам грузов на БЖД. Здесь необходимо отметить имевшиеся колебания. Так, значимым было достигнутое, например за 1964 г., ускорение оборота вагонов на 3 часа, в основном за счет сокращения стоянок поездов на промежуточных станциях и усовершенствования графика движения. Установленные на 1961 г. и на 1963, 1964 гг. задания по среднесуточному пробегу грузового паровоза, участковой скорости движения грузовых поездов были выполнены, в 1962 г. – нет. Не были в 1961-63 гг. выполнены и задания по сокращению простоев вагонов под грузовыми операциями, в 1964 г. выполнение было достигнуто. Одной из причин неудовлетворительного вывоза грузов и планирования этой работы было несвоевременное информирование работниками транспорта заводов о подходе и подаче вагонов под погрузку-выгрузку. Тем не менее за 1961-65 гг. грузоперевозки БЖД в млн т-км выросли с 28933,7 (102% плана) до 37182 (103% плана), отправление грузов в тыс. тонн – с 25569,4 (102% плана) до 34012. Прибытие грузов в тыс. т за 1962-65 гг. выросло с 50217 до 62499 [1240, лл. 4, 67; 1257, л. 5; 208, л. 6]. Во 2-й половине 1960-х гг. на БЖД главной проблемой оставались простои вагонов и вывоз грузов со станций. В конце десятилетия слабо сокращались нерациональные перевозки, недостаточно развивались перевозки грузов в контейнерах, не соответствовал требованиям уровень маршрутизации. Железнодорожники пытались решить эти вопросы. Так, в 1968 г. изыскивались резервы повышения производительности вагонов, усиления темпов погрузки и выгрузки. В 1966-67 гг. были выполнены задания по среднесуточной производительности вагона, в 1968-69 гг. нет, затем в 1970 г. снова выполнено. В 1966, 1968-69 гг. повышалась производительность локомотивов. В 1966-67 гг. было сокращено среднее время оборота грузового вагона. Грузоперевозки в млн т-км по БЖД за 1966-70 гг. увеличились с 38564 (101% плана) до 49992 (105% плана), перевозки грузов в млн т возросли с 37,7 (101% плана) до 56,6 (103% плана), прибытие грузов в тыс. т увеличились с 64684 до 83021, отправление – с 36541 до. 54832 [1090, л. 23; 1092, л. 37]. За 1959-69 гг. БЖД увеличила отправление грузов более чем в два раза, общий грузооборот возрос в 1,8 раза [400, с. 124]. В целом, несмотря на невыполнение ряда качественных показателей за отдельные годы, по количественным был значительный рост.

Расширение пассажирской работы на железнодорожном транспорте. Много делалось для улучшения обслуживания пассажиров, в расписаниях движения поездов в 1962 г. были упразднены ненужные стоянки и ускорено движение, в поездах кассиры обслужили 40 тыс. человек, 20 тыс. билетов было доставлено на дом, а 570 тыс. проданы в предварительных кассах [1169, с. 1]. Летом 1963 г. по просьбам населения было установлено более удобное время отправления ряда поездов. В соответствии с распоряжением СМ СССР от 20 мая 1965 г. стали дейст-

вывать абонентские билеты на пригородные поезда, ряд пригородных поездов был радиофицирован, улучшено их проследование по расписанию. Тем не менее, о неполадках в обслуживании в поездах, особенно пригородных, было отмечено на XXV съезде КПБ. Однако, положительные сдвиги в организации перевозок позволили за 1960-65 гг. увеличить отправление пассажиров в тыс. человек с 32100 (в том числе пригородных 24900) до 40300 (пригородных 31840). Перевозки в млн пас.-км за 1961-62 гг. выросли с 3713 (103% плана) до 4047 (106% плана) [346, л. 46; 208, л. 6]. Из новшеств в обеспечении пассажирских перемещений во 2-й половине десятилетия необходимо отметить введение в 1966 г. прямых плацкарт для пассажиров, следовавших через Москву на Север, Дальний Восток. Массовой стала в 1970 г. продажа билетов через предварительные кассы, по Минскому отделению доставка билетов на дом составила 20% общей предварительной продажи. Отправление пассажиров в тыс. человек по БЖД за 1966-70 гг. выросло с 44905 (в том числе пригородных 35446) до 63353 (пригородных 51490), в 1970 г. пассажирооборот составил 7255 млн пас.-км. План пассажирооборота в 1966-68 гг. перевыполнялся, в 1969-70 гг. нет, рост пассажирооборота в 1966-68 гг. составлял 9-14% [1090, л. 23; 1092, л. 37]. Заметим, что железнодорожники в ряде случаев быстро откликнулись на рост потребностей в их услугах, предоставляли дополнительные поезда.

Динамика грузовой и пассажирской работы на автотранспорте общего пользования, выполнение плановых показателей. На обеспечение перевозок автотранспортом в 1-й половине 1960-х гг. оказывали влияние различные факторы, так, перевозки грузов автомашинами могли осуществляться по расписанию только при условиях их хорошего техобслуживания. Перевозки было сложно планировать, и в 1963 г. половина автомобилей в республике курсировала порожняком. Не придавала устойчивости перевозкам малая экономическая самостоятельность предприятий. Если за 1959-65 гг. стоимость основных фондов в хозяйствах Брестского облавтотреста увеличилась в 2,5 раза, то в июне 1965 г. Минавтотранс изъясил у него 40 тыс. руб. В такой противоречивой ситуации все время происходил поиск новых форм работы, которые удешевляли перевозки и уменьшали простои. Большая экономия в 1965 г. была получена за счет создания специализированных автокомбинатов. Новые методы работы внесли свой вклад в то, что грузоперевозки в тыс. т за 1961-65 гг. выросли с 87980 (107% плана) до 130800 (105% плана), в тыс. т-км увеличились с 1232000 (101% плана) до 1949000 (109% плана) [5, л. 6; 1091, л. 11]. К сожалению, во 2-й половине 1960-х гг. из-за недостаточного использования экономических рычагов управления остались значительными порожние пробеги, простои машин под погрузкой. Во многих организациях заявки на перевозки составлялись без расчетов фактической потребности в них, применение почасовой оплаты грузовых автомобилей приводило к ухудшению использования парка и увеличению расходов. В условия планирования по-новому в 1968 г. обслуживание перевозками предприятий промышленности еще не отвечало потребностям, ежедневные остатки готовой продукции промышленности, не вывезенной с железнодорожных станций, в октябре 1968 г. достигали 50 тыс. т [439, с. 2]. Сложностью в работе грузового автотранспорта было его недостаточное использование в субботние и воскресные дни. Однако, финансовые и материальные влияния в укрепление МТБ транспорта общего пользования, рост промышленного производства помогли ему поднять перевозки в тыс. т за 1966-70-е гг. с 145900 (105% плана) до 222319 (100,7% плана), в тыс. т-км увеличить с 2007000 (103% плана) до 3442779 (103% плана) [5, л. 6; 1092, л. 25].

Больше стало уделяться внимания и обеспечению транспортных нужд населения, так, постановлением СМ БССР от 18 июня 1962 г. была создана сеть бюро транспортных услуг. В марте 1965 г. действовало 2065 автомаршрутов протяженностью в 108,4 тыс. км, из них до 40 тыс. км – в сельской местности. В 62 городах действовало внутригородское движение автобусов, автобусами перевозилось до

67% всех пассажиров по республике [455, с. 4]. Для улучшения работы, например, Могилевский облавтотрест изменял графики и расписание движения некоторых автобусов городского и пригородного сообщения. Тем не менее, в осуществлении перевозок оставались нерешенные вопросы, так, в Витебске в 1961 г. из-за нехватки средств было закрыто несколько маршрутов. В 1962 г. был массовым несвоевременный выезд автобусов в рейсы из Минска. Но, несмотря на трудности, перевозки пассажиров по ГУАТ (Минавтотранс) в тыс. человек за 1961-65 гг. выросли с 368311 (102% плана) до 629463,1 (по новой методике), в тыс. пас.-км увеличились с 2119854 (102% плана) до 4710415,5 (по новой методике). Годовой план по перевозке пассажиров и пассажирообороту в 1964-65 гг. не выполнялся [1091, л. 20, 21]. Во 2-й половине 1960-х гг. развитию пассажирской работы стало уделяться внимания значительно больше, что было связано с комплексом мероприятий, предложенных органами власти. В мае 1966 г. до 69% всех пассажиров в БССР пользовались автобусами, действовало 2400 маршрутов на 126,5 тыс. км, автосообщением были связаны 90% сельских Советов и 65% всех населенных пунктов. В сентябре 1970 г. – уже 95% центров сельских Советов и 88% населенных пунктов [9, с. 1]. Тем не менее, транспорт все еще не полностью обеспечивал возросшие потребности населения, в «часы пик» в городах он был перегружен, а в межпиковое время недогружен, часть машин выходила на городские линии с опозданием, большое количество рейсов срывалось из-за неисправностей. На междугородних маршрутах нерегулярно передавалась информация о прохождении автобусов. Однако, активное дорожное строительство и пополнение парка автобусов, а также и рост населения позволили за 1966-70-е гг. Минавтотрансу увеличить перевозки пассажиров в тыс. человек с 712716 до 934226, в тыс. пас.-км возросли с 5378418 до 7589830. В 1966-68 гг. план автобусного пассажирооборота перевыполнялся, в 1969-70 гг. выполнялся [1092, лл. 16, 17, 18, 25, 26]. Автотранспортники смогли удовлетворить в этот период основные потребности населения в своих услугах, но не по их качеству.

Ситуация с перевозками на электротранспорте. Перевозки данного вида динамично развивались, отражая потребности больших городов, так, в 1962 г. была сдана в эксплуатацию первая очередь троллейбуса в Гомеле, но в Минске постоянно чувствовалась нехватка троллейбусов, особенно в новых микрорайонах. Тем не менее, несмотря на недостаток в новых линиях и подвижном составе, только в 1965 г. трамваем по БССР было перевезено 113,2 млн чел., троллейбусом 123,5 млн [579, с. 160, 161]. Троллейбусное сообщение ежегодно укреплялось. Динамично росли и масштабы перевозок. Так, Минский и Витебский трамваи перевозили в 1966 г. в сутки до 250 тыс. пассажиров, троллейбусом ежедневно в Минске и Гомеле пользовались 320 тыс. человек [40, с. 3]. С 1966 г. в Минске курсировали трамвайные вагоны целевого назначения, которые подходили к воротам крупных заводов к окончанию на них рабочих смен. За 1966-70 гг. протяженность троллейбусных линий БССР увеличилась в 1,4 раза. Новые маршруты развивались с учетом обеспечения транспортной связью жилых микрорайонов с центрами городов, благодаря совершенствованию диспетчерских и аварийных служб, внедрению технических средств связи движение стало более регулярным, повысилась его скорость. Перевозки пассажиров трамваем за 1965-70 гг. в млн человек возросли с 113,2 до 122,7, троллейбусом – с 123,5 до 200,3 [579, с. 160, 161]. Без этого вида транспорта развитие крупных городов обойтись не могло.

Проблемы в развитии перевозок на речном флоте, нестабильность достигнутых показателей. На флоте в начале 1960-х гг. не был решен вопрос с механизацией труда, поэтому не выполнялись планы перевозок ряда грузов, недостатками в своей работе ГУРФ признало также низкий уровень эксплуатационной работы. Речниками прилагались недостаточные усилия по улучшению таких показателей, как простой флота под погрузкой и себестоимость перевозок. В целях выхода из ситуации, например, Речицкий эксплуатационный участок в 1963 г.

проводил дополнительные рейсы за счет сэкономленного времени. Но усилий подобного типа оказалось мало, и как следствие, в 1959-65 гг. были убыточны как пассажирские, так и грузовые перевозки. Тем не менее, благодаря передаче речникам ряда грузовых потоков с других видов транспорта, перестройке их подразделений за 1959-62 гг. перевозки увеличились в 5 раз [375, с. 2]. По грузам ГУРФ за 1961-65 гг. в тыс. т их нарастили с 2287,4 (90% плана) до 3480 (114% плана), в тыс. т-км с 1025000 (88% плана) до 1239000 (106% плана) [1257, л. 25; 208, л. 3]. Однако, по мнению руководства речного транспорта БССР, в 1966 г. общий уровень его развития и экономические показатели работы остались недостаточными, лишь треть всех грузов он доставлял потребителям со скоростями, не уступавшими железнодорожному транспорту. В 1966-69 гг. темпы роста грузооборота были низкими и не превышали 1,5-2%, главной причиной чего было отсутствие генеральной схемы развития перевозок [441, с. 2]. Из вопросов, не решенных на флоте, органы управления БССР в конце 1960-х г. выделили нарушения графиков движения судов, их простои и недогруженность. Несмотря на отмеченные сложности, перевозки грузов по ГУРФ увеличились за 1966-70-е гг. в тыс. т. с 3800 (105% плана) до 5295 (104% плана), в тыс. т-км возросли с 1203000 (103%) до 1223000 (101% плана), отправление грузов в тыс. т. увеличилось с 3493,6 до 5019,4, прибытие с 5643,8 до 7278,1 [1090, л. 6; 1092, л. 28].

С трудностями, но развивалось в 1-й половине 1960-х гг. пассажирское речное сообщение, с 1963 г. витебские речники активно предлагали пассажирам речные трамваи, такси на подводных крыльях и баржи-веранды, однако не всегда рейсы шли по расписанию. Гомельским портом в 1962 г. было расширено скоростное пассажирское сообщение, с 1964 г. от Гомеля до Киева и Мозыря курсировали три «Ракеты», но снизились перевозки переправами. Перевозки пассажиров в тыс. человек по ГУРФ за 1961-65 гг. колебались с 1902,5 (102% плана) до 1759, в тыс. пас.-км увеличились с 43000 (84% плана) до 35000, планы в 1962-65 г. не выполнялись [7470, лл. 6, 75; 579, с. 156, 157]. Как и на других видах транспорта, на речном стремились увеличить перевозки пассажиров, предлагая ими новые рейсы. Так, в навигацию 1966 г. было открыто 29 транзитных, местных и пригородных линий, в том числе 4 скоростных, которые обслуживались судами на подводных крыльях, увеличилась дальность пассажирских перевозок. В 1966-68 гг. планы пассажирооборота и перевозок пассажиров перевыполнялись при ежегодном увеличении пассажирооборота до 10%, в 1969 г. план пассажирооборота был выполнен, в 1970 г. невыполнен, перевозки составили 1324 тыс. человек, 39000 тыс. пас.-км [1092, л. 28]. Здесь вновь оказала влияние гидрологическая ситуация, но оно было уже меньшим, так как использовались новые модели судов для мелководья.

Увеличение перевозок воздушным транспортом, рост эксплуатационной работы по трубопроводам. Благодаря развитию материально-технической базы по сравнению с 1940 г. объем пассажирских воздушных перевозок в 1961 г. вырос в 35 раз [1320, с. 3]. Белорусские авиаторы в 1962 г. обеспечивали 90 авиатрасс общей протяженностью 9 тыс. км, за 1959-65 гг. пассажиропоток увеличился в 8,3 раза, перевозки грузов – в 7,2 раз. Общая протяженность воздушных путей увеличилась в 2 раза и составила 14 тыс. км. [1176, с. 3]. Пассажирооборот в млн пас.-км колебался в 1963-65 гг. с 0,365 (99% плана) до 0,361. Перевозки пассажиров в тыс. человек выросли с 621,4 (95% плана) до 790,8 (106,5%). Перевозки грузов за 1963-65 гг. увеличились с 8385 т (100,2% плана) до 13143 (103%) [1156, л. 12; 1157, л. 11, 21]. Во 2-й половине 1960-х гг. сократилось время пребывания пассажиров в полете, на увеличение объема авиaperезовок повлияло внедрение новых типов самолетов. Однако, перевозкам были свойственны недостатки: например, в Могилевской области происходили опоздания и отмены рейсов. Регулярность полетов на местных воздушных линиях была низкая, было плохо составлено расписание. Тем не менее, объем пассажирских перевозок БУГА за

1958-67 гг. увеличился в 11,3 раз, общая протяженность воздушных линий в августе 1968 г. составила 22 тыс. км [177, с. 4]. Пассажирооборот в млн пас.-км вырос в 1965-70 гг. с 361 до 856 (104,5%). Перевозки пассажиров за 1966-70-е гг. в тыс. чел. увеличились с 856 (98,5%) до 1386 (97,5%), перевозки грузов в тоннах – с 13456 (93% плана) до 23401 (104% плана) [1157, л. 11, 21; 1158, л. 16, 23; 608, л. 84]. Имел место факт все время повышавшегося спроса на авиаперевозки.

Не стояло в стороне развитие трубопроводного транспорта, за 1961-70 г. по газопроводу Дашава–Минск в БССР было подано 17,6 млн куб. газа [155, с. 4]. Благодаря вводу в 1969 г. в эксплуатацию двух промежуточных станций объем транспортировки нефти в ПУНД возрос в 1,5 раза, а грузооборот действовавших трубопроводов – почти в 2,3 раза [562, с. 1]. В целом этот вид транспорта в своем развитии обгонял все другие.

3.4. Развитие перевозок в республике за 1971-80 гг., основные проблемы их роста. В новом десятилетии перевозки продолжали в основном динамично развиваться, но на транспорте допускались непроизводительные простои под погрузочными операциями, недостаточно сокращались порожние пробеги, не полностью использовалась грузоподъемность подвижного состава, был невыполнен план перевозок некоторых грузов. Это происходило, несмотря на положительный опыт деятельности Республиканского совета по координации работы различных видов транспорта, внедрение передовых методов труда, расширение материально-технической базы. То есть необходимо было еще и рационально использовать имевшиеся возможности, шире применять экономическую стимуляцию труда. По мнению ЦК КПБ, необеспеченность потребностей в перевозках приводила к нарушению нормального технологического цикла в промышленности и строительстве, усложняла ситуацию в сельскохозяйственном производстве, тормозился экономический рост по всем отраслям хозяйства. Недостаточное, в ряде случаев малорезультативное внимание к транспорту выступило одним из негативных факторов, замедливших экономическое развитие в конце 1970-х гг.

Грузовая работа на железнодорожном транспорте, различия в достижениях плановых показателей. На БЖД 1-й половины 1970-х гг. сокращалась непроизводительная работа за счет увеличения перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении, быстро росли погрузочно-разгрузочные станции, но в ряде случаев их хозяйство с поставленными задачами не справлялось, что обосновывало существование промышленного транспорта, который БЖД не подчинялся. В 1971 г. увеличились маршрутные перевозки массовых грузов, был выполнен план по среднесуточной производительности локомотивов и грузовых вагонов. В 1974 г. возросли перевозки массовых грузов маршрутами и грузов в контейнерах. Однако, за 1971-75 гг. меньшими, чем намечалось, темпами увеличивался средний вес поездов по причине недостаточной протяженности приемно-отправочных путей. Грузоперевозки в млн т-км за 1971-75 гг. увеличились с 53708 (103% плана) до 62317 (101,3% плана), перевозки грузов в млн т возросли с 64,5 (103% плана) до 85,1 (100,3% плана), прибытие грузов в тыс. т увеличились с 89044 до 105214, отправление – с 62580 до 83410 [1093, л. 18; 1094, л. 6]. На ноябрь 1971 г. дорога выполняла до 85% грузовых перевозок всеми видами транспорта по БССР [1343, с. 2]. В 1976-80 гг. была проделана работа по совершенствованию организации перевозочного процесса и управлению, сокращению нерациональных перевозок. Но объективной причиной отставания от уровня заданий пятилетнего плана была нехватка пропускных способностей на ряде линий. В 1979-80 гг. снизилась производительность вагонов, увеличились их простои, ухудшилось техническое состояние локомотивов, сократились их среднесуточные пробеги, медленно сокращались встречные и повторные перевозки грузов. Тем не менее, грузоперевозки в млн т-км за 1976-80 гг. увеличились с 63460 до 66300, пе-

ревозки грузов в млн т возросли с 89,3 до 103,4, прибытие грузов в тыс. т увеличились с 107891 до 111865, отправление – с 87639 до 101497. Среднее выполнение планов по годам находилось в рамках 100-104% [1095, л. 15; 1149, л. 6]. Главное, что железнодорожники в целом справлялись с плановыми показателями, но последние могли уточняться в сторону уменьшения.

Осуществление железнодорожных пассажирских перевозок, рост их количества и качества услуг. В 1-й половине 1970-е гг. увеличилась продолжительность поездок пассажиров дальнего следования, выросли предварительная продажа билетов и количество фирменных поездов. Значительно расширилось оказание услуг пассажирам по доставке билетов и багажа на дом, по оформлению билетов на обратный проезд. Учитывая пожелания пассажиров, во многих поездах за счет замены вагонов было увеличено количество купейных и плацкартных мест. Наиболее важными проблемами оказались повышение качества обслуживания населения через своевременное предоставление достаточного количества мест в поездах с одновременным достижением регулярности их движения. Отправление пассажиров в тыс. человек выросло за 1971-75 гг. с 68431 (в том числе пригородных 56286) до 86628 (пригородных 74209). В 1975 г. пассажирооборот составил 9315 млн пас.-км. План пассажирооборота в 1971-74 гг. выполнялся [1093, л. 18; 1094, л. 6]. На ноябрь 1971 г. БЖД выполняла до 45% пассажирских перевозок [1343, с. 2]. Много усилий тратилось на обеспечение перевозок в выходные и праздничные дни, назначались дополнительные поезда, производилась прицепка одиночных вагонов. Для ввода в расписание опоздавших поездов диспетчеры вместе с дежурными по отделениям разрабатывали планы-графики ускоренного продвижения. В то же время, например, на вокзале ст. Витебск задание по продаже билетов для обратного выезда в июне 1976 г. было выполнено только на 80%, у касс допускалось скопление пассажиров. Несмотря на трудности отправление пассажиров в тыс. человек выросло по БЖД за 1976-80 гг. с 90977 (в том числе пригородных 78456) до 101706 (пригородных 86970). В 1980 г. пассажирооборот составил 10992 млн пас.-км [1095, л. 15; 1149, л. 25; 579, с. 156]. В итоге был повышен уровень обслуживания пассажиров, как на дальних, так и на ближних расстояниях.

Сложности в выполнении перевозок автотранспортом общего пользования и мероприятия по их преодолению. Основные вопросы в его работе за 1971-75 гг. были связаны как с некоторым отставанием МТБ, так и с малопродуктивным использованием имевшихся транспортных средств. По-прежнему был велик удельный вес порожних пробегов, проблемными были сверхнормативные простои в ожидании погрузки. В итоге недостаточное выделение, например, Витебской автобазой № 4 транспорта для вывоза товаров в торговую сеть в 1974 г. привело к неудовлетворению спроса покупателей и невыполнению плана товарооборота. Поэтому для улучшения перевозочного процесса Минавтотрансом совершенствовалась организация труда, Минское управление автодорог принимало грузы для перевозки в контейнерах, по постановлению СМ СССР от 6 июля 1973 г. стали шире распространять опыт по переключению короткопробежных перевозок с железнодорожного транспорта на автомобильный. Благодаря подобным мерам перевозки грузов по Минавтотрансу за 1971-75 гг. в тыс. т увеличились с 239071 (100,6% плана) до 336410 (100,9% плана), в тыс. т-км возросли с 3774379 (101% плана) до 5899478 (100,3% плана) [1093, л. 6; 1094, л. 4]. Быстрый рост промышленного производства, объемов капитального строительства и ряда других отраслей хозяйства БССР вызвали во 2-й половине 1970-х гг. высокие темпы развития перевозок, были продолжены также мероприятия по укрупнению мелких ведомственных автохозяйств. Чтобы повысить эффективность использования парка, Минавтотранс в 1978-79 гг. увеличивал среднесуточную продолжительность работы автомобилей на линии, комплектуя их двумя водителями. В то же время причиной невыполнения объема перевозок могло быть увеличение рас-

стояния перевозки грузов. В 1976-80 гг. рост перевозок легковесных грузов, не обеспечивавших использование грузоподъемности, привел к снижению коэффициента использования машин. Тем не менее, за 1971-80 гг. объем перевозок грузов увеличился в 1,8 раза, грузооборот – в 2,2 раза. Перевозки грузов за 1976-80 гг. в тыс. т – с 355748 (100,5% плана) до 393398, в тыс. т-км возросли с 6406348 (100,4% плана) до 7455270 [1095, л. 4; 1149, л. 3]. В целом за 1960-76 гг. автотранспорт общего пользования вырос по грузообороту в 4,8 раза при росте парка грузовых машин лишь в 1,8 раза [1035, с. 1, 2]. Заметим, что эффективность использования автопарка стала неизмеримо выше.

Для расширения пассажирских перевозок в 1-й половине 1970-х гг. транспортники развивали маршрутную сеть, проводили мероприятия по повышению регулярности движения автобусов, внедряли бескондукторную работу в городах. В марте 1973 г. по республике действовало 3576 автобусных маршрутов в 203 тыс. км, автобусы шли в каждые 87 населенных пунктов из 100 [55, с. 4]. Из недостатков в организации работ в этот период необходимо отметить невыполнение рейсов по техническим неисправностям, так в Минском горуправлении пассажирского автотранспорта в 1971 г. с нарушением графиков движения было выполнено 10% рейсов и не выполнено 9% [818, л. 46]. Однако, перевозки всех пассажиров в тыс. человек за 1971-75 гг. возросли с 999386 до 1397161, в тыс. пас.-км увеличились с 8513394 до 11539889. В 1972-75 гг. план пассажирооборота выполнялся на 100-101% [1093, лл. 6, 7; 1094, л. 5]. Пассажирооборот автотранспорта 1975 г. составлял по ряду показателей до 52,5% от пассажирооборота, выполняемого всеми видами транспорта [31, с. 5]. Во 2-й половине 1970-х гг. пассажирские перевозки были расширены еще больше, на 4190 маршрутах протяженностью 250 тыс. км в январе 1979 г. было занято свыше 9500 автобусов, в 92 городах и городских поселках действовало внутригородское сообщение [24, с. 51, 53]. На междугородных маршрутах в 1976-80 гг. было организовано экспрессное движение, около четверти маршрутов было переведено на кассовую продажу билетов. Но много осталось и негативных моментов: допускались случаи срыва графиков движения городских автобусов, на многих маршрутах транспорт был перегружен, медленно внедрялись прогрессивные методы обслуживания. Из года в год увеличивались убытки городских предприятий, так как росли города, расширялась протяженность маршрутов. Несмотря на это транспорт Минавтотранса за 1960-76 гг. по пассажирообороту вырос в 5,6 раз при росте парка автобусов в 3,8 раза [1035, с. 1, 2]. Перевозки всех пассажиров в тыс. человек за 1976-80 гг. возросли с 1434662 до 1582959, в тыс. пас.-км увеличились с 12283609 до 14381770 [1095, л. 4; 1149, л. 3, 4]. В целом по перевозкам автотранспорт общего пользования оказался одним из наиболее динамично развивавшихся видов.

Уровень выполнения перевозок пассажиров на электротранспорте. Как во многих других сферах, положительное здесь соседствовало с отрицательным. С одной стороны трамвай появился в 1972 г. в Новополоцке, троллейбус – в 1974 г. в Гродно. Ежедневно только в Минске электротранспортом перевозилось в 1971 г. до 619 тыс. человек [1192, с. 2]. С другой стороны, потребности населения удовлетворялись не полностью, поступало немало жалоб на потери времени на поездки, перегруженность подвижного состава, допускалось большое число случаев возврата с линии по техническим неисправностям. В то же самое время за 1970-75 гг., несмотря на проблемы, перевозки пассажиров трамваем по БССР в млн чел. возросли с 122,7 до 132,8, троллейбусом – с 200,3 до 289,6 [579, с. 160, 161]. Власти с каждым годом стремились уделить больше внимания электротранспорту, так, СМ БССР своим решением от 16 июня 1979 г. обязал пресекать факты выпуска на линию троллейбусов и трамваев в меньшем количестве, чем это предусматривалось планом, повысить ответственность руководителей предприятий за соблюдение графиков движения. Благодаря укреплению материальной базы электротранспорту,

увеличению количества маршрутов за 1976-80 гг. перевозки пассажиров трамваем в млн чел. возросли с 128,3 до 149,5, троллейбусом с 327,7 до 476,2 [579, с. 160, 161]. Однако, в связи с неудовлетворительной организацией продажи проездных билетов и талонов имела место значительная потеря доходов.

Различия в выполнении грузовых и пассажирских перевозок на речном транспорте. Ускорению перевозок грузов на речном транспорте в 1-й половине 1970-х гг. помогло введение в навигацию максимально возможного количества судов, четкие действия флота помогли коллективам портов и пристаней, например, за 1974 г. – досрочно справиться с навигационными заданиями по переработке грузов. По ГУРФ перевозки грузов увеличились за 1971-75-е гг. в тыс. т с 6000 (108% плана) до 8770 (100,8% плана), в тыс. т-км возросли с 1260000 (102% плана) до 1423000 (101,7% плана), отправление грузов в тыс. т. увеличилось с 5714,1 до 8573,3, прибытие – с 7751,7 до 10224 [1093, л. 16; 1094, л. 23]. Успешными в перевозках являлись передовые предприятия, так, в порту Пхов в навигацию 1976 г. в среднем в сутки обрабатывалось до 12 тыс. тонн грузов [1179, с. 4]. Речники ВДРП внедряли прогрессивные методы переработки грузов в портах, организовывали комплексные грузовые линии и бригадные формы работы флота. По ГУРФ перевозки грузов увеличились за 1976-80 гг. в тыс. т с 8959 (101% плана) до 11336, в тыс. т-км возросли с 1418000 (95% плана) до 1918000, отправление грузов в тыс. т. увеличилось с 8764,9 до 11289,1, прибытие с 10456,9 до 12562,9 [1095, л. 14; 1149, л. 13]. Это отражает то, что речники имели свою нишу в общих перевозках по республике.

По просьбам пассажиров речники открывали новые местные линии, обустроивали имевшиеся пристани, в 1974 г. стали использовать пассажирские теплоходы на воздушной подушке «Зарница», шире применяли суда на подводных крыльях. Тем не менее, была большой конкуренция в пассажирских перевозках со стороны других видов транспорта. В 1971-75 гг. планы пассажирооборота и перевозок пассажиров не выполнялись, хотя и были, по мнению плановых органов, минимальными. За 1975 г. было перевезено 1293 тыс. пассажиров, выполнено 48000 тыс. пас.-км [579, с. 156, 157]. Во 2-й половине 1970-х гг. речники поддерживали в рабочем состоянии пассажирские линии, улучшали качество обслуживания пассажиров, расширяли использование новых видов судов, но это не позволило воспрепятствовать за 1976-80 гг. тому, что перевозки пассажиров в тыс. человек по ГУРФ уменьшились с 1171 до 939, а по тыс. пас.-км упали с 48000 до 41000, планы не выполнялись [579, с. 156, 157]. Здесь свою роль сыграла привязанность речников к водным путям и сезонность их работы, а пассажиру транспорт требовался повсеместно и везде.

Изменения в пассажирообороте на воздушном транспорте. Много новшеств произошло на воздушном транспорте, так, в Минском аэропорту с 1971 г. регистрация велась прогрессивным методом, когда пассажиры могли проходить ее непосредственно перед вылетом. Через год появилась автоматизированная система бронирования мест для транзитных пассажиров, вылетающих из Минска. Во всех областных городах действовали агентства, в крупных аэропортах был организован прием заказов по телефону и доставка авиабилетов на дом. Пассажирооборот БУГА в млн пас.-км вырос в 1971-75 гг. с 941 (100,1% плана) до 1466 (110,8%), перевозки пассажиров в тыс. чел. увеличились с 1496 до 1932. Перевозки грузов в тоннах за 1971-75 гг. возросли с 23713 (98% плана) до 25025 (100,8%) [609, лл. 17, 72; 1098, лл. 1, 44]. Авиаторы концентрировали свои усилия по повышению регулярности полетов, в первую очередь, на Минском авиапредприятии, в 1980 г. улучшилось и обслуживание пассажиров, было организовано бронирование мест транс агентствами и приемными пунктами во многих райцентрах, до 40% перевозок приходилось на летние месяцы. Пассажирооборот БУГА в млн пас.-км вырос в 1976-80 гг. с 1499,5 (100,3% плана) до 1700 (102,5%), перевозки пассажиров в тыс. чел. уменьшились с 1933 (98,5% плана) до 1846 (100,7% плана). Перевозки грузов в тоннах возросли с 24855 (100,1% плана) до 27170

(103,5%) [1099, лл. 27, 45; 1100, лл. 8, 16]. То есть пассажиры стали меньше пользоваться услугами местных авиалиний, так как по цене более выгодными на близкие расстояния были автотранспорт и железная дорога. Авиацию больше использовали на дальних маршрутах.

Роль трубопроводов в грузовых операциях. Здесь транспортировка грузов отличалась наибольшей стабильностью. Систематически, из года в год, например, коллектив ПУНД удешевлял прокачку нефти, по сравнению с 1971 г. грузооборот к августу 1974 г. был увеличен на 50% [590, с. 3]. Линейно-производственная диспетчерская станция магистральных газопроводов обслуживала газопроводные линии, пролежавшие на территории Гродненской, Минской и Брестской областей. Их потребителям только в 1972 г. выдавала каждые сутки свыше 7 млн куб. м газа [321, с. 4]. В итоге подобных усилий газоснабжение квартир и домов БССР в июне 1977 г. составило 90% в городе и почти 40% на селе [655, с. 4]. За 1976-80 гг. населению и хозяйству БССР было поставлено 20 млрд куб. м. природного и 1,2 млн тонн сжиженных углеводородных газов [423, с. 2]. В то же время требовалось еще больше подобных услуг, но их предоставление сдерживалось недостаточной развитостью местной газопроводной сети.

3.5. Противоречивость развития перевозочного процесса за 1981-1991 гг.

Результатом предпринятых усилий, как со стороны органов управления, так и со стороны конкретных исполнителей, за 1-ю половину 1980-х гг. стало значительное улучшение организации перевозок, повысилась дисциплина, что положительно сказалось на ходе выполнения установленных заданий. Общими направлениями работы было содействие росту МТБ транспорта, в первую очередь – пассажирского, введение новых маршрутов и пополнение подвижного состава. Однако, транспортные ведомства не справлялись со своей главной задачей – своевременной и полной перевозкой всех запланированных грузов, о чем, например, было заявлено на Пленуме ЦК КПБ в январе 1984 г. То, что, потребности населения в транспортных услугах удовлетворялись не полностью отметило и постановление ЦК КПСС от 9 августа 1984 г. [1005, с. 499, 500]. Основная доля встречных, повторных перевозок грузов осуществлялась из-за недостатков в размещении производства по выпуску продукции. Не везде эффективно использовался подвижной состав, имелись значительные порожние пробеги и сверхнормативные простои. В летнее время на пассажирском транспорте население сталкивалось с нехваткой мест. Потребность хозяйства в перевозках ряда грузов во 2-й пол. 1980-х гг. также обеспечивалась не в полной мере, в 1990-91 гг. ситуация еще больше обострилась из-за сложной обстановки в СССР. Сохранялись, а в 1990-91 гг. расширились недостатки в обслуживании населения, все больше нарушалось движение самолетов, поездов, автобусов и судов по расписанию, разрывались хозяйственные связи, как с соседними союзными республиками, так и со странами Восточной Европы, что снизило уровень грузовой работы.

Рост трудностей в осуществлении грузовых железнодорожных перевозок. Чтобы преодолеть имевшиеся недостатки, на БЖД проводилась работа по обеспечению вывоза грузов со станций во вторую смену, расширению объема централизованного вывоза. В 1981-85 гг. применялась безотцепочная загрузка вагонов и перевозка ступенчатыми маршрутами. В то же время основной причиной сверхнормативных простоев вагонов было отсутствие экономической заинтересованности ряда предприятий в реконструкции подъездных путей. Поэтому МПС занималось ужесточением норм времени на грузовые операции, так как железнодорожники с трудом обеспечивали перевозки по причине нехватки подвижного состава. В 1981 г. на БЖД возросли производительность локомотива и вагона, вес грузовых поездов, но в 1982 г. показатели ухудшились. В 1983 г., наоборот, улучшились, но был невыполнен план производительности вагона, не были вы-

полнены задания по производительности локомотива в 1985 г. Грузоперевозки в млн т-км за 1981-85 гг. увеличились с 67592 до 73242, перевозки грузов в млн т возросли с 104,1 до 113,4, прибытие грузов в тыс. тонн увеличились с 111577 до 113612, отправление – с 101946 до 111527. Планы в основном выполнялись [1150, л. 9; 1151, л. 25]. В марте 1985 г. дорога выполняла до 80% грузовых перевозок в пределах БССР [25, с. 4]. То есть уменьшилась ее доля в общем грузообороте. Постоянно трудности в работу вносила несогласованность действий предприятий транспорта и обслуживаемых им отраслей, но в 1986 г. выход нашли в создании на станциях с большим объемом переработки грузов единых комплексных смен, в 1986-87 гг. происходило внедрение технологий тяжеловесного движения и автоматизации. В 1986-87 гг. ускорился оборот вагона, но в 1987 г. допускались случаи срыва отправления поездов с графика. Затем трудности стали нарастать одна за другой, в 1989 г. задание по обороту вагона дорога уже не выполнила, за год он был замедлен на 2,2 часа, в 1990 г. еще на 3,8 часов. В 1991 г. простои вагонов составили 3,87 часов против 3,64 часа в 1990 г. В связи с ростом с 1 января 1991 г. оптовых цен на подвижной состав, материалы в 1,5-3,5 раза и руководствуясь решением СМ СССР от 21 марта 1991 г., БЖД ввела новые тарифы. Но их повышение не компенсировало имевшихся затрат [1241, с. 3]. Отмеченные проблемы напрямую сказались на объемах грузовой работы. Грузоперевозки в млн т-км росли с 77943 в 1986 г. до 81685 в 1989 г., перевозки в млн тонн с 118,1 до 125,3, прибытие грузов в тыс. тонн с 124193 до 129184, отправление грузов в тыс. тонн с 115896 до 123129. Затем в 1991 г. перевозки уменьшились до 111,6 млн т, как и все другие показатели [1152, л. 2; 1153, л. 11; 1154, л. 8]. В целом повлияли общие экономические трудности, сопровождавшие распад хозяйственных связей между отраслями, предприятиями и республиками.

Ситуация с обеспечением пассажирских железнодорожных перевозок.

Не забывали железнодорожники и об улучшении перевозок пассажиров, к тому же ЦК КПБ и СМ БССР в апреле 1981 г. обязали Управление БЖД повысить качество подготовки пассажирских составов в рейс, организации продажи билетов и работы информационных служб. На дороге в 1984 г. уровень выполнения графика движения пассажирских поездов по проследованию достиг 98,8%, а грузовых 94,1%, что было выше, чем в среднем по СССР [1329, с. 16]. Но справлялись с ростом перевозок железнодорожники в 1983-84 гг. все хуже, так как не хватало вагонов, а много дополнительных поездов ходили полупустыми. Имели место просчеты в планировании, которые создавали дополнительные трудности. Отправление пассажиров по БЖД в тыс. человек выросло за 1981-85 гг. с 100489 (в том числе пригородных 85385) до 125700 (пригородных 110700). В 1985 г. пассажирооборот составил 13791 млн пас.-км [1150, л. 30; 581, с. 107, 109, 110]. В марте 1985 г. дорога выполняла по ряду показателей до 50% пассажирских перевозок в пределах БССР [25, с. 4]. Сложности остались и во 2-й половине 1980-х гг., обострившись в 1990-91 гг. Так, в 1988 г., как показал опрос пассажиров поездов (без пригородных), среднее время для приобретения билета в летний период составило 1,4 часа, среднее время задержки поезда, отправленного с опозданием, 39 минут. Не полностью удовлетворялись просьбы населения об открытии новых остановочных пунктов пригородных поездов. Решением СМ СССР от 21 марта 1991 г. «О транспортных тарифах» железным дорогам было поручено установить тарифы на проезд пригородным сообщением по согласованию с исполкомами, но БЖД не согласовала этот вопрос, что привело к оттоку пассажиров. За 1986-89 гг. отправление пассажиров в тыс. человек пока еще возросло с 130800 до 147700, в млн пас.-км увеличились с 14199 до 16525, затем произошло уменьшение в 1991 г. до 145000 тыс. человек и до 15791 млн пас.-км [1208, с. 3; 1153, л. 11; 1154, л. 8]. В целом падение не было резким, так, железнодорожники предоставляли свои ус-

луги по более низким ценам, чем у конкурентов, при этом обеспечивали более высокий уровень регулярности движения.

Колебания в уровне перевозок на автотранспорте общего пользования.

Важным явлением на автотранспорте в 1-й половине 1980-х гг. было получение грузов с БЖД для перевозки на короткие расстояния, что и сокращало издержки. Тем не менее, в январе 1982 г. в своем постановлении СМ БССР отметил, что на автотранспорте слабо использовались возможности для увеличения перевозок. От облавтоуправлений власти требовали выполнения плановых заданий по перевозкам грузов и повышению эффективности использования автомобилей. Значительное внимание было уделено наращиванию объемов перевозок грузов на прицепах, использование которых не требовало дополнительного привлечения трудовых ресурсов. Дальнейшее повышение эффективности использования автомобилей в междугородных перевозках в 1985 г. было связано с полной передачей на определенных автомагистралях грузов для перевозки его Минавтотрансом. Но, несмотря на усилия, оставались большими порожние пробеги и сверхнормативные простои. Перевозки грузов за 1981-85 гг. в тыс. т уменьшились с 402920 до 392256, в тыс. т-км упали с 7484582 до 6967013 [1150, л. 26; 1151, л. 24]. Удельный вес Минавтотранса составлял в 1983 г. среди всего автотранспорта БССР по количеству грузовых автомобилей 18,8%, но по объему перевозимых грузов 52,3%, по грузообороту 44,4% [35, с. 14]. Однако, уже после 1987 г. произошло падение объемов грузовой работы среди многих предприятий. В тот период возрос удельный вес простоев грузовых автомобилей в исправном состоянии, но сократилась доля пробега без груза и увеличилась производительность на тонну грузоподъемности. Недостаточно оказывалось транспортных услуг населению, в 1986-91 гг. продолжали оставаться большими порожние пробеги и простои автомобилей в исправном состоянии. Как бы там ни было, отражая вкладываемые средства, транспорт за 1986-89 гг. грузоперевозки в тыс. т увеличил с 407521 до 442380, в тыс. т-км они возросли с 7204282 до 7756269. Затем показатели уменьшились, составив по перевозкам 406267 тыс. тонн в 1991 г. [1152, л. 19; 1153, л. 5; 1154, л. 8]. На результат повлиял разрыв многих межреспубликанских связей, снизивший потребность в ряде продукции и соответственно в ее перевозках.

Для осуществления пассажирских перевозок с 1981 г. значимой стала продажа именных льготных месячных билетов на проезд в автобусах пригородных сообщений к месту работы, учебы и обратно. К услугам населения в 1983 г. было 4470 маршрутов на 277 тыс. км [35, с. 15]. Пассажирский транспорт Минавтотранса в 1985 г. осуществлял по ряду показателей до 70% объема перевозок пассажиров [56, с. 9]. Но даже при достижении запланированного выпуска автобусов на линию обеспечение высокой регулярности было достаточно сложной задачей в условиях интенсивного транспортного движения. Перевозки всех пассажиров в тыс. за 1981-85 гг. возросли с 1608914 до 1920573, в тыс. пас.-км увеличились с 14705298 до 16349431, планы выполнялись [1150, лл. 26, 27; 1151, л. 24]. С 1986 г. удобства для населения увеличила новая форма обслуживания пассажиров по одновременной продаже билетов на прямые и обратные рейсы. В 1987 г. общая протяженность 4,7 тыс. маршрутов превышала 288 тыс. км, ежедневно до 7 тыс. автобусов выполняли до 89,2 тыс. рейсов [420, с. 74]. В целях упорядочения оплаты за проезд в городском транспорте с 1 июля 1986 г. был введен единый тариф. Однако, значительное число рейсов уже в 1987 г. было снято из-за неисправностей автобусов, нехватки водителей, допускались случаи проезда без остановок, опозданий в пути следования. Много неудобств испытывало сельское население в осенний период из-за временного закрытия маршрутов. Важнейшей проблемой повышения эффективности работы автомобилей. Министерство транспорта в 1989 г. считало ликвидацию убыточности автобусных парков, прежде всего, на внутригородских перевозках. Однако, вопросы решены не были, так как необходимый рост таких та-

рифов был невозможен из-за потребности сохранить стабильность в обществе. Стоимость проездного билета на городской транспорт за 1991 г. выросла в три раза, но затраты транспортников в четыре-пять. Перевозки всех пассажиров за 1986-89 гг. в тыс. человек пока еще повысились с 2029048 до 2314999, по пас.-км увеличились с 17033257 до 19068487. Но в 1991 г. перевозки в пас.-км составили только 17700000 [1152, лл. 19, 20; 1153, л. 6; 1209, с. 3]. Здесь общие экономические трудности, как и по другим видам транспорта, привели к падению пассажирооборота, несмотря на потребности населения в перевозках.

Изменения в перевозках на электротранспорте. В Минске с 1981 г. практиковалась проведение укороченных маршрутов по направлению максимальных пассажиропотоков и переброска подвижного состава с одного направления на другие. Большую нагрузку взяло на себя минское метро, значительно разгрузив центр столицы и ускорив перевозки пассажиров. Перевозки пассажиров трамваем по БССР в млн чел. за 1981-85 гг. выросли с 153,2 до 161,3, троллейбусом с 485,5 до 616,8. Метро за 1985 г. перевезло 79,2 млн человек [581, с. 114]. Из положительных моментов можно также отметить открытие в 1988 г. трамвайного движения в Мозыре. Большие масштабы работы оказались у Минского метро, которое в сутки в 1985 г. перевозило до 210 тыс. человек. Из-за этого перевозки пассажиров трамваем в млн чел. за 1986-88 гг. упали, троллейбусом выросли с 676,7 до 788,9, метро с 81,5 до 96,7, в 1991 г. данные показатели несколько упали [582, с. 237, 238; 1209, с. 3]. То есть в столице большую долю нагрузки взял на себя метрополитен, перехватив пассажиропоток с других видов транспорта.

Основные показатели работы речного флота. В 1-й половине 1980-х гг. не уменьшались сложности в проведении его перевозок, так, узковедомственный подход к транспортировке своей продукции со стороны комбината нерудных материалов в Микашевичах приводил к большим потерям. В 1981-82 гг. ухудшились показатели использования флота, упала производительность на 1 тонну грузоподъемности, что было связано с увеличением непроизводительного стояночного времени в портах, сокращением скорости судов. Однако в целом за 1945-82 гг. развитие МТБ, мероприятия по организации производства позволили речникам увеличить в 20 раз объем своих перевозок. За 1970-84 гг. объем перевозок грузов увеличился в 1,8 раза, а грузооборот – более чем в 1,5 раза [1246, с. 2; 544, с. 36]. Перевозки грузов возросли за 1981-85 гг. в тыс. т. с 11251 до 13323, в тыс. т-км – с 1962000 до 2242000, отправление грузов в тыс. т. увеличилось с 11132,3 до 13262,6, прибытие с 12565,6 до 14205,5, но планы за ряд лет не выполнялись [1150, л. 16; 1151, л. 7]. Речной транспорт в 1986-91 гг. оперировал большим потенциалом. В июне 1991 г. в состав БРП входили 10 речных портов и флот, которые были способны перевозить ежегодно до 20 млн тонн. Тем не менее, на падение объемов перевозок оказала влияние ситуация, когда тарифы на перевозки БЖД были значительно ниже, чем у речников. Из-за разницы в расстоянии при перевозке грузов транспортные издержки при использовании флота увеличились для потребителей в 1,4-2,3 раза. В то же время по сравнению с 1940 г. перевозки смогли возрасти к 1991 г. в 7,5 раз. За 1981-91 гг. объемы перевозимых грузов увеличились в 1,41 раза, переработки в 15,6 раза [448, с. 3; 66, с. 1, 3]. Грузоперевозки в тыс. т за 1986-89 гг. выросли с 14700 до 18547, в тыс. т-км с 1351000 до 2084000, отправление грузов в тыс. т – с 14582 до 18507,2, прибытие – с 14811 до 18577,9. В 1991 г. грузоперевозки в тыс. т составили 17900, в тыс. т-км – 1750000 [1152, л. 9; 1153, л. 16; 1154, л. 11]. Таким образом, несмотря на сложности, на речной транспорт пришелся большой поток грузов.

Пассажирская работа речников республики концентрировалась на повышение комфорта во время плавания, поддержание графиков прибытий и отправок, расширение оказания туристических услуг. После резкого роста за 1981 г. перевозки пассажиров к концу 1985 г. в тыс. человек по ГУРФ уменьшились с

1177 до 1119, по тыс. пас.-км упали с 49000 до 46000 [580, с. 108; 581, с. 107, 109, 110]. В 1986-89 гг. высокими темпами развивались, а 1990-91 г. уже закрывались в связи с убыточностью пассажирские маршруты на речном флоте. То есть повлияла новая экономическая ситуация, когда на главное место вышла прибыль, а не потребности людей, как это было раньше. Перевозки пассажиров смогли за 1986-89 гг. еще вырасти в тыс. человек с 800 до 1200, в тыс. пас.-км с 19000 до 37000. Затем произошло падение [581, с. 107, 109, 110; 88, с. 88, 89; 1154, л. 8]. Речной транспорт здесь никакого исключения не составил.

Качественные и количественные изменения в перевозках на воздушном транспорте. В 1-й половине 1980-х гг. увеличилось использование новых марок самолетов, делавших полет более быстрым и комфортным, появилась автоматизированная система продажи билетов. Однако, пассажирам приходилось решать проблему своевременного прибытия в аэропорт, недостаточно высокой была регулярности полетов. Пассажирооборот БУГА в млн пас.-км вырос в 1981-85 гг. с 3725 (по новой методике) до 4051, перевозки пассажиров в тыс. чел. уменьшились с 2014 (101% плана) до 1843 (101%). Перевозки грузов в тоннах возросли с 34506 (105% плана) до 197004 [1101, лл. 29, 33, 34; 1103, лл. 2, 28, 54]. В целях сокращения затрат времени на оформление предполетных операций в 1988 г. была разрешена продажа билетов без предъявления паспорта, увеличен срок предварительной продажи. С помощью системы «Сирена-2» сократилось время обслуживания при продаже билетов, но, несмотря на увеличение скоростей самолетов и в связи с этим уменьшение времени на полет, воздушное путешествие не стало короче из-за задержки рейсов. К тому же большим ударом по уровню перевозок стало увеличение тарифов, в 1991 г. они увеличились по линиям союзного значения в 1,87 раза, по местным – в 2,91 раза [372, с. 3]. Все это негативно сказалось на количестве и качестве полетов. Пассажирооборот БУГА в млн пас.-км хотя и вырос в 1986-89 гг. с 4575 до 5754, перевозки пассажиров в тыс. чел. с 1911 до 2300, но затем они уменьшились. Перевозки грузов в тоннах за 1986-91 гг. уменьшились с 31132 до 18047 [1104, л. 15; 1107, лл. 29, 29 об; 152, лл. 22, 23 об.]. Но заменить воздушный транспорт по уровню комфорта и скорости другие виды транспорта не могли, у него остался свой потребитель.

Уровень развития трубопроводного транспорта. С помощью трубопроводов и их ответвлений к газовому руслу на сентябрь 1982 г. в БССР было подключено 2,5 млн кв. м квартир, голубым топливом пользовались свыше 1,7 тыс. предприятий промышленности, энергетики, сельского хозяйства и 14,5 тыс. коммунальных предприятий. Газораспределительные станции поставляли предприятиям до 1,5 млрд куб. топлива в год [423, с. 2; 1231, с. 1]. Транспортировкой газа и поставкой его потребителям в 1991 г. было занято производственное объединение «Западтрансгаз», за 1961-91 гг. оно реализовало в БССР и соседних регионах СССР более 523 млрд куб. газа [1283, с. 2]. В свою очередь, НУНД за 1969-83 гг. почти втрое увеличило грузопоток [97, с. 1]. Подобное было и по другим управлениям нефтепровода «Дружба». Лишь в 1990-91 гг. из-за разрыва ряда зарубежных экономических связей произошло уменьшение транспортировки нефти.

Выводы по параграфу. Одной из основных проблем в производственной деятельности транспортных ведомств и предприятий было невыполнение ими в ряде случаев плана перевозок грузов и пассажиров, чаще по отдельным показателям и за определенные годы. В наиболее сложной ситуации находился речной транспорт, работа которого сильно зависела от сезонных гидрологических условий, конкуренции за грузы и пассажиров со стороны других видов транспорта. В основном планы перевозок транспортными ведомствами выполнялись, но необходимо помнить, что они могли корректироваться и в сторону понижения.

В целях решения проблемы органами власти и ведомствами проводилось усиление материально-технической базы предприятий, они снабжались более мощными видами техники, улучшались условия их производственной деятельности, проводилась рационализация перевозок, грузы перераспределялись между различными видами транспорта, применялись передовые методы труда и материальное стимулирование работников, предпринимались попытки сделать более согласованной позиции грузоотправителей и грузополучателей.

В результате подобных мер в изучаемый период наблюдался в большинстве случаев динамичный рост перевозок почти по всем видам транспорта с конца 1943 г. по 1989 г., только в 1990-91 гг. произошел их спад из-за разрыва многих хозяйственных связей между советскими республиками, их предприятиями. Следует, однако, помнить, что чем выше оказывались производственные задания, тем сложнее они выполнялись.

Наибольший рост перевозки грузов и особенно пассажиров ведомства показывали в первое послевоенное пятилетие, так как им пришлось начинать с минимальных показателей. Наименьший рост перевозок пришелся на 1980-е гг., когда был достигнут их высокий уровень и каждый новый процент роста должен был быть обеспечен высокими капитальными вложениями, которых не хватало и которые использовались неэффективно.

Сами производственники постоянно говорили о том, что развитие транспорта не удовлетворяло в полной мере потребностей республики и ее населения, особенно часто это происходило на съездах КПБ. Развитие перевозок происходило в основном как бы «вдогонку», без опережения потребностей хозяйства республики и ее населения. У ведомств получалось только «отвечать» на их требования, не всегда и не везде.

Стабильным ростом перевозок выделился в конце 1943-89 гг. железнодорожный транспорт, используя для этого повышенное внимание к себе со стороны власти, обладал мощными ресурсами и материальной базой. Самыми высокими темпами роста перевозок отличался автотранспорт, отражая реализацию на практике новых технологий, что позволило ему стать главным конкурентом железнодорожного транспорта, а по ряду показателей в 1970-80-е гг. обойти его. Наибольшими колебаниями перевозок выделился речной транспорт, так как он был более зависим, чем другие виды, от состояния природной среды. Это держало его в неравных условиях по сравнению с другими ведомствами, в 1970-80-е гг. привело к снижению доли в перевозках грузов и особенно пассажиров. Трубопроводный транспорт в целом больше обслуживал транзитные потребности СССР, чем внутренние нужды республики, отличался самыми высокими темпами роста в 1970-80-е гг.

В грузовой работе железнодорожного транспорта с большим опережением главной и так и не решенной была проблема с неэффективным использованием подвижного состава, связанная в первую очередь с простоями вагонов при погрузочно-разгрузочных работах. У автомобильного и речного транспорта основной бедой были порожние пробеги и простои транспортных средств из-за несогласованной позиции ведомств, низкого качества техники, плохого качества содержания сухопутных и водных путей. Чтобы решить или хотя бы минимизировать данные проблемы, проводились мероприятия по ускорению продвижения составов, автопоезда, судов, улучшалось оснащение складского хозяйства погрузочно-разгрузочной техникой, проводилась загрузка порожнего подвижного состава, внедрялись более рациональные пути продвижения грузов, но в полной мере поставленные задачи решены не были.

В отношении пассажирских перевозок больше всего претензий было в отношении городского транспорта, затем шли пригородные перевозки автобусами и пригородное железнодорожное сообщение, в целом транспорт не поспевал за быстрыми процессами урбанизации в республике. Особенно проблемным было дви-

жение городского электротранспорта и автобусов в городах в так называемые «часы пик». С другой стороны, потребности сельского населения в перевозках удовлетворялись еще меньше, деревня так и не оказалась «приближена» к городу. Здесь в целях улучшения ситуации использовались поставки новой техники, улучшение ее ремонта, автоматизация управления перевозочным процессом, изменение интенсивности вывода на линии подвижного состава.

Меньше вопросов у населения было к работе пассажирских поездов дальнего следования и дальних линий гражданской авиации. Однако в летний период отпусков ситуация с ними регулярно изменялась в худшую сторону. Тем не менее, по темпам роста перевозок пассажиров воздушный транспорт находился на первом месте, что стало результатом технического перевооружения в 1960-1970-е гг., но в 1980-е гг. и он столкнулся с ценовой конкуренцией железнодорожников и автотранспортников, уменьшившей объемы его перевозок.

§ 4. Обеспечение безопасной эксплуатации транспортных средств и оборудования

4.1. Трудности в обеспечении эксплуатации транспорта в БССР в последние годы войны и первое послевоенное пятилетие. Для осуществления перевозок в данный период использовалось большое количество транспортных средств различных типов, в том числе трофейных и переданных из армии в изношенном состоянии, что сделало острой ситуацию с их применением. Поэтому в целях предотвращения срыва перевозок и порчи имущества, снижения уровня травматизма органами власти и транспортниками проводилась реализация специальных мероприятий. Так, с октября 1943 г. отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б занимался восстановлением путей БЖД в Гомельской области, при его помощи с тыловых дорог перебрасывались средства сигнализации, возвращались опытные кадры [491, л. 1, 9]. Тем не менее, из-за проблем с техническим оснащением железнодорожных путей республики было большое число аварий, с которыми приходилось разбираться транспортному отделу ЦК ВКП(б) [1130, л. 4]. О сложной ситуации с использованием техники и ее состоянием свидетельствовали докладные записки обкомов в ЦК КП(б)Б. Так, в паровозном депо Витебска только в октябре 1944 г. произошло 7 случаев порчи паровозов [219, л. 1]. Все это заставило узловой партком принять дополнительные меры по укреплению дисциплины, больше внимания стали уделять обучению кадров, распространялся передовой опыт, проводились соревнования по повышению качества поездной работы [213, л. 193]. Работали ревизоры по безопасности движения поездов. Организационно-технические мероприятия проводились комплексно, однако они не смогли преодолеть слабость имевшейся МТБ, от которой во многом и зависела безопасность эксплуатации транспортных средств.

Основные вопросы регулирования безопасности движения на железных дорогах. К обострению проблемы безопасности на ЖД приводило внедрение мощных паровозов, увеличение давления на ось, что заставляло железнодорожников укреплять и совершенствовать пути. Аварии, например, на ст. Могилев в 1945-46 гг., происходили из-за нарушений ПТЭ, переброски стрелочников с одного поста на другой без инструктажа. Имели место приемы поездов на занятый путь, происходили отцепки вагонов по причине горения букс, при поломках подшипников не устранялись их причины [854, л. 144]. Подобные вопросы с обеспечением безопасности необходимо было срочно решать и, например железнодорожники ст. Гомель с 1945 г. распространяли метод бережного ухода за пассажирскими поездами. Улучшению состояния паровозов способствовали смотры их готовности. За работу без брака машинистам вручались аттестаты сохранности

паровозов. К нарушителям дисциплины применялись жесткие меры, вплоть до отдачи под суд [628, л. 11]. С другой стороны, использовалось материальное поощрение, так, в Брестском паровозном депо за работу без брака и аварий 120 машинистов в 1948 г. получили премии министра.

В то же время недостаточное развитие узлов и станций на отдельных направлениях сети осложняло переработку возраставшего грузооборота, вагонный парк был мало оборудован автосцепкой. На ряде предприятий был низким уровень квалификации работников, они мало посещали занятия по изучению ПТЭ [763, л. 33]. В 1947 г. на дорогах Западного округа ЖД в пределах БССР главными причинами происшествий оказались столкновения, сходы поездов, их обрывы, отцепки, наезды на препятствия [762, л. 26]. Поэтому для исправления ситуации на ЖД БССР с 1947 г. начали внедрять маршрутно-контрольные устройства, которые позволяли с минимальными затратами повышать безопасность движения. Новая техника автоматически приводила в действие тормоза в поезде, в случае, если машинист не принял мер к остановке при подходе к закрытому сигналу. Железнодорожниками проводились кампании по «отличной» подготовке поездов к рейсам, вводились узловые «гарантийные» марки того, что поезд дойдет до станции назначения без отцепок и ремонта [832, л. 2]. Составной частью обеспечения движения было выполнение требований противопожарной безопасности. Одним из основных условий безаварийной работы стало предоставление нормативного отдыха поездным бригадам. Успеху способствовали усилия различных ветвей власти, так, по распоряжению СНК БССР от 21 марта 1946 г. исполкомы оказывали помощь в пропуске ледохода под мостами. Исходя из решения республиканских органов власти от 12 октября 1946 г. парторганы проверяли подготовку к противодействию снежным заносам [1054, л. 18; 705, л. 263]. Проведенные мероприятия позволили улучшить ситуацию, за 1949 г. по всему Витебскому отделению ЗЖД были только 1 крушение и 1 авария. Тем не менее, продолжали иметь место случаи травматизма из-за отсутствия надзора и неисправностей, а в 1949 г. на Оршанском отделении ЗЖД в 1949 г. большинство браков произошло по причине нарушения ПТЭ [634, л. 132, 165 об., 220]. Чтобы преодолеть браки внедрялись передовые методы эксплуатации, был усилен инструктаж, улучшались условия труда и отдыха.

Внимание к вопросам безопасной эксплуатации автотранспорта общего пользования и электротранспорта, создание для этого необходимых условий. В этих целях уже в 1944 г. по распоряжению Гомельского облисполкома местная ГАИ начала техосмотр автомобилей [1039, л. 54]. К зимнему периоду шоферов обязывали снабжать автомобили специальным комплектом приспособлений. В то же время большую угрозу несло слабое состояние транспорта, часто собранного из узлов различных машин, и для поддержки безопасности движения СНК СССР постановлением от 26 апреля 1945 г. запретил эту практику [494, л. 19; 679, л. 191]. После окончания войны расширились техосмотры автохозяйств, так, осенью 1945 г. по Минску было осмотрено 60% парка. ГАИ требовала от руководителей хозяйств обратить особое внимание на исправление неисправностей, угрожавших безопасности движения [1041, л. 155]. Согласно постановлению белорусского правительства от 29 августа 1946 г. ГАИ привлекала к ответственности лиц, виновных в нарушении ПТЭ [1062, л. 172]. Безопасность движения была неотделима от условий его эксплуатации, и поэтому СМ БССР в июне 1947 г. принял решение по улучшению строительства автодорог. Транспорт требовал четкого соблюдения ПТЭ, нарушения в которых приводили к авариям. На рост аварийности, по мнению Минавтотранса, также повлияло увеличение объемов перевозок [141, л. 38]. Многое зависело от уровня подготовки транспортников. То есть только при создании надлежащих условий содержания автопарка мог быть достигнут необходимый уровень его безопасной эксплуатации. Одновременно с восстановлением электротранспорта были также выявлены проблемы с его эксплуатацией. Так,

накануне 1 мая 1945 г. в Минске пошел трамвай, но его низкая техническая готовность сразу стала причиной аварий, в том числе и серьезных. Все это подтолкнуло органы власти сделать максимум возможного в их силах для улучшения качества ремонта вагонов и пути.

Противодействие аварийности на речном и воздушном транспорте. Многие здесь зависело от законодательства. Например, поддержке необходимой для безопасного плавания судов дисциплины содействовала реализация в республике Указа ВС СССР от 9 мая 1943 г. о введении военного положения на речном транспорте [212, л. 52 об.]. 15 марта 1947 г. вступили в силу его новые ПТЭ, 18 июня 1949 г. – устав о дисциплине. Свою роль сыграли изданные в мае 1947 г. приказ министра речного флота СССР о борьбе с авариями и в июле того же года об ответственности за нарушения правил движения [761, л. 22, 57]. При авариях составлялся акт, расследовались ее причины, виновные отдавались под суд. Трибуналом и военной прокуратурой ВДРБ в январе 1948 г. было созвано совещание по вопросу борьбы с аварийностью флота, где было отмечено, что большинство происшествий произошло по причине нарушения ПТЭ [501, л. 5]. Также по вопросам предотвращения аварий в феврале 1948 г. были проведены производственные совещания плавсостава и путейцев ВДРП. Проблем здесь было много, длительное время не заканчивалось разминирование пути. Чтобы избежать аварий, необходим был тщательный уход за механизмами судов. К нарушению работы бакенов могли приводить паводки, и суда садились на мель [150, л. 1; 836, л. 4]. Часто с браком выпускались суда из ремонта, на что обращал внимание транспортный отдел ЦК ВКП(б), рассылая циркуляры. К вопросам противодействия аварийности привлекались и местные парторганизации [1124, л. 5; 1128, л. 19]. Чтобы улучшить ситуацию, суда прошедшие ремонт в межнавигационный период должны были получать вымпела технической готовности. Актуальным было изучение речниками ПТЭ, рычагами противодействия аварийности оказались инспекторские осмотры. Однако в ряде случаев осмотры проводились формально.

На любом виде транспорта его безопасная эксплуатация зависела от влияния множества факторов. Так, в целях обеспечения безопасности полетов продолжал действовать Воздушный кодекс СССР от 7 августа 1935 г. Особая роль отводилась развитию материальной базы авиации, например, строительству взлетно-посадочных полос аэродромов [865, л. 12]. Многие значило и состояние техники. Например, благодаря получению паспортов технической готовности, например, в мае 1947 г. в образцовый порядок в Минске был приведен авиалайнер «ЛИ-2». Разбором причин создания аварийной обстановки занимались парткомы авиапредприятий, свою положительную роль сыграл БРК отраслевого профсоюза, который контролировал соблюдение законодательства о рабочем времени пилотов [863, л. 66]. На обеспечение условий для безопасной эксплуатации самолетов были направлены инструкции и приказы ГУ ГВФ СССР, в том числе по подготовке аэропортов к навигации, об общественных инспекциях по безопасности полетов [800, л. 1, 300]. Отметим, что только при организации работ по всем вопросам, связанным с безопасностью движения, их можно было решить положительно.

4.2. Внимание органов власти к вопросам безопасности на транспорте в 1950-е гг., проблема выполнения их решений. С каждым новым десятилетием усилия партийных, советских органов и хозяйственников по обеспечению безопасности возрастали, к этому их толкали рост перевозок и интенсивность движения. Так, обеспечение безаварийной эксплуатации транспортных средств согласно постановлению ЦК КП(б)Б от 22 сентября 1951 г. учитывалось при подведении итогов соревнований. О важности технической реконструкции для обеспечения безопасной работы машин и механизмов было заявлено на XX съезде КПСС [93, л. 2]. Главную роль в перевозочном процессе выполнял железнодорожный транс-

порт, что обусловило особое внимание к условиям его деятельности. Поэтому 21 февраля 1950 г. появилось постановление СМ СССР о мерах по улучшению техники безопасности на железных дорогах. Засвидетельствовало неблагоприятное положение с безопасностью и его решение от 25 июня 1951 г. Отметил большое количество аварий на железных дорогах в сентябре 1952 г. также секретарь ЦК КП(б)Б Н. Патоличев [253, л. 2]. В свою очередь, обязал железнодорожников исправить ситуацию с обеспечением безопасной эксплуатации подвижного состава и коммуникаций XXI съезд КПБ. Большое внимание уделил отмеченной проблеме 5-й пленум дорпрофсожа БЖД, защищая человеческие жизни и здоровье. На необходимость усиления внимания к вопросам безопасности в докладе на Всесоюзном совещании актива железнодорожников 6 марта 1954 г. указал зам. председателя СМ СССР Л. Каганович [1167, л. 73]. Все это указывало на то, что безопасность оказалась одним из наиболее актуальных вопросов работы транспорта, требовала к себе постоянного внимания органов власти.

Ситуация с безопасностью движения на железных дорогах БССР, мероприятия по ее улучшению. Неблагополучным в 1951 г. оказалось положение с безопасностью в паровозном депо ст. Витебск, на которое пришлось 33% браков от всего их количества на отделении. Нарушения чаще всего были результатом низкой дисциплины, в первую очередь среди работников, связанных с движением [342, л. 12; 764, л. 12]. Только одна БЖД за 1953 г. в своей работе допустила 41 тыс. браков [539, л. 26]. По Минскому отделению в 1955 г. более половины нарушений было допущено на сортировочных и участковых станциях. На ст. Брест-Восточный имели место случаи приема поездов на занятые пути, нарушения правил производства маневров. На Барановичском вагонном участке рост брака в 1955 г. объяснялся неудовлетворительным содержанием техники. Значительное количество аварийных ситуаций по службе локомотивного хозяйства БЖД в 1958 г. произошло из-за проезда запрещающих сигналов, обрывов и столкновений поездов, превышения установленной скорости [1331, л. 115; 622, л. 63]. Одним из основных происшествий по МПС были отцепки вагонов из-за перегрева букс, что, в свою очередь, было результатом несоблюдения правил ухода за ними. Фактором возникновения аварийных ситуаций могли быть лопнувшие рельсы. Ухудшалась ситуация с безопасностью зимой. Зоной повышенной опасности постоянно оказывались и железнодорожные переезды. Чтобы решить вопрос, СМ БССР 22 сентября 1953 г. издал специальное постановление и делал это в дальнейшем с завидной регулярностью: 6 августа 1958 г., 19 августа 1959 г. и т.д., но добиться их выполнения оказалось сложно.

Подобные проблемы были известны, что инициировало мероприятия по исправлению ситуации, например, Витебское отделение ЗЖД в 1951 г. направило свои усилия на предотвращение проезда запрещенных сигналов, столкновений и сходов [342, л. 12]. Работали общественные ревизоры по безопасности движения, в январе 1952 г. они провели внезапные ночные проверки несения службы в Могилевском узле. Значительно улучшало безопасность осуществление мероприятий по техническому прогрессу, предупреждение неисправностей обеспечивалось осмотром устройств и приборов по графику. Для безопасного следования тяжелых маршрутов укреплялись тормозные средства, в целях повышения безопасности проводилось оборудование электросигнализацией стрелок. Тем не менее, главным оставалось добросовестное отношение к порученному делу, обеспечение безопасности движения поездов требовало от движенцев высокой внимательности при их приеме и отправлении. Не выпускали ситуацию из-под контроля органы власти. Так, в апреле 1952 г. совещание партийно-хозяйственного актива железнодорожников с участием секретаря ЦК КП(б)Б Абрасимова П. рассмотрело вопрос об усилении работы по безопасности. Как ответ на замечания на дорогах была проведена работа по созданию локомотивным бригадам надлежащих условий

отдыха [629, л. 5]. Применялись все методы, в том числе и рейды, например, по инициативе ЦК ЛКСМБ в ноябре 1958 г. Вопросами распространения необходимых для безопасной работы знаний занимался и вагон техпропаганды Дома техники БЖД. Отмеченные усилия позволили предотвратить рост происшествий, а затем добиться их снижения.

Решение вопросов с безопасностью эксплуатации автотранспорта общего пользования и электротранспорта. Пополнение автопарка, увеличение объема перевозок привели к повышению интенсивности движения, с новой техникой возросли скорости. Поэтому в марте 1952 г. постановлением ЦК КПБ о мерах по ликвидации нарушений правил движения были усилены возможности ГАИ по контролю за дорожной ситуацией [496, л. 92]. На необходимость реализации разработанных правительством мер по обеспечению безопасности указал и XXIII съезд КПБ. Вопрос можно было решить только комплексно. Так, для повышения квалификации водителей одно за другим издавало свои распоряжения белорусское правительство, 2 июля 1957 г. оно предложило систему мер по противодействию ДТП. Важными оказались постановления об усилении борьбы с аварийностью СМ СССР от 16 июля 1959 г. и СМ БССР от 12 октября 1959 г. [722, л. 32]. Особое место в вопросе обеспечения безопасности отводилось укреплению дисциплины, так, в сентябре 1959 г. ее состояние рассмотрел Президиум ВЦСПС [864, л. 69]. То есть человеческий фактор был одним из самых главных, он мог улучшать или ухудшать ситуацию в отдельно взятом коллективе.

Тем не менее, в ряде облатотрестов из-за низкой дисциплины во 2-й половине 1950-х гг. количество происшествий росло. Поэтому начальникам АТК со стороны ГУАТ, например, в 1957 г. было дано указание по усилению внимания к нарушителям. Для предотвращения аварийности стали жестче следить за законодательством о режиме рабочего времени [821, л. 75]. Но, как показало время, этого оказалось недостаточным, в первую очередь потому, что подобные меры реализовывались не всегда [143, л. 13]. В 1956-57 гг. по вине водителей было совершено до 87% дорожных происшествий. В связи с этим СМ БССР обязал министерства установить контроль за выходом автомобилей и их возвращением в гаражи. Вопрос о состоянии безопасности движения в АТК слушали их парткомы, отметив, что, несмотря на проделанную работу по повышению дисциплины, показатели аварийности улучшались не везде [750, л. 26, 28; 912, л. 12]. Многие зависело от материальных факторов. Так, планировка новых улиц в городах БССР производилась без учета безопасности движения, имевшееся наличие светофоров не обеспечивало требований безопасности [211, л. 60]. Здесь потребовалось постоянное внимание местных органов власти к содержанию улиц.

Мероприятия по улучшению безопасности движения включали несколько направлений. Для противодействия аварийности распространялся передовой опыт, за нарушение дорожных правил руководитель автохозяйства с 1956 г. мог лишать шофера квалификации 1-го или 2-го класса на срок до 6 месяцев. В 1958 г. дорожные службы стали больше устанавливать путевых знаков [786, л. 5; 721, л. 129 об.]. В 1959 г. были введены новые правила уличного движения. Облатотрестами решалась задача по созданию пожарных водоемов, особое место отводилось содержанию транспорта в исправном состоянии. Полезным стало появление уголков безопасности [843, л. 23; 144, л. 10]. Проводились и комплексные всесоюзные мероприятия, такие, как неделя безопасности движения, например, в сентябре 1958 г., что дало положительные результаты. Тем не менее, одним, даже масштабным мероприятием решить проблемы было невозможно. Перед транспортниками продолжала стоять задача по достижению высокого уровня безопасности, так как использование автомобилей все время росло. Автопарк расширялся, что требовало все больше водителей, средств ремонта и обслуживания, с которыми как раз и были проблемы.

Что касается электротранспорта, то одной из причин аварий трамваев была слабая квалификация обслуживающего персонала, например, по Витебскому ТУ в 1950 г. и этому вопросу пришлось уделять больше внимания. Чтобы предотвратить аварии, на трамваях работали ревизоры безопасности, был разработан ряд мер по противодействию нарушителям ПТЭ и дисциплины [924, л. 17; 926, л. 24]. В помощь им НТО представляли специальные материалы для проведения лекций о технике безопасности, практиковалась работа школ передового опыта.

Причины аварийности на речном и воздушном транспорте, меры по ее предотвращению. Важным для обеспечения безопасности у речников стал новый устав службы на судах, введенный 1 июля 1950 г., определивший вопросы организации службы и внутреннего распорядка. Активно работали судходная инспекция Прибалтийского бассейна, Главная инспекция мореплавания, речного судходства и портового надзора. С 1950 г. Главное управление водных путей проводило конкурс на лучшее спасательное приспособление [1122, л.152, 161; 484, л. 22, 31]. Совершенствовали свою деятельность инспекторы ЦК профсоюза по охране труда. Чтобы достичь результата в обеспечении безопасности, необходимо было соблюдать множество условий, например, обеспечивать сохранность береговых сооружений во время весеннего ледохода и паводка [799, л. 22, 82]. Многие значила квалификация персонала. Поэтому на Всесоюзном совещании работников водного транспорта 6 марта 1954 г. Л. Каганович поднял вопросы подготовки команд [1166, л. 27]. Снижение аварийности флота и травматизма на нем являлось также условием присвоения звания «Предприятие коллективной стахановской работы».

Тем не менее, чаще всего к авариям во время плавания приводили нарушения дисциплины, при невнимательности экипажей происходили поломки механизмов судов [767, л. 30]. Серьезные недостатки по ВДРП допускались в вопросе комплектования кадров. В ряде мест слабо работала бассейновая судходная инспекция, скрывались факты происшествий [838, л. 1, 2]. Усложняли жизнь речникам неудовлетворительные работы по тралению судходных путей, в итоге, например, за 1956 г. по ВДРП была совершена 51 авария на 251 тыс. руб. убытка [633, л. 26; 137, л.18]. Через год было уже 58 аварий на 254 тыс. руб. убытка, из которых 14% составили столкновения, 7% – посадка на мель, 7% – поломки, 67% – удары [138, л. 4]. Поэтому внимание к вопросам обеспечения безопасности было усилено. К тому же ГУРФ утвердило положение о проведении инспекторских осмотров флота. Содействовало обеспечению безопасности соревнование среди речников-путейцев за присвоение звания «Участок отличного качества». В итоге положение с безопасностью улучшилось и за 1958 г. по ГУРФ было лишь 10 аварий на 80,7 тыс. руб. убытка. Тем не менее, за эту навигацию допускались столкновения судов из-за недостаточного инструктажа команд, слабого контроля за исполнением приказов [139, л. 9; 768, л. 154]. В 1959 г. количество аварий по ВДРБ снова возросло, убытки составили 144,8 тыс. руб., причинами аварийности стали неудовлетворительное состояние пути и судходной обстановки, нарушения правил плавания. Поэтому в целях усовершенствования судходной обстановки усилили, например, электрификацию плавучих и береговых знаков, расширили круг проверяемых вопросов по технике безопасности.

Круг организаций, которые затрагивали проблемы обеспечения безопасности, был широк. 11 сентября 1957 г. СМ СССР издал постановления по вопросам обеспечения безопасности полетов. На обеспечение безопасности была направлена политико-массовая работа, в целях предотвращения происшествий, например партсобрание Витебского аэропорта в июне 1950 г. потребовало улучшить выполнение уставов [944, л. 2; 943, л. 37]. Особое значение в авиации имело состояние техники. Для достижения безопасности было необходимо, чтобы летчики выполняли наставления и инструкции, среди них проводилось соревнование за безаварийный налет, так, к марту 1958 г. бортмеханик «ИЛ-12» И. Пак уже успел

пройти 3 млн км без происшествий. Во многом безаварийность среди передовых экипажей оказалась результатом работы командиров по подготовке летно-подъемного состава. В целом ни одно из транспортных предприятий республики не оказывалось вне зоны внимания к вопросам обеспечения безопасности движения, в том числе и воздушного.

4.3. Реализация мероприятий по обеспечению безопасности движения на транспорте БССР в 1960-е гг. С ростом перевозок внимания на обеспечение их безопасности приходилось обращать все больше, так, XXIV съезд КПБ обязал, например, железнодорожников принять меры по улучшению ситуации с эксплуатацией локомотивного и вагонного хозяйства. Важным было признание недостатков самими транспортниками. Например, на XXV съезде КПБ начальник БЖД Г. Котяш заявил о том, что серьезными просчетами оказались нарушения ПТЭ и дисциплины [264, с. 3]. Работа в данном направлении была усилена. Вопросы безопасности органы власти стремились решить с разных позиций, так, только при отсутствии аварий на предприятиях разрешалось образовывать фонд для улучшения культурно-бытовых условий работников. В свою очередь, постановление ЦК КПСС от 30 ноября 1966 г. обратило внимание парткомов на необходимость предупреждения аварий. Касалось мер по предупреждению несчастных случаев на транспорте и специальное решение союзного правительства от 10 марта 1969 г. [734, л. 11 об.]. На улучшение ситуации с безопасностью движения большое влияние оказывало оснащение транспортных предприятий, при надежной технике было меньше проблем. Поэтому МПС, Госкомитет по транспортному строительству и ЦК отраслевого профсоюза создали типовые требования по технике безопасности, предъявляемые к ее конструкциям [1296, с. 6]. Однако в целом снять остроту вопроса можно было только при комплексном подходе, когда уделялось внимание и людям, и технике, и правилам ее эксплуатации.

Основные аварийные ситуации на железнодорожном транспорте, пути противодействия им. Чаще всего здесь оказывала влияние материально-техническая оснащенность БЖД. Так, благодаря более совершенной системе управления, быстрой перемены хода, хорошей видимости сигналов повышалась безопасность движения при применении тепловозов. Предотвращали случаи брака, крушения и аварии общественные инспекторы по безопасности движения. Наша дорога использовала многие инициативы по обеспечению безопасности, например, в 1962 г. новшество свердловских вагонников, которые выдавали гарантийные путевки на бесперебойное следование осмотренных поездов до 370 км. В то же время, несмотря на предпринимавшиеся меры продолжала оставаться сложной ситуация на переездах. Поэтому СМ БССР 24 января 1961 г. вновь возложил на исполкомы обязанность по строительству путепроводов, через год провел контроль выполнения постановления от 19 августа 1959 г. об усилении мер по ликвидации наездов на транспорт [684, л. 214]. Безопасности на переездах много времени уделяли облисполкомы, тем не менее, продолжались нарушения правил их проезда [677, л. 108]. Все это не свидетельствовало в пользу эффективности имевших место усилий. Снова союзное правительство уже 29 ноября 1967 г. обязало МПС принять меры к обеспечению безопасности переездов, затем, 25 января 1968 г., республиканский кабинет министров.

Не меньшая угроза могла идти из-за неисправностей колесных пар подвижного состава, было опасным и касание к токоведущим частям электровоза. Трудностей в работе продолжило приносить несанкционированное нахождение населения на путях, часто среди нарушителей были дети. Подобные случаи заставили, например, парторганизацию Витебского отделения провести в июне 1965 г. специальное собрание [893, л. 36]. Иногда аварийные ситуации создавались из-за ошибок диспетчеров, самой распространенной из которых было принятие поезда

на занятый путь. В январе 1967 г. ценой собственной жизни пришлось предотвратить крушение пассажирского поезда машинисту Минского депо В. Яцкевичу на перегоне Пруды–Залесье, когда на пути его состава оказался грузовой вагон из-за оплошности другого машиниста. То есть перед железнодорожниками из года в год вставал целый ряд задач по укреплению дисциплины, повышению квалификации кадров, применению технических новшеств и передовых методов труда.

Острота вопроса с безопасностью движения на автотранспорте общего пользования, пути улучшения ситуации, положение дел на электротранспорте. Наиболее сложной ситуация была на автотранспорте, обладавшем наибольшим количеством техники, которая использовалась повсеместно. Поэтому решения по обеспечению безопасности появлялись здесь с завидной регулярностью, так, 6 октября 1960 г. – постановление СМ БССР по усилению борьбы с аварийностью, 31 августа 1962 г. – о мерах по усилению борьбы с ДТП [1064, л. 113]. Много надежд транспортники связывали с упорядочением дорожного движения. Постановление белорусского правительства о введении в действие новых правил от 2 декабря 1960 г. обязало руководителей предприятий обеспечить их изучение. Все это было своевременным, так как, например, за 1 половину 1960 г. на 1 тысячу автомобилей приходилось 2,6 случая аварий и происшествий, в том числе по автохозяйствам ГУАТ – 5,7 [788, л. 1; 811, л. 1, 2]. На безопасность движения были направлены указы Президиума ВС БССР от 30 ноября 1961 г. и 31 июля 1965 г. Важными оказались указы союзного ВС от 18 декабря 1967 г. и республиканского от 16 сентября 1968 г. о наложении штрафов за нарушение правил пользования пассажирским автотранспортом [1259, л. 192; 1261, л. 6]. В целях повышения безопасности движения в городах и автодорогах союзное правительство 29 ноября 1967 г. обязало республиканские кабинеты министров принять меры к предупреждению ДТП. Свою роль сыграло постановление белорусского правительства от 24 февраля 1967 г., по его решению от 25 января 1968 г. облисполкомы были обязаны создать комиссии по безопасности движения. Через полгода появилось его новое постановление о повышении безопасности движения [735, л. 103 об.]. Все это позволило широко применять административные меры по предотвращению аварий, но нельзя было обойтись и без совершенствования материальной базы транспорта.

В целях обеспечения безопасной эксплуатации транспорта проводились разноплановые мероприятия. Так, ГУАТ 19 апреля 1960 г. издал указ об усилении мер противопожарной безопасности, 10 октября 1962 г. установил систему поощрения шоферов за 5 лет работы без ДТП [815, л. 117]. Возросло влияние ГАИ, 8 июля 1960 г. по распоряжению СМ БССР увеличились ассигнования на содержание ее подразделений [1058, л. 35]. За 1961 г. работниками ГАИ только в Витебской области было принято 17523 экзамена от водителей по правилам движения [226, л. 15]. Постановление республиканского кабинета министров от 3 августа 1961 г. разрешило ГАИ лишать водителей прав за нахождение за рулем в нетрезвом состоянии, затем ее полномочия были расширены 20 февраля 1964 г., в том же году были введены в действие новые, более жесткие правила учета автотранспорта. В свою очередь, в Минавтотрансе работал отдел по обеспечению безопасности движения, в 1966 г. во главе с И. Наркевичем [1048, л. 121]. Министерства внедряли технические средства регулировки уличного движения, улучшали подготовку шоферов.

Но в целом ситуация с безопасностью движения в лучшую сторону менялась медленно, чему препятствовал низкий уровень подготовки водителей, слабо работали комиссии общественного контроля за техническим состоянием автомобилей. Из-за нарушений законодательства о режиме рабочего времени допускалось большое количество ДТП. Основными их причинами были превышение скорости, неправильный обгон. Значимым фактором являлось низкое качество ремонта [754, л. 28; 858, л. 113]. В то же время предупреждение аварий в 1965-66 гг. обеспечивалось улучшением учебы водителей на местах, распространением передово-

го опыта, использовался конкурс «За безопасность движения». Был учрежден значок «За работу без аварий», его 1-й степенью награждались шоферы, наездившие без аварий 500 тыс. км. В июле 1966 г. уже 4 тыс. шоферов из общего состава 70 тыс. работавших в системе Минавтотранса имели такой значок [729, л. 138 об.; 30, с. 2]. Все это позволило за 1966 г. сократить число нарушений правил движения по Минавтотрансу на 8,7%, число ДТП – на 12%, случаев управления в нетрезвом состоянии – на 26,8% [578, с. 3]. Аварии допускали, как правило, водители тех автохозяйств, где примиренчески относились к лихачам [677, л. 217; 659, л. 6]. Все это дает основание отметить наибольшую важность именно человеческого фактора.

Работу приходилось усиливать, так, ГАИ во главе с А. Зубовичем потратила много сил по обеспечению зимней эксплуатации машин. Республиканская комиссия по безопасности движения во главе с заместителем председателя СМ БССР А. Золотым занималась предупреждением аварийности в автобусных парках. В итоге министр автотранспорта А. Андреев смог отметить, что за 1967-69 гг. число нарушений правил движения шоферами снизилось на 26% (управление в нетрезвом состоянии – на 38%). За 1968 г. одна треть предприятий сработала без ДТП, но количество происшествий в целом увеличилось на 15%, по мнению министра, в основном из-за роста автопарка [638, с. 2]. Причинами аварий оказались превышение скорости – 32,9%, выезд на левую сторону дороги – 13,8%, несоблюдение правил обгона – 9,6% [293, с. 2; 502, л. 3]. Только неукоснительным выполнением правил уличного движения можно было обеспечить полную безопасность движения. Поэтому в хозяйствах практиковали собрания коллективов, занятия по правилам движения, действовали группы повышения классности, советы безопасности движения.

Использовались все доступные формы и для обеспечения безопасной эксплуатации электротранспорта. Там проводилось повышение квалификации кадров, в 1964 г. в Витебском ТУ изучали изменения в правилах уличного движения. В то же время угрозу безопасности несли переполненность вагонов трамвая, аварийное состояние ряда путей, существовала угроза поражения электротоком вследствие нарушения ПТЭ [930, л. 108]. Поэтому для предотвращения происшествий усилили свою работу ревизоры по безопасности движения, проводились конкурсы по технике безопасности. Контроль за дисциплиной водителей осуществляли комиссии облсовпрофа [334, л. 215]. Ситуация улучшалась поставками новой, более надежной техники.

Обеспечение безопасной эксплуатации речного, воздушного и трубопроводного транспорта, главные факторы, порождавшие аварийность. В целях предотвращения аварийных ситуаций по постановлению СМ БССР от 21 мая 1963 г. накладывались штрафы за нарушения правил пользования судами, правил безопасности движения, за происшествия с пассажирами. Случаи аварий разбирала бассейновая судоходная инспекция, в помощь ей в 1960 г. было утверждено «Положение об общественных инспекторах судоходства». Для осуществления безопасной эксплуатации необходимо было поддерживать в рабочем состоянии судоходные пути, так, техническая служба ДБК сбрасывала лишние воды, устанавливала береговые световые знаки и бакены, но негативным был факт того, что оснащение путей занимало мало места в планах финансовых затрат по ГУРФ. Факторов, которые усложняли работу, было несколько, так, трудным было вождение барж без команд, аварии порождала неправильная загрузка судов [770, л. 38]. Опасности судоходству несли нарушения устава службы. Поэтому проводилось изучение лоции, правил плавания, работали добровольные пожарные дружины речников, в рамках усиления мер против аварийности ГУРФ проводило специальные семинары [771, л. 2]. Дополнительные возможности противостоять нарушениям ПТЭ дал перевод флота с 1 июля 1968 г. на новые условия планирования. Однако все это не позволило до конца решить имевшиеся проблемы, перед речниками осталась старая задача по реализации ранее разработанных мероприятий.

Свои мероприятия проводились в авиации, так, обеспечению безопасности способствовал, утвержденный 26 декабря 1961 г. Воздушный кодекс СССР. 8 января 1962 г. появилось положение об общественных инспекторах по безопасности полетов. Большое влияние оказывало использование новых моделей самолетов, которые были приспособлены к полетам в сложных условиях. Важным был факт пропаганды безаварийных налетов, так, к сентябрю 1962 г. без происшествий налетали 1 млн км. уже 143 летчика. В то же время препятствием в обеспечении регулярности полетов было неудовлетворительное состояние ряда аэродромов. Поэтому в работу шире включались органы власти, так, Гомельским облисполкомом был разработан ряд мер по выполнению постановления секретариата ЦК КПСС от 9 октября 1969 г. [517, л. 11; 670, л. 2]. Могилевским облисполкомом в 1969 г. было принято решение о помощи в оснащении местного аэропорта [833, л. 61]. То есть внимание стремились уделять наиболее острому вопросу.

С появлением в республике трубопроводного транспорта сразу же стали рассматриваться вопросы и его эксплуатации, в первую очередь были разработаны противопожарные мероприятия, их состояние рассмотрело партбюро ПУНД в июне 1969 г. [962, л. 63]. Особую опасность представляло пересечение трубопроводов с железными и автомобильными дорогами, поэтому вокруг газопроводов вводилась охранная зона, например, для линии Слоним–Волковыск–Гродно [1046, л. 15]. В то же время многое в их эксплуатации зависело от состояния кадров, что потребовало от руководства принимать меры по повышению их квалификации.

4.4. Усиление внимания к вопросам безопасного использования транспортных средств в 1970-е гг. В целях улучшения ситуации была увеличена ответственность руководящих работников транспорта нашей республики за выполнение постановления ЦК КПСС о мерах по сокращению потерь рабочего времени, устранению нарушений законодательства о режиме работы и отдыха [246, л. 52]. Расширился контроль за выполнением правил и норм по технике безопасности со стороны местных комитетов профсоюзов транспортных предприятий. На состояние безопасности все более значимое влияние оказывала НТР, которая повышала скорости движения транспортных средств [483, л. 100]. Увеличивалась пропускная способность дорог, расширялись объемы перевозок, как грузов, так и пассажиров. В свою очередь, высокие скорости и напряженный график прохождения поездов, автомобилей, судов и самолетов увеличивали возможность появления аварийных ситуаций. Поэтому вопросы с безопасностью их эксплуатации все чаще оказывались в зоне внимания различных органов власти. Так, комиссия по транспорту и связи ВС БССР в апреле 1970 г. разработала свои рекомендации для противодействия аварийности [241, л. 55]. Подобные проблемы постоянно рассматривали исполкомы и партийные органы всех уровней.

Предотвращение аварийных ситуаций на железнодорожном транспорте. Моментов, когда проблема безопасной эксплуатации там обострялась, было предостаточно, например, при нарушениях техники безопасности при погрузке-выгрузке. Технической ревизией ст. Пинск в 1969-70 гг. были вскрыты грубые нарушения ее работниками дисциплины, ПТЭ [765, л. 15]. Много несчастных случаев происходило при работе на путях, маневровых работах, обслуживании контактной сети, электроустановок. Причиной проезда запрещающих сигналов, наездов нередко становилась психическая неустойчивость ряда локомотивных бригад [228, л. 55]. Опасность в эксплуатации дороги создавала номенклатура перевозимых по ней грузов, так, в апреле 1973 г. только благодаря находчивости машиниста локомотивного депо станции Гомель П. Остапенко был предотвращен взрыв загоревшейся цистерны с бензином. Чтобы преодолеть недостатки, применяли различные меры, в преддверии зимы проводили осмотры локомотивов, проходили совещания общественных инспекторов по безопасности движения, организовыва-

лись тематические вечера и «Эстафеты безопасности движения». Одним из важнейших был технический фактор, так, особое внимание уделялось исправности оборудования на линиях для электропоездов.

Благодаря внедрению сигнализации, повышению уровня подготовки работников количество случаев приема поездов на занятый путь сократилось. Так как подобные случаи часто происходили при реконструкции путей, то МПС и ЦК отраслевого профсоюза провели осенью 1978 г. операцию «Внимание, маршрут» [112, с. 1]. Мероприятия по предотвращению аварийности были разноплановыми. Так, по поручению ЦК КПБ железнодорожники проводили оборудование переездов устройствами автоматики, исполкомы занимались строительством переходных мостов и туннелей [678, л. 369]. На повышение безопасности переездов были направлены постановления СМ БССР от 27 июня 1973 г. и от 10 октября 1978 г. С помощью партбюро, например, вагонного депо Брест были проведены мероприятия по повышению дисциплины, которые способствовали предотвращению случаев отцепки пассажирских вагонов по неисправностям. По инициативе ЦК отраслевого профсоюза проводилась унификация нормативных документов по технике безопасности, при всех 12 железнодорожных вузах СССР были созданы кафедры охраны труда. Ситуацию с техникой безопасности рассматривали облсовпрофы [1115, л. 63]. В целом только при усилиях всех заинтересованных сторон можно было добиться снижения уровня имевших место происшествий.

Комплекс мероприятий по обеспечению безопасности движения на автотранспорте общего пользования и электротранспорте. К его реализации транспортников подталкивали решения органов власти: 4 июня 1971 г. о мерах по предотвращению аварийности ЦК КПБ и правительства республики, 12 сентября 1972 г. правительства [738, л. 89 об.]. В октябре 1972 г. поручило ведомствам усилить противодействие аварийности правительство союзное [232, л. 16]. Препятствовал росту аварийности предел максимальной скорости в 60 км/ч в населенных пунктах, вопросы готовности транспорта поднимались Республиканской комиссией по качеству [481, л. 13]. В свою очередь, в августе 1971 г. президиум Белсовпрофа принял постановление об участии профкомов в данной работе. Работали также созданные решением правительства и Белсовпрофа от 16 октября 1972 г., комиссии общественного контроля за безопасностью движения [234, л. 7; 738, л. 96]. Республиканская комиссия по безопасности дорожного движения в январе 1972 г. слушала вопрос о недостаточном выполнении постановления республиканских органов власти от 4 июня 1971 г., так как из-за управления транспортом в нетрезвом состоянии состоялось 1503 происшествия [683, л. 78]. Отметим, что круг организаций, занимавшихся вопросами безопасности движения возрос, но не всегда их деятельность была эффективной.

Обеспечение безопасной перевозки пассажиров было записано в положение о Минавтотрансе, были расширены полномочия ГАИ [682, л. 88]. Принятые меры позволили несколько уменьшить количество аварий, если в 1970 г. их было 6838, в 1971 г. – 6580, в 1972 г. – 6479. Всесоюзный месячник по борьбе с ДТП с 15 мая по 15 июня 1973 г. позволил сократить количество происшествий на 13,5% [319, с. 3; 1175, с. 4]. Однако факторов, угрожавших безопасности, осталось множество. Происшествия, по информации ЦК отраслевого профсоюза, случались из-за нарушений режима труда водителей, с точки зрения ГАИ основной их причиной был низкий уровень дисциплины. Серьезного внимания заслуживал вопрос подготовки работников, так как предприятия из-за нехватки кадров были вынуждены принимать на работу недоученных водителей [246, л. 20, 26]. В то же время на тех предприятиях и в организациях, где строго выполнялись технические требования по эксплуатации транспорта, своевременно проводилась профилактика, а для работников были созданы благоприятные условия труда, ДТП не было.

Количество мероприятий по противодействию аварийности из года в год росло. Особое внимание ГАИ уделяла исправности автобусов, проводя, кроме ежемесячных контрольных проверок их состояния, дважды в год их техосмотр. Чтобы можно было регулировать транспортные потоки, сократить число аварий, с 1 января 1973 г. вводились новые «Правила дорожного движения». Всесоюзный осенний смотр безопасности движения в 1976 г. смог уменьшить жертвы при происшествиях на 10%. В 1977 г. работники ГАИ и общественность провели такие мероприятия, как всесоюзные весенний и осенний смотры безопасности движения, рейд «Скорость», операцию «Пешеход». В июне 1978 г. Всесоюзный рейд «Автобус» был направлен на максимальное повышение безопасности перевозок. Но безопасность работы транспорта прежде зависела от ее организации на линии, важным было обеспечение условий для эксплуатации. Удельное количество ДТП на единицу подвижного состава из-за неисправностей по Минавтотрансу за период с 1974-79 гг. снизилось в 3 раза [828, л. 87]. Но, несмотря на все меры и успехи, в авариях и происшествиях ежегодно в 1970-е гг. по БССР погибало около 1,5 тыс. человек и более 7 тыс. получали увечья [310, с. 4]. Здесь оказывал влияние автопарк различных ведомств, где ситуация с обеспечением движения была хуже, чем по Минавтотрансу.

В каждом подразделении были и свои формы работы, так, повышению уровня безопасности на электротранспорте содействовали конкурсы профессионального мастерства. В то же время техническое состояние машин, нарушения правил движения на улицах Минска его водителями вызывали тревогу. Часть водителей во время проверки в январе 1972 г. недостаточно хорошо знала правила движения, и поэтому ГАИ организовала группы по техническому надзору за транспортом. В свою очередь, совершенствованием технологии ремонта троллейбусов занимались облизполкомы, что повышало уровень их технической готовности [678, л. 295]. Рассматривали факты нарушения графиков движения в «часы пик» и предлагали меры по их исправлению парторганизации, например, Витебского трамвайного управления [936, л. 25]. Необходимо было своевременно решать возникавшие вопросы всеми, кто имел для этого возможности.

Проблемы в обеспечении безопасной эксплуатации техники на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. В сложных условиях плавания на первое место выходили знание лодии, бдительность при несении вахты. В противном случае только за 1970 г. аварии на ВДРП увеличились на 7 случаев, а убытки на 8,5 тыс. руб. К столкновениям приводили употребление спиртных напитков, низкая дисциплина плавсостава, что стало предметом разбирательства в ГУРФ [773, л. 157; 248, л. 1, 48]. Для безопасного плавания были важными также расстановка знаков судоходной обстановки, поддержание глубин. Активно занимались профилактикой аварийности парткомы, вопросы предупреждения аварийности поднимали совещания при начальнике Верхне-Днепровского управления пути [837, л. 12]. Предупреждению аварий помогало своевременное проведение инструктажей, в портах инженеры по технике безопасности проверяли организацию труда. Много зависело и от активности Белорусской инспекции речного регистра. Для повышения уровня безопасности важным было постановление республиканских органов власти от 19 декабря 1971 г., предложившее конкретные меры по техническому перевооружению флота [245, л. 42]. Благодаря подобным мероприятиям и активизации деятельности Верхне-днепровской судоходной инспекции, например, за 1972 г. число происшествий по флоту уменьшилось на 23%, убытки – на 55% [774, л. 48]. Но стоило немного ослабить контроль, убытки вновь выросли, влиял также и рост грузоперевозок, трудностей добавляла нехватка персонала [631, л. 2]. В таких условиях значительная роль отводилась передовым методам работы, активнее стали проводиться смотры по обеспечению безопасности, укреплялась дисциплина и улучшался подбор кадров.

Своя специфика в обеспечении безопасности была у авиаторов, так, 1 ноября 1971 г. для них было введено в действие новое наставление по производству полетов,

в 1975 г. – новый устав о дисциплине. Важную роль играла комиссия по безопасности полетов гражданской авиации СССР, Государственный авиарегистр производил надзор за состоянием самолетов [953, л. 36]. Вопросы подобного плана поднимались на совещаниях командно-руководящего состава. Повышала безопасность полетов и автоматизация управления воздушным движением, свою роль сыграло и освоение метода бездефектного обслуживания техники, но важнейшим фактором осталась квалификация летчиков [228, л. 92]. Ее приходилось постоянно повышать.

При обсуждении проблемы безопасности вопрос о дисциплине возникал постоянно, так, партсобрание ПУНД в этих целях рассмотрело письмо ЦК КПСС от 16 мая 1972 г. Но слабая кадровая работа приводила к тому, что на ее НПС происходили остановки в работе и утечки нефти [963, л. 74; 147, л. 112]. Как путь выхода из создавшейся обстановки было предложено расширить деятельность школ переподготовки. Своевременным оказалось и утверждение СМ СССР 12 апреля 1979 г. новых Правил охраны магистральных трубопроводов. В целом в вопросах безопасности функционирования предприятий транспорта нельзя было обойтись без совершенствования законодательной базы.

4.5. Попытки улучшить ситуацию с безопасностью движения в БССР за 1980-91 гг. Подобные проблемы постоянно оставались в зоне внимания высших органов власти. Так, 15 марта 1983 г. была усилена административная ответственность за нарушение правил дорожного движения, 8 февраля 1986 г. – за нарушения правил пользования средствами транспорта. 23 октября 1990 г. появился Закон СССР об уголовной ответственности за блокирование транспортных коммуникаций. Свою положительную роль сыграли уставы о дисциплине работников железнодорожного, речного транспорта, гражданской авиации [690, л. 52]. О необходимости обеспечения безаварийной работы транспорта высказался на XXX съезде КПБ 1-й секретарь ЦК КПБ Н. Слюньков. Тем не менее ситуация с безопасностью обострилась, и поэтому 12 марта 1988 г. в ЦК КПСС было проведено специальное совещание, где было предложено улучшить обеспечение перевозок, внедрить автоматизированные системы управления движением, проверить соблюдение условий труда [603, л. 1, 2]. Задачи партийных и хозяйственных органов по повышению безопасности были обсуждены в апреле 1988 г. также и на республиканском совещании в ЦК КПБ.

Основные проблемы в организации безопасного использования железнодорожных транспортных средств. На противодействие аварийности были направлены постановления республиканских органов власти о развитии БЖД на 1981-85 гг., а также ЦК КПСС от 4 марта 1980 г. Преодоление случаев брака рассматривали партсобрания по отделениям БЖД [897, л. 43, 60]. Обеспечение безопасности движения было записано и в Положении о железной дороге МПС СССР. Форм работы было много, в период смотра «Дисциплина и безопасность» в 1980 г. по линейным станциям участка Полоцк–Орша прошел агитационный поезд. Решению вопроса с обеспечением безопасности были посвящены комиссионные осмотры локомотивов, многое делали сетевые школы передового опыта, охраны труда и техники безопасности. В депо действовали комиссии по качеству ремонта и обеспечению безопасности. Штаб из представителей Управления БЖД и ГАИ разработал в 1980 г. и реализовывал планы обеспечения безопасности на переездах [672, л. 95]. С другой стороны, внедрение новейших устройств автоматики, телемеханики и связи позволило увеличить пропускную способность линий и обеспечить более высокую безопасность. Важную роль сыграло оснащение локомотивов скоростемерами, с 1988 г. стало массово внедряться устройство контроля бдительности машинистов, позволявшее повысить уровень безопасности [230, л. 103; 229, л. 6]. Однако проведение на БЖД экономического эксперимента выявило несколько его слабых сторон. Как показало время, не всегда оправданным оказалось снятие охраны с ряда переездов. Технически и организационно

не была в достаточной степени проведена подготовка к работе машиниста без помощника [26, с. 56]. Оказалось сложным предугадать все возможные проблемы.

В конце 1980-х гг. ситуация ухудшилась, обеспечение бесперебойного движения поездов проводилось не на должном уровне, нарушалась дисциплина. В январе 1988 г. ряд негативных моментов на БЖД отметили МПС СССР и ЦК отраслевого профсоюза. Так, неправомерно проводилась экономия на безопасности, было сокращено время приемки локомотивов перед рейсами [206, с. 1]. Республиканское совещание в апреле 1988 г. при ЦК КПБ также отметило рост случаев нарушений, в основе которых было игнорирование действовавших правил. В 1990-91 гг. в связи со сложной экономической ситуацией положение с безопасностью стало еще более проблемным, так как повлиял износ элементов путей и рост количества просроченных деталей. Отставали от требований времени средства получения необходимой машинистами информации [288, с. 1; 690, л. 173]. Наибольшее распространение на БЖД в 1991 г. получили случаи сходов в хозяйстве перевозок, увеличилось количество столкновения вагонов [604, л. 23]. Необходимо было срочно реагировать, и поэтому приказом начальника БЖД, например, в феврале 1991 г. за упущения в создании безопасной обстановки многим руководителям были снижены размеры материального вознаграждения. Эти меры хотя ситуацию и не стабилизировали, но замедлили темпы роста нарушений.

Сложность ситуации с обеспечением безопасности движения на автотранспорте и электротранспорте республики. Для решения проблемы часто принимались административные меры, так, 15 марта 1983 г. была повышена ответственность должностных лиц за выпуск неисправных машин на линию, были внесены дополнения в акты об ответственности за нарушение правил движения, продолжали играть свою дисциплинирующую роль парторганизации. В ряде автоколонн проводился инструктаж всех водителей по особенностям эксплуатации автомобилей в неблагоприятных условиях. Но подобных усилий было мало. К тому же большим препятствием осталось качество подготовки водителей, так как примерно 35% происшествий в 1980 г. было совершено по вине тех, кто имел стаж до трех лет [240, л. 70]. К тому же при строительстве дорог на разметку и обустройство часто не обращали внимания. Но одна лишь разметка снижала аварийность на 15-20%. В 1981 г. основными причинами аварий по Минавтотрансу были превышение скорости – 21,9%, выезд на полосу встречного движения – 11,6% [1085, с. 28]. В итоге за 1982 г. было зарегистрировано 7722 ДТП, в которых 1524 человека погибло, 6835 было ранено, хотя число погибших за год снизилось на 1,2%, но раненых увеличилось на 1,3%, а число аварий – на 2,2% [1223, с. 24]. Усложнила проблему интенсификация перевозок, дополнительную опасность представляли автомобили, заправлявшиеся газом.

Аварийности и нарушениям необходимо было противодействовать, так, с 1 июня 1980 г. стали действовать новые правила движения, продолжали проводиться смотры, в 1982 г. прошел Всесоюзный рейд «Внимание – дети!». Формами воздействия общественности и ГАИ на безопасность были рейды и патрулирование. Коллегия Минавтотранса проводила соревнование за присвоение звания «Автохозяйство гарантированной безопасности дорожного движения», на автокомбинатах работали дисциплинарные комиссии. Использовался и материальный фактор, так, в Каменецкой автобазе № 9 за нарушения дисциплины уменьшалось денежное поощрение. Важным фактором противодействия аварийности было техническое перевооружение, так, в 1984 г. новые модели «МАЗ» получили систему травмобезопасности. В целом принятые меры дали положительный результат, за 1981-85 гг. в БССР на четверть уменьшилось количество ДТП.

Тем не менее, Республиканская комиссия по безопасности движения огласила информацию о наличии 25,5 тыс. случаев эксплуатации автомобилей с неисправными спидометрами только в 1984-85 гг., за что было оштрафовано 16 тыс.

водителей [919, л. 63; 550, с. 4]. Главными причинами аварий в 1986 г. с точки зрения ГАИ оказались бессмысленная гонка – 17%, опасное маневрирование – 15%, пьянство за рулем – 22% [408, с. 3]. Для противостояния аварийности по итогам совещания в ЦК КПСС от 12 марта 1988 г. пришлось принимать экстренные меры, когда был усилен контроль, в БССР установлено 14 тыс. дорожных знаков, размечено 570 км дорог, стали работать наркологические пункты в 65 городах. В итоге количество ДТП по вине водителей снизилось на 1,1%, по вине нетрезвых водителей – на 3,8%. В июле 1988 г. в результате эксперимента по ограничению скорости движения до 70 км. в час количество пострадавших уменьшилось. Тем не менее, за 1988 г. в республике было совершено 7185 ДТП, 1480 человек погибло и 7430 было ранено. Причины аварий: 13,7% – управление в нетрезвом виде, 15,2% – нарушения маневрирования [603, л. 28, 29, 30]. По информации МВД СССР, в 1989 г. главными причинами аварий оказались неудовлетворительное состояние дорог, низкое качество автомобилей, недостаточная подготовка водителей. В 1989-90 гг. из-за нарастающего экономического кризиса была ослаблена работа по недопущению пьянства, что привело к росту в 1,5 раза числа аварий по этой причине [84, с. 1, 2]. В 1990 г. были сокращены службы безопасности движения, за пьянство сложно было уволить по причине дефицита кадров, сложно снизить оплату труда, так как она и так была небольшая. Каждый 2-й автобус по союзным республикам в 1990 г. эксплуатировался более 5 лет [690, л. 172]. В итоге за 1980-90 гг., по информации МВД БССР, в ДТП по разным причинам погибло 15 тыс. и получили ранения 73 тыс. человек [979, с. 3]. Ситуацию пришлось исправлять уже в рамках Республики Беларусь, когда была укреплена дисциплина, улучшились снабжение и контроль.

Противоречивой являлась обстановка на электротранспорте. С одной стороны, одной из мер по повышению безопасности, например, на Минском ТТУ стало наставничество опытных водителей над молодежью, а парторганизация Витебского ТТУ, например в 1985 г. занималась улучшением технического состояния вагонов и путей [940, л. 32]. С другой стороны, например, по Брестскому ТУ так и не были созданы надлежащие условия для работы и отдыха водителей. Слабо проводилась работа по закреплению кадров [868, л. 17]. Все это приводило к нарушениям со стороны водителей и препятствовало безопасному функционированию транспортных средств.

Положение с безопасной эксплуатацией речных судов, гражданской авиации и трубопроводов. В целях недопущения аварий ГУРФ ежегодно подводило итоги работы по обеспечению безопасности плавания, в 1983 г. приняло дополнительные меры по улучшению подготовки кадров командного состава [780, л. 119; 782, л. 217]. Особое внимание обращалось на случаи нарушения антиалкогольного законодательства, тем не менее, основной причиной браков у речников в 1-й половине 1980-х гг. осталось нарушение правил плавания и дисциплины [880, л. 13, 41]. Поэтому устав о дисциплине речного транспорта 1985 г. ужесточил ответственность личного состава за нарушения, угрожавшие безопасности судоходства. Помогало проведение смотров-конкурсов за безаварийное плавание, на передовых судах своевременно и в полном объеме производились технические уходы. Но, усиление принципа материальной заинтересованности при хозрасчете, когда был уменьшен штат контрольных служб, ослабление дисциплины речников, например, на пристани Гродно, повлекли за собой обострение проблемы с безопасностью [237, л. 31]. В 1987-91 гг. к росту аварийности привели ухудшение ситуации с развитием технической базы флота, невыполнение устава о дисциплине [690, л. 172]. Многие ранее успешные начинания были забыты, так как ослабло влияние общественных организаций и органов власти.

Решению проблем в авиации пыталась помочь комиссия по надзору за безопасностью полетов воздушных судов при СМ СССР, проводилось соревнование по обеспечению полета гарантией безопасности. Во многом обеспечивало надежность полетов современное оборудование [1102, л. 23, 24]. Но предпринятых уси-

лий оказалось мало, так, на республиканском совещании в апреле 1988 г. в ЦК КПБ было отмечено, что не были найдены подходы для создания системы обеспечения безопасности. Потери от аварий за 1990 г. по БУГА составили 135 тыс. руб. К росту происшествий и аварий привела в 1987-90 гг. выработка ресурсов самолетов [151, л. 3; 690, л. 172]. Усугубила положение дел с безопасностью и ситуация с развалом СССР.

Значительную угрозу могла представлять собой деятельность трубопроводного транспорта, и поэтому постоянно принимались решения, связанные с охраной его линий, например, 17 июня 1982 г. со стороны союзного правительства. Актуальным было и предотвращение разрушения трубопроводов сторонними организациями. На преодоление опозданий персонала были направлены приказы по Управлению нефтепроводов «Дружба» [626, л. 8; 790, л. 17]. К сожалению, не все объекты удавалось подготовить к безопасной работе. Так, в 1988-89 гг. создавали вероятность аварии отказы по внешнему энергоснабжению НУНД [967, л. 77, 82]. То есть необходимых для решения вопросов было несколько, отсутствие внимания к любому из них могло привести к трагическим последствиям.

Выводы по параграфу. Проблема обеспечения безопасной эксплуатации транспортных средств и оборудования была наиболее острой, особенно в конце 1943-50-е гг., когда использовалось большое количество устаревшей техники, было некачественным автодорожное покрытие, имелись слабоукрепленные участки железных дорог и мостов, не выдерживались глубины на судоходных путях. Из-за увеличения количества автотранспорта движение в городах и на междугородних дорогах в 1960-80-е гг. стало более интенсивным, что привело к увеличению числа аварий. Негативным фактором были неудовлетворительный ремонт техники, нарушение правил движения и правил технической эксплуатации, не всегда на должном уровне находилась трудовая дисциплина.

Поэтому в целях улучшения ситуации проводилось повышение квалификации кадров, улучшение технической оснащенности транспортных подразделений, усиливалась роль партийных и профсоюзных организаций в поддержании необходимого уровня дисциплины, имело место материальное поощрение за безаварийное движение. Важную роль играли многочисленные решения органов власти, усилия общественных организаций, особенно в отношении автотранспорта общего пользования, но не всегда мероприятия доводились до логического завершения, в ряде случаев не хватало материальных ресурсов для обустройства транспортных коммуникаций.

Обеспечение безопасности движения на БЖД стало возможным только при планомерных усилиях ее работников, выполнении ими инструкций, поддержании в исправном техническом состоянии подвижного состава и пути, внедрении средств сигнализации и централизации. Взаимодействие с Минавтотрансом позволяло уменьшить число происшествий на железнодорожных переездах, пропаганда в СМИ помогала противостоять несчастным случаям при нахождении посторонних лиц на железнодорожных путях.

Вопросы обеспечения безопасности автодорожного движения приобрели общегосударственное значение в 1970-80-е гг., их успешное разрешение зависело от согласованной позиции ведомств, чего в полной мере достигнуто не было. Важнейшим мероприятием, которое способствовало улучшению состояния транспорта, был ежегодный техосмотр, проводимый ГАИ. Накопленный опыт безаварийной эксплуатации транспорта позволял добиваться снижения числа происшествий. Главными факторами безопасной эксплуатации на электротранспорте стали поддержание его в высокой степени технической готовности, улучшение путевого хозяйства, выполнения правил движения.

На речном флоте на одном из первых мест были выполнение правил плавания, поддержание в исправном состоянии судоходных путей и корабельных механизмов, укрепление дисциплины, поставки новых видов техники. В авиации большое значение для безопасной эксплуатации авиапарка имели квалификация летчиков, управлявших сложными машинами, подготовка аэродромов к приему самолетов, оснащение их современным навигационным оборудованием. На трубопроводном транспорте важным было предотвращение прорывов труб и остановок прокачки в результате неправильных действий работников других ведомств и собственного персонала.

Предупреждение и недопущение аварий, несчастных случаев на транспорте стало одним из пунктов транспортной политики в нашей республике, но в ней присутствовали недостатки, такие, как недостаточный контроль за реализацией принятых решений, что в итоге не позволило добиться кардинального снижения нарушений.

Выводы по главе. Состояние материально-технической базы транспорта являлось главным фактором в осуществлении им перевозок, обеспечении общего роста экономики республики. Здесь можно наблюдать прямую зависимость между уровнем развития производственных объектов, состоянием транспортных коммуникаций, подвижного состава и объемом перевезенных как грузов, так и пассажиров. Чтобы расширить перевозки, добиться улучшения качественных показателей работы техники и оборудования, необходимо было выделять на производственную базу транспорта все возрастающие объемы финансовых средств и материальных ресурсов, размеры которых в целом были ограничены, требовались на все сферы развития общества. Поэтому важным являлось рациональное использование имевшейся техники, развитие и совершенствование базы по ее ремонту, укрепление путевого, автодорожного, судоходного хозяйства, которые во многом предопределяли износ машин, судов, вагонов и самолетов. Так как вопросы подобного плана до конца в изучаемый период решены не были, имело место невыполнение планов перевозок за ряд лет некоторыми видами транспорта, гораздо чаще не выполнялись отдельные качественные показатели использования подвижного состава. В целях улучшения ситуации проводилось техническое перевооружение, внедрялись передовые методы труда и экономическое стимулирование, в послевоенный период появились такие новые подразделения транспорта, как троллейбус и метрополитен, нефтепроводы и газопроводы. В пассажирском движении основное внимание уделялось удобствам пользования средствами транспорта со стороны населения, в грузовом – бесперебойности и ритмичности доставки необходимого сырья и материалов всем отраслям хозяйства. На развитие базы транспорта большое влияние оказывали многочисленные решения органов власти, такие, как переход железнодорожного транспорта на новые виды тяги, производство новых моделей автотехники, судов, авиатехники. Определяющими факторами расширения транспортной системы БССР явились географическое положение республики, роль звена, связывавшего республики СССР и страны СЭВ, обеспечение Западной группы войск, высокая интеграционная составляющая белорусской экономики. От состояния материально-технической базы во многом зависели и вопросы безопасной эксплуатации транспортных средств. Однако здесь была еще и большая степень зависимости от уровня трудовой дисциплины, выполнения правил движения и технической эксплуатации. Значительно помогали работа парткомов и общественных организаций, повышение качества подготовки специалистов в учебных заведениях.

ГЛАВА III МЕТОДЫ ТРУДА И ПОДГОТОВКА КАДРОВ НА ТРАНСПОРТЕ

§ 1. Экономическое стимулирование труда и проведение реформ на транспорте

1.1. Стимулирование труда на транспорте БССР в первое послевоенное пятилетие. Без применения экономических методов воздействия на работника нельзя было серьезно рассчитывать на значительное увеличение эффективности перевозок и совершенствование транспортного процесса, рост производительности труда и получение прибыли, рациональное использование имевшихся сил и средств. Чаще всего в этих целях на производстве в советских республиках использовали хозрасчет, декрет о котором был принят еще в 1922 г. Экономическая стимуляция труда не была забыта и в военное время. Так, в соответствии с постановлением СНК СССР от 4 марта 1943 г. проводилось премирование предприятий, в том числе и транспортных, за перевыполнение производственного плана по всем показателям [823, л. 2]. После освобождения нашей республики его действие было распространено и на ее территорию. Одними административными мерами добиться желаемого роста производства у советских органов власти не получалось и для расширения стимуляции труда после окончания войны использовался фонд директора предприятия, образованный по постановлению союзного кабинета министров от 5 декабря 1946 г. [761, л. 47]. Стимуляция труда и пополнение фонда директора были возможными при безубыточной работе предприятия, для чего в конце 1940-х гг. была повышена плата за транспортные услуги.

Отказ от дотаций и хозрасчетные отношения на железнодорожных предприятиях. В первые послевоенные годы государство вынуждено было дотировать ЖД, так как в результате военных действий их основные средства производства в БССР были разрушены, но, в 1948 г. после восстановления части экономики СМ СССР принял решение о ликвидации системы дотаций, которые препятствовали применению хозрасчета. Одним из мероприятий по ликвидации дотаций стало повышение с 1 января 1949 г. тарифов на железнодорожные грузовые перевозки в среднем на 68% исходя из уровня их плановой себестоимости. Благодаря повышению тарифов, улучшению эксплуатационной работы и росту ее объема, снижению себестоимости перевозок дороги БССР в том же году получили прибыль, достигли рентабельности, что позволило в основном, а в 1950 г. уже полностью отказаться от дотаций [328, с. 3; 350, с. 39]. В 1949 г. на ЖД был восстановлен порядок, при котором они получали доходы по тарифным ставкам в зависимости от расстояния перевозок. Финансовое состояние каждой из них было поставлено в зависимость от роста доходности перевозок и достигнутого уровня снижения их себестоимости. Основным условием снижения себестоимости перевозок стало углубление и укрепление начал хозрасчета во всех звеньях ЖД в сочетании с применением передовых методов труда.

Экономическая стимуляция труда расширялась постепенно. Нарком путей сообщения И. Ковалев в 1945 г. отмечал, что хозрасчет на ЖД не стал основным методом хозяйствования по причине отсутствия самостоятельности в его ведении у предприятий, недостаточной материальной заинтересованности работников [1127, л. 1]. Но уже за 1945-46 г. на хозрасчет перевели свои локомотивы многие паровозники БЛЖД, инициаторы его введения проводили мероприятия по предотвращению перерасхода топлива, применяли передовые методы эксплуатации. На хозрасчете в депо ст. Орша в июле 1947 г. работали 88% паровозных бригад. Его применение давало значимый результат, так, машинист депо Могилева БЖД

Н.А. Арбузов за отмеченный год получил на своем локомотиве 17 тыс. руб. экономии [1071, с. 2]. По инициативе машинистов-лунинцев в 1947 г. в Минском паровозном депо была создана колонна хозрасчетных паровозов. Бригада машинистов заключила с руководителями депо договор, где было указано, сколько процентов сэкономленных средств на ремонте локомотива отчислялось ей [422, с. 2]. Хозрасчет приносил обоюдную пользу, так, паровозные бригады Полоцкого депо за январь-август 1948 г. сэкономили по хозрасчету 86 тыс. руб. С другой стороны, перевод паровозов на хозрасчет стал одним из факторов экономии топлива по Витебскому паровозному депо ЗЖД [1138, л. 6]. В октябре 1948 г. на совещании работников промышленности и транспорта БССР было отмечено, что отказ ЖД БССР от 50 млн руб. дотаций и получение 29 млн руб. сверхнормативных накоплений были связаны с переводом 85% паровозного парка на хозрасчет [1080, с. 2]. Паровозный парк Бреста, в том числе и с помощью хозрасчета, в 1948 г. получил 11,6 млн руб. сверхплановой экономии. Поддержал внедрение хозрасчета 3-й пленум Дорпрофсожа в апреле 1948 г. В то же время, где внимание к хозрасчету уменьшалось, например, в 1948 г. в ряде бригад паровозного депо Гомель, исчезала экономия, проявлялись убыточность, злоупотребления и приписки.

Развитие стимуляции труда на автотранспорте общего пользования, электротранспорте и речном флоте. Использование экономической стимуляции было свойственно всем транспортным предприятиям. Так, в соответствии с постановлением СМ БССР от 3 августа 1946 г. для премирования победителей в соревновании расходовались средства из прибыли предприятий [706, л. 316]. Использовался хозрасчет в соответствии с постановлением СМ БССР от 16 декабря 1946 г., и приказом Минавтотранса от 11 февраля 1947 г. в Минске как самостоятельное хозрасчетное предприятие появился автобусно-таксомоторный парк. Принцип хозрасчета заключался в установлении прямой зависимости финансового состояния АТК от выполнения им показателей перевозочной работы [104, с. 4]. Предпосылкой внедрения хозрасчета и снижения себестоимости перевозок были единые тарифы. Важными положениями были соответствие расходов АТК его доходам, стремление к уменьшению расходов в целях получения прибыли. В итоге хозрасчет оказался одним из факторов, который помог Минской АТК за 1947 г. получить 630 тыс. руб. сверхплановой прибыли [210, л. 12; 312, с. 256]. Условием внедрения в Минавтотрансе бригадного хозрасчета в 1949 г. стало движение шоферов за достижение 100 тыс. км. пробега машин без капремонта.

В целом хозрасчет повышал эксплуатационные и экономические показатели работы АТК, но широкого распространения в первые послевоенные годы не получил [104, с. 4]. В то же время только при последовательном осуществлении хозрасчета и уменьшении себестоимости перевозок обеспечивалась высокорентабельная работа. В нашей республике был известен положительный опыт соседей по рационализации труда, так, автопарки Ленинградского треста грузовых перевозок в 1947 г. предложили использование централизованных перевозок грузов с баз поставщиков клиентуре, что повысило производительность труда. Там же хозрасчетные бригады снижали количество ремонтов, улучшали техническое состояние автомобилей [1204, с. 4]. В 1949 г. шоферы 5-й автобазы Управления грузового автотранспорта Моссовета предложили бригадный хозрасчет, чтобы с его помощью обеспечить наибольшее количество тонно-километров при наименьших расходах.

Пытались выйти на эффективную работу и предприятия электротранспорта БССР. Так, в 1948 г. через 1 год после восстановления Витебского трамвая его работники добились рентабельности в работе и получили прибыль от эксплуатации [469, с. 3]. То есть экономическая стимуляция труда создавала хорошие предпосылки для роста его производительности и экономии ресурсов. Для стимуляции своего труда работники электротранспорта использовали также возможности, заложенные в постановлении СМ СССР от 27 июня 1947 г. об образовании фонда директора

на коммунальных и автотранспортных предприятиях [990, с. 85]. Но препятствиями для распространения экономической стимуляции труда оказались низкий уровень городских электротранспортных перевозок и невысокая оплата его услуг.

Речники БССР строили свою работу так, чтобы в 1948 г. отказаться от дотаций, важная роль в этом процессе отводилась распространению хозрасчета. Так, НКРФ обязал пароходства распространять его на судах еще в годы войны, но пока этот процесс проходил медленно, хотя и давал хорошие результаты по экономии [832, л. 26]. Важным для достижения прибыльной работы речного флота стало также всемерное сокращение расходов по каждой отдельной статье сметы пароходства, порта и предприятия [835, л. 18 об.]. Снижение себестоимости речных перевозок могло происходить за счет как финансовой дисциплины, так и внедрения передовых норм труда.

1.2. Влияние Белорусского совнархоза на функционирование транспортных предприятий. В 1950-е гг. произошли значимые изменения в управлении транспортом. Так, новое планирование его производственной деятельности было предложено в 1956 г. на декабрьском пленуме ЦК КПСС. Отраслевой принцип управления в хозяйствах союзных республик в 1957 г. был заменен на территориальный исходя из решений февральского пленума ЦК КПСС. Вскоре специальным постановлением союзных органов власти в 1957 г. были созданы СНХ, в том числе и Белорусский, а ряд министерств были ликвидированы. Перестройка управления транспортом проводилась в целях преодоления ведомственной разобщенности, лучшего развития перевозок, более полного использования резервов и развития инициативы. За союзными органами власти оставалась разработка стратегии развития, а республиканским было передано оперативное руководство. В компетенцию СНХ вошли вопросы распределения перевозок между различными видами транспорта, то есть республиканское руководство могло перебрасывать с одного направления на другое ресурсы, создавая кому-то более благоприятные условия. Однако Белорусский СНХ управлял подчиненными ему предприятиями в целом исходя из заданий общесоюзного плана развития.

Постановлением СМ СССР от 6 сентября 1957 г. был изменен порядок планирования перевозок грузов железнодорожным и речным транспортом. Председателей СМ союзных республик и СНХ обязали обеспечить квалифицированными работниками отделы транспорта и связи Госпланов республик, транспортных управлений СНХ, отделов планирования перевозок железных дорог и речных пароходств [998, с. 380]. В первые годы своего существования СНХ позволили лучше использовать материальные ресурсы, стало больше взаимодействия в работе транспортных и промышленных предприятий, были сделаны шаги по рационализации перевозок и снижению издержек. Координацией действий транспортных ведомств и улучшением планирования перевозок занимались транспортные управления и отделы совнархозов, они также оказывали помощь предприятиям в поиске грузов для перевозок [1081, с. 1, 2]. Белорусский СНХ был задействован в разработке и осуществлении планов кооперирования производства и поставок сырья как внутри экономического административного района, так и в другие республики, его транспортный отдел анализировал и подсчитывал себестоимость перевозок [202, с. 51]. Это давало больше возможностей избегать встречных и чрезмерно дальних перевозок, хотя они и не были искоренены в изучаемый период, в том числе и после ликвидации совнархоза. СНХ и его транспортный отдел занимались вопросами изучения и улучшения внутрирайонных транспортных связей, шире организовывались смешанные железнодорожные, водные и автомобильные перевозки. В задачи СНХ при планировании перевозок входило, исходя из местных условий, сопоставление затрат по каждому виду транспорта в целях поиска наиболее экономичного варианта [1297, с. 74]. В нашей республике в период существования СНХ вместо министерства с мая

1957 г. по апрель 1963 г. действовало ГУАТ при СМ БССР. Как подразделение ГУ ГВФ при СМ СССР с марта 1957 г. по июль 1964 г. работало Белорусское территориальное управление ГВФ. С августа 1954 г. по июль 1956 г. существовало Управление речного транспорта БССР, затем до июня 1988 г. – ГУРФ при СМ БССР. Важно, что как общесоюзное министерство сохранило свою деятельность МПС, куда вплоть до конца 1991 г. входила БЖД.

Перестройка управления производством по территориальному принципу, создание СНХ в экономических административных районах, повышение роли республик и их местных органов в решении задач хозяйственного строительства перенесли центр тяжести в руководстве хозяйством на места [402, с. 66]. Изменение управления давало возможность ликвидировать многочисленные нерациональные перевозки. Актуальным было и планирование перевозок ряда грузов самими транспортными ведомствами республик, но важнейшие грузы оставались в ведении центра [1285, с. 37, 38]. Исходя из положения о СНХ экономического административного района, утвержденного СМ СССР в сентябре 1957 г., на совнархозы была возложена обязанность координировать с местными исполкомами работу по комплексному развитию хозяйства, использованию сырьевой и энергетической базы, налаживанию необходимых связей между предприятиями совнархозов и местного подчинения [1294, с. 14]. Рациональное распределение объема перевозок между различными видами транспорта было также одним из путей снижения их издержек.

В условиях реорганизации управления, произведенной в 1957 г., возросло значение экономически обоснованных транспортных тарифов, призванных стимулировать установление наиболее рациональных связей. Со своей стороны хозрасчет и режим экономии были одними из условий мобилизации резервов на транспорте в целях выполнения производственных заданий. На необходимость применения хозрасчета как одного из условий выполнения производственных заданий было указано и в директивах XIX съезда КПСС. Экономическую стимуляцию труда поддержало и утвержденное СМ СССР 9 августа 1955 г., положение о фонде предприятия. При перевыполнении предприятием плана прибылей и задания по снижению себестоимости продукции в фонд предприятия производились дополнительные отчисления [804, л. 23; 700, л. 29]. Все это заинтересовывало работников в результатах своего труда.

В начале 1960-х гг. территориальный принцип управления экономикой в рамках СНХ стал давать сбои, что заставило руководство союзных республик вернуться к производственному принципу, когда вновь появились некоторые министерства, например, Минавтотранс в 1963 г. вместо ГУАТ. Большие надежды по улучшению использования экономических методов стимуляции труда были связаны с реализацией постановления СМ СССР от 22 мая 1963 г. о фондах предприятий для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства [991, с. 334]. Создание фондов материального поощрения ускорило переход к новой системе планирования во 2-й половине 1960-х гг. Но из-за неодинаковых возможностей отдельно взятых предприятий были ограничены возможности внедрения отраслевых нормативов образования фондов.

1.3. Распространение хозрасчетных отношений на железнодорожных предприятиях республики в 1950-е гг. Создание Белорусского СНХ дало толчок Управлению БЖД по упорядочению перевозок, сокращению непроизводительных простоев вагонов, поддерживались те промышленные предприятия, которые сами требовали снижения норм простоя [50, л.19]. Чем теснее с управлением СНХ связывались железнодорожники, тем у них было больше шансов достичь успеха в выполнении плана перевозок и улучшении обслуживания пассажиров. Так, при помощи СНХ были рационализированы межрайонные и внутрирайонные связи, что сократило среднюю дальность перевозок грузов. С другой стороны, Управле-

ние транспорта СНХ содействовало улучшению технической оснащенности БЖД [1116, л. 72]. СНХ совместно с рядом ведомств занимался развитием механизации погрузочно-разгрузочных работ на предприятиях [508, л. 6]. В итоге подобные мероприятия улучшали использование грузоподъемности вагонов. В рамках совнархозов в 1957 г. МПС стремилось разработать наиболее выгодные схемы грузопотоков. Были пересмотрены существовавшие границы ЖД и отделений, они были максимально приближены к границам новых экономических районов, так, Витебское и Оршанское отделения Калининской ЖД были переданы БЖД. Укрупнение отделений позволило в 1958 г. увеличить их права в производственно-финансовой деятельности и ликвидировать параллельно действовавшие звенья [1237, с. 3]. В то время как раньше в силу межведомственных барьеров часто нарушалась бесперебойная работа в обеспечении предприятий сырьем. С точки зрения железнодорожников, высказанной начальником БЖД Г. Котяшем, перестройка хозяйствования позволила эффективнее использовать средства, снижать затраты. Так, Белорусским СНХ в 1959 г. было создано 6 объединенных железнодорожных транспортных хозрасчетных контор вместо 63 железнодорожных цехов промышленных предприятий [294, с. 127]. Однако силы железнодорожного транспорта республики остались разобщенными на два направления: промышленный и общего пользования.

Железнодорожники не избежали недостатков и в распространении хозрасчета. Так, совещание актива БЖД в апреле 1950 г. отметило, что он не получил широкого распространения на Гомельском отделении, а Могилевское и Осиповичское вагонные депо работали нерентабельно. На 5-м пленуме дорпрофсожа БЖД была озвучена информация о том, что 26% паровозных бригад, состоявших на хозрасчете, сработали за 1951 г. в убыток. Но необходимо было равняться на лучших производителей, так, перейдя полностью на хозрасчет, коллектив Барановичского отделения за 1950 г. получил экономию 1,5 млн руб. [396, с. 1]. К тому же, как было заявлено на Всесоюзном совещании железнодорожников 8 мая 1954 г., без прогрессивных методов труда было невозможным дальнейшее развитие дорог [1167, л. 1, 2]. Попытки повысить эффективность железнодорожной работы предпринимались постоянно, и в виде опыта с 1 июля 1953 г. на БЖД был установлен новый порядок оплаты перевозок, когда паровозные депо финансировались в зависимости от количества перевезенных грузов. Успех данного мероприятия дал возможность XXI съезду КП(б)Б отметить рентабельную работу БЖД [255, с. 1, 2]. За 1954 г. она получила 24 млн руб. сверхплановой прибыли. В течение 1953-55 гг. были разработаны новые положения о хозрасчете линейных подразделений ЖД, направленные на стимулирование выполнения качественных показателей. В 1955 г. произошло совершенствование системы хозрасчета в отделениях дороги, но особое внимание уделялось локомотивным депо, на которые приходилось 40% всех затрат при перевозках [355, с. 44]. Экономическая стимуляция труда себя оправдывала.

Тем не менее, не был разрешен ряд проблем. Так, МПС 1 июля 1955 г. утвердило новое положение о хозрасчете, где основным измерителем приняты «тонно-километр брутто». Хозрасчетное депо получало средства за «тонно-километры», а зарплату локомотивным бригадам – за «локомотиво-километры», что толкало их к увеличению пробега. Однако не величина пробега, а производительность локомотива определяла итоги работы ЖД [333, с. 112; 1045, л. 187]. Дальнейшему укреплению хозрасчета на дорогах способствовала произведенная МПС с 1 июля 1956 г. частичная децентрализация доходов от перевозок прямого сообщения. Обязательным условием успешного осуществления хозрасчета стало совершенствование планирования, форм оплаты труда. Хозрасчет, например, в Молодечненском паровозном депо в 1957 г. помог ликвидировать «обезличку» в уходе за локомотивами. Полоцкое вагонное депо с 1958 г. развивало комплексный хозрасчет, когда были организованы специальные бригады, повысившие рентабель-

ность. Как итог использования экономической стимуляции труда необходимо отметить, что, например, в депо Орша, где на хозрасчет перешли все локомотивные бригады, общая экономия средств в 1950-е гг. достигала до 80 тыс. в месяц [400, с. 122]. Предприятия Витебского отделения Калининской ЖД в 1955 г. сработали рентабельно и за 10 месяцев получили 7,3 млн руб. прибыли [637, л. 34]. На хозрасчет опиралось все развитие дорог в целом, с его помощью происходила мобилизация резервов, эффективное внедрение новой техники, повышалась заинтересованность работников в увеличении скорости движения поездов и ускорении доставки грузов.

1.4. Основные направления реформирования на автотранспорте общего пользования республики в 1950-е гг., стимулирование труда на электротранспорте. Здесь имели место частые ведомственные перестановки. Если в марте 1946 г. – июне 1953 г. действовал Минавтотранс, а затем МАТШД, то в мае 1957 г. было создано ГУАТ (просуществовавшее до апреля 1963 г. и преобразованное снова в Минавтотранс). Таким изменениям (о чем говорилось на 5-й сессии ВС БССР в мае 1957 г.) способствовали наличие большого административного аппарата, недостаточно успешное руководство перевозками грузов и пассажиров [1036, с. 3]. Руководство автохозяйствами общего пользования по областям БССР в 1957 г. было передано в облисполкомы, но автотресты были сохранены, а необходимость координации деятельности автотранспорта стало основой для работы ГУАТ [143, л. 4]. В свою очередь, Белорусский СНХ пытался скоординировать работу ведомственного автотранспорта и ГУАТ, организовать совместные централизованные перевозки. Взаимоотношения между АТК и промышленными предприятиями регулировались условиями по перевозкам грузов, которые утверждал СНХ.

Одним из направлений реформирования автотранспорта была его концентрация в крупных хозяйствах ГУАТ путем передачи им части ведомственного парка. О необходимости сосредоточения основной массы грузовых автомобилей, занятых на перевозках массовых грузов, в таких хозяйствах было заявлено на XX съезде КПСС, так как мелкие были малопроизводительны [10, с. 2]. Появление СНХ дало больше возможностей для укрупнения хозяйств, но все равно этот процесс не проходил так быстро, как требовалось для повышения эффективности использования транспорта. Хотя в целях объединения мелких хозяйств в крупные, хозрасчетные Белорусским СНХ был издан приказ в ноябре 1957 г. [618, л. 19]. Поддержала ликвидацию распыленности автопарка и 7-я сессия ВС БССР в январе 1958 г., так как СНХ продолжал держать автомобили в 849 мелких автохозяйствах [1184, с. 3]. Но укрупнению автохозяйств мешала существовавшая система снабжения и сбыта продукции промышленных предприятий. Поэтому к передаче мелких автохозяйств в ГУАТ вернулась 9-я сессия ВС БССР в январе 1959 г. Были предприняты необходимые шаги и партийной властью. Так, во исполнение постановления республиканских органов власти от 16 декабря 1959 г., например, Витебский обком КПБ обязал местные стройтресты, управления торговли и промышленности, автохозяйства СНХ, передать облавтотресту грузовые автомобили [1049, л. 11, 12]. В результате проведенных мероприятий за время существования СНХ часть мелких автохозяйств была ликвидирована, но доля их оставалась высокой, что не свидетельствовало об эффективности предпринятых усилий и стало предпосылкой для новых преобразований.

Дело в том, что содержание мелкого нехозрасчетного автохозяйства давало возможность руководителям приспособлять работу транспорта к условиям своего производства, не считаясь, однако, с эффективностью. Коэффициент использования пробега автомобилей при этом был низким. Объединению мелких ведомственных хозяйств в крупные общего пользования препятствовал и тот факт, что в 1957-59 гг. предприятия ГУАТ выделяли транспорт в первую очередь для пере-

возки выгодных грузов. Нецелесообразность сохранения мелких ведомственных автохозяйств могла быть полной только в случае уверенности грузоотправителей в бесперебойном выполнении необходимых им перевозок [144, л. 11]. Однако в изучаемый период этого достигнуто не было. В то же время ликвидация ряда хозяйств положительно повлияла на повышение продуктивности всего парка, создала условия для развития централизованных перевозок, улучшилось использование подвижного состава, была ускорена доставка грузов. Значительно повысилась производительность автомобилей и снизилась себестоимость перевозок. Укрупнение автохозяйств открыло возможность перестройки организации перевозок, эксплуатации и ремонта автопарка, его специализации, механизации [59, с. 62]. Но в работе созданных хозяйств, особенно подчиненных транспортному управлению Белорусского СНХ, в 1959 г. были серьезные трудности, например, не был решен вопрос оплаты труда шоферов. Не было эффективным и распределение новых автохозяйств между транспортным управлением СНХ и ГУАТ [406, с. 2]. Все это подтолкнуло органы власти к новым преобразованиям.

В начале 1950-х гг. часть автохозяйств Минавтотранса переводилась на хозрасчет в целях улучшения качественных показателей использования автомобилей. Для распространения предлагались цеховой и бригадный хозрасчеты, главным примером стал коллектив автоколонны № 7 Управления грузового автотранспорта Мосгорисполкома [1265, с. 3]. Но в БССР в 1-й половине 1950-х гг. внимания хозрасчету уделялось недостаточно. Отдельно в отчетах Минавтотранса (МАТШД) такая работа не выделялась, так как пока не оказывала большого влияния на функционирование транспорта [1111, л. 19]. В то же время действовавшие хозрасчетные автоколонны обеспечивали мобилизацию ресурсов, повышали рентабельность работы, за счет снижения плановой себестоимости перевозок они получали прибыль. При полном хозрасчете улучшалось обслуживание предприятий промышленности, увеличивался коэффициент использования автопарка. Положительные изменения в организации перевозок проявились во 2-й половине 1950-х гг., когда было создано значительное количество хозрасчетных АТК. Для них объем перевозок стал показателем валовой продукции [59, с. 67]. Тем не менее, хозрасчет необходимо было грамотно использовать, чтобы финансовое состояние предприятия находилось в зависимости от степени выполнения им показателей. Однако в ряде хозяйств МАТШД, например, в 1955-56 гг. с этим были проблемы. Так, Брестская АТК № 2 в 1955 г. перевыполнила план перевозок грузов, снизила их себестоимость, но облавтотрест изъял у нее не только прибыль, но и все оборотные средства [392, с. 3]. Здесь автотрест произвольно распределял общую сумму отчислений от прибылей, что не создавало стимула в работе, в выполнении плана перевозок грузов, подрывались основы хозрасчета.

Постоянного внимания требовали к себе централизованные перевозки. Значительное их развитие, в первую очередь массовых грузов, началось в союзных республиках с 1951 г. Но при отсутствии четкого плана новшество ничего положительного не приносило. Так, созданный в 1955 г. в Минске автотрест централизованных перевозок смог объединить только 4 автохозяйства, а действия его управленцев не отличились эффективностью [639, с. 3]. Постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 23 ноября 1959 г. отметило нерациональность вывоза-завоза грузов со станций и пристаней силами грузополучателей, и ГУАТ обязали организовать централизованные перевозки. Для решения вопроса ГУАТ 31 декабря 1959 г. организовал Белорусское республиканское управление централизованных транспортно-экспедиционных операций и перевозок в г. Минске на хозрасчете [824, л. 15, 16]. Централизованные перевозки давали экономию денежных средств, сокращали потребность в рабочей силе, создавали предпосылки для ликвидации мелких ведомственных хозяйств. Важным методом стимуляции труда было использование бригадной формы его организации. Действовавшая на ряде предприятий, она позволяла лучше расставлять рабочую силу, увеличивать пробег автомашин, повышать производительность труда.

Использовались экономические методы стимуляции труда и в работе электротранспорта. Так, постановлением СМ БССР от 6 ноября 1955 г. о заработной плате кондукторов автобусов, трамваев и троллейбусов руководителям предприятий было предоставлено право дифференцировать размеры премий с рубля выручки по маршрутам в зависимости от условий работы и количества перевозимых пассажиров [803, л. 82]. Но здесь успехов было неизмеримо меньше из-за плано-во-убыточной системы работы предприятий такого типа.

1.5. Попытки рационализации работы речного флота республики в условиях совнархоза. К моменту создания Белорусского совнархоза ГУРФ в апреле 1957 г. руководил ВДРП и Верхне-Днепровским бассейновым управлением пути. В свою очередь, ВДРП были приданы 2 СРЗ – Гомельский и Пинский, бассейновому управлению пути – 5 технических участков [205, с. 2]. Однако СНХ не смог ничего сделать с многоступенчатостью существовавшей структуры. Нерациональным было состояние, когда ГУРФ руководило ВДРП, а оно, в свою очередь, предприятиями, за исключением 2-х эксплуатационных участков. При явной целесообразности решения данного вопроса каких-либо сдвигов в тот момент не произошло. В 1958 г. после передачи большей части флота на баланс РЭБ и цехов технической эксплуатации внимание ВДРП к организации пассажирских перевозок ослабло. Поэтому от СНХ потребовалось оказать помощь в выявлении новых пассажиропотоков и создании причалов [1266, с. 2]. Фактически у СНХ не получилось организовать использование порожних пробегов флота для перевозок грузов по льготным тарифам, что повысило бы рентабельность смешанных перевозок. У ВДРП не появилось самостоятельности, в то время как ему для успешной работы требовалось собственное оперативное планирование, а планы ГУРФ составляло ему с опозданием, часто их меняло, включало многочисленные показатели, они не всегда увязывались с материально-техническим обеспечением флота. Состояние дел требовало расширения прав начальника ВДРП по руководству эксплуатацией флота и портов, в вопросах обмена транзитным флотом, переадресовки грузов.

Белорусский СНХ был поставлен перед необходимостью изучения изменений в грузопотоках, противодействия встречным перевозкам, установления рациональных взаимоотношений между пароходством и собственными отделами [1279, с. 5]. В целом СНХ пытался решить задачу по улучшению руководства транспортной работой, совершенствованию технологии перевозок, соблюдению графика оборота. Все это могло увеличить провозную способность портов, выполнить дополнительный объем перевозок, но, как показала практика, достичь этого удалось лишь частично. Несмотря на недостатки, передача речного транспорта в 1956-57 гг. в ведение республики с точки зрения начальника ГУРФ И. Геронина дало возможность лучше решать задачи его дальнейшего оснащения, содействовало развитию местных перевозок, улучшила удовлетворение потребностей в перевозках [169, с. 1]. СНХ занимался обеспечением приречных предприятий причалами, что позволяло снижать транспортные издержки, его деятельность вносила изменения в существовавшие ранее грузовые потоки. В 1959 г. грузовой флот всех бассейнов был переведен на работу по единому графику [1082, с. 46]. Вышестоящие органы ставили ведомства в условия поиска новых форм работы так, чтобы те максимально использовали имевшиеся ресурсы. Например, организация движения флота по принципу тяговых плеч создала предпосылки к началу перехода на бригадную систему обслуживания флота БССР.

Значительными и пока так и не решавшимися проблемами речников были убыточная работа и использование дотаций. Одной из причин этого, кроме упущений в эксплуатационной работе, являлся небольшой объем перевозок [135, л. 3]. В 1957 г. по ВДРП потери от перевозок составили 30 млн руб., в 1958 г. дотации – 28,5 млн руб., то есть речники не смогли выйти на рентабельную работу и

в условиях СНХ [162, с. 2]. Поэтому они пытались решить задачу по уменьшению убытков за счет удешевления содержания флота, для чего расширили применение хозрасчета. Примером здесь был Могилевский техучасток, который за счет увеличения грузооборота и применения передовых методов с 1951 г. работал без дотаций. В 1957 г. 14 пароходов Гомельской РЭБ с помощью хозрасчета перевыполнили навигационные планы на 18%, за счет снижения себестоимости перевозок сэкономили 1,3 млн руб., компенсировав 17% расходов. На хозрасчетных судах, приписанных к Гомельской РЭБ, в 1958 г. значительно увеличился коэффициент использования их мощности и грузоподъемности, максимально сократились стоянки [768, л. 10]. В целом перед транспортниками осталось много нерешенных вопросов, подтолкнувших к новым изменениям в методах работы.

1.6. Переход транспортных ведомств республики на новые условия планирования и экономического стимулирования во 2-й половине 1960-х гг. Фундамент экономической реформы был заложен в 1965 г., но основные мероприятия прошли через два-три года. Задачу по обеспечению высоких темпов развития и повышения эффективности производственного комплекса поставил пленум ЦК КПСС в сентябре 1965 г. Реализация его решений должна была содействовать устранению препятствий к росту грузооборота и упорядочению материального снабжения. Переход на новую систему планирования поддержал XXIII съезд КПСС, большое внимание ему уделил и XXVI съезд КПБ. В целом предлагавшаяся система стимулирования была подчинена задаче полного использования резервов предприятий, чтобы при наименьших затратах выполнить наибольший объем труда [652, с. 34]. Все виды транспорта, несмотря на большие различия, имели в характере своей деятельности много общего. Опыт одних по организации внутрипроизводственного хозрасчета предлагался другим, но с учетом специфики их работы. Результаты использования новой системы планирования в 1965-66 гг. на ряде опытных предприятий показали целесообразность более широкого ее применения. В итоге в 1967 г. был осуществлен перевод уже целых групп предприятий железнодорожного, автомобильного и речного транспорта, гражданской авиации.

В новой системе планирования предприятия транспорта получили с учетом их специфики больше прав в материальном стимулировании по сравнению с промышленными. Им было разрешено премировать из фонда поощрения работников обслуживавшихся предприятий за улучшение использования подвижного состава, доплачивать в размере до 30% ставки не только за совмещение профессий рабочих, но и за совмещение должностей ИТР [1015, с. 39, 40]. На предприятиях транспорта, переведенных на новую систему, в большинстве случаев правильно связывали поощрение работников с конечными итогами их деятельности, благодаря чему возросли объемы выполненных работ, прибыль и рентабельность, повысилась производительность труда и зарплата. В ходе реформы на предприятиях, переведенных на новую систему, была усилена роль прибыли в стимулировании производства, созданы фонды материального поощрения, социально-культурных мероприятий, жилищного строительства и развития производства, установлены отчисления от прибыли в бюджет в зависимости от стоимости производственных фондов, сокращено количество показателей. За исключением автотранспорта, где основные показатели были изменены, на других видах в 1966 г. они были прежними. Но показатели прибыли и отчисления от прибыли в бюджет не позволяли судить об уровне удовлетворенности хозяйства и населения в транспортных услугах.

На железнодорожном и речном транспорте фонды предприятий, переведенных на новый порядок планирования, создавались в зависимости от выполнения плана прибыли, рентабельности, отправления грузов. За каждый процент невыполнения плана отправления отчисления в фонды уменьшались на 3%. На предприятиях автотранспорта фонды создавались в зависимости от выполнения плана

прибыли и рентабельности, а на воздушном – плана выручки и рентабельности. Железным дорогам, речным пароходствам и портам, авто- и авиапредприятиям, переведенным на новый порядок планирования, утверждались показатели по капитальному строительству, внедрению новой техники и снабжению [560, с. 6, 8]. Специфика реформы 1965 г. на транспорте проявлялась и в свойствах транспортной продукции, в использовании подвижного состава (основных фондов), во взаимоотношениях крупных предприятий (например, управлений ЖД) с низовыми подразделениями [1020, с. 11]. Переход на новую систему предъявил повышенные требования к транспорту, прежде всего в деле более полного обеспечения потребностей в перевозках. Стала больше зависеть от работы транспорта и эффективность промышленного производства [436, с. 3, 4, 9]. Однако остался несовершенным показатель реализуемой продукции транспорта – грузооборот, так как он стимулировал повышение дальности перевозок. В то же время по пассажирским перевозкам необходимым было соблюдать качество услуг, чтобы обслуживание населения не ухудшилось.

1.7. Проведение реформы 1965 г. на железнодорожном транспорте БССР, сложности и первые итоги. Важным основанием для реформы стало существование фонда предприятия. Кроме плана по прибыли, БЖД, чтобы пополнить такой фонд, должна была выполнить план перевозок в тарифных тонно-километрах и задание по снижению себестоимости перевозок. Были подготовлены необходимые финансовые резервы. Так, за сентябрь 1965 – сентябрь 1966 г., например, Витебским отделением было получено 374 тыс. руб. сверхплановой прибыли [894, л. 48, 50]. Примером к переводу на новые условия был опыт Горьковской и Свердловской ЖД, которые работали в них с 1 июля 1967 г. Там отработывались организация и методика перевода всех дорог, выбирались основные показатели работы. Новая система хозяйствования включала усиление роли прибыли и рентабельности как показателей эффективности производства. Прибыль планировалась не только ЖД, но и отделениям, поощрительные фонды формировались исходя из выполнения ими показателей. Правами предприятия были наделены не только дороги и отделения, но и входившие в их состав подразделения. Характерной особенностью хозрасчета там была в том, что работа линейных предприятий не зависела непосредственно от роста объема перевозок [561, с. 15, 19]. За подготовку своих предприятий к переходу на новую систему планирования отвечало министерство. По постановлению СМ СССР от 23 июня 1967 г. МПС распределяло амортизационные отчисления для ремонта подвижного состава между дорогами, утверждало положения о хозрасчете для линейных предприятий. Фонд развития производства образовывался за счет отчислений от прибыли [992, с. 332, 333, 334]. Новая система планирования определила плату за основные производственные фонды, отчисления для их восстановления шли на развитие базы отделений. Образование фонда материального поощрения на ЖД имело особенности. Если по промышленному предприятию для этого утверждался 1 норматив в зависимости от темпа роста прибыли и уровня рентабельности, то на ЖД утверждались еще нормативы для отделений дороги и их линейных подразделений [1015, с. 40]. Поэтому фонды в подразделениях создавались с учетом их вклада в прибыль и рентабельность дороги.

В отличие от других видов транспорта дорогам утверждались задания по капитальному ремонту пути, грузовых вагонов ввиду необходимости в централизации амортизационных отчислений. Были определены плановые показатели, нормативы, условия образования поощрительных фондов, разработаны положения о хозрасчете линейных предприятий [561, с. 8, 16]. Тем не менее, подготовка к проведению реформы 1965 г. на БЖД была проведена недостаточно, что доказывалось появлением в декабре 1967 г. постановления ЦК КПБ и СМ БССР об усилении

разгрузки вагонов, где органы власти во многом решили компенсировать работу экономических механизмов административным нажимом. Так, особенно сильные потери допускались в выходные дни, на БЖД в декабре 1967 г. своевременно не разгружалось до 1 тыс. вагонов в сутки [96, с. 2]. Постановление потребовало с Управления БЖД и Минавтотранса принятия мер по ритмичному вывозу грузов со станций и по улучшению эксплуатации технических средств.

Определенные шаги к увеличению эффективности работы пытались сделать на местах. Так, за 1-е полугодие 1968 г. на БЖД поднялась производительность локомотивов, увеличился объем погрузки. Органы власти старались помочь реформе, так, союзное правительство 27 мая 1968 г. издало постановление о неотложных мерах по обеспечению перевозок железнодорожным транспортом в 1968-70 гг. [996, с. 734]. Все предприятия БЖД перешли на новую систему планирования со 2-го полугодия 1968 г., что дало хорошие результаты. Так, за год ими было получено 88 млн руб. прибыли. Внедрение новых видов тяги в грузовом движении повысило участковую скорость на 2 км, а средний вес грузового поезда – на 200 тонн, на 10% снизилась стоимость перевозок [1344, с. 2]. Использование новой системы планирования позволило в целом улучшить показатели по объему производства, прибыли, доходам, увеличению производительности локомотивов, снижению себестоимости перевозок при росте зарплаты.

1.8. Проведение реформирования на автотранспорте общего пользования БССР в 1960-е гг., влияние новых условий планирования. Проблемы, поднятые за 1957-59 гг., в реформировании нашли свое частичное разрешение в 1960 г., когда в ведение ГУАТ были переданы многие грузовые автобазы и мастерские СНХ. С помощью такого укрупнения уменьшились нерациональные перевозки и порожние пробеги, сократились затраты на содержание парка. Тем не менее, на XXIV съезде КПБ было отмечено, что укрупнение проходило медленно, как и развитие централизованных перевозок. Всего за 1959-62 гг. на базе ликвидации ряда мелких ведомственных автохозяйств удалось организовать 129 крупных автобаз [33, с. 2]. Дополнительный толчок было дано постановлением СМ СССР об укрупнении грузовых автохозяйств и развитии централизованных перевозок от 27 сентября 1962 г. [787, л. 13]. За 1960-63 гг. в республике было ликвидировано 3 тыс. небольших хозяйств, что дало возможность увеличить производительность автомашин на 4,3% и снизить себестоимость перевозок на 2%. Но 6 тыс. таких хозяйств еще осталось [442, с. 2]. Как итог мероприятий отметим, что в 1964 г. по БССР 70% парка было объединено в хозяйствах общего пользования.

Для улучшения работы важным был приказ ГУАТ от 6 октября 1960 г. об экономическом стимулировании предприятий, а на автобазах, для которых по плану прибыль не была предусмотрена, отчисления в фонд предприятия устанавливались в процентах от экономии, полученной в результате снижения себестоимости перевозок [813, л. 105]. Однако оставались в силе административные рычаги, такие, как распоряжение СМ республики от 19 июля 1965 г. о повышении эффективности использования автомобилей. На решение вопроса по снижению себестоимости перевозок и расширению их централизации было направлено его постановление от 18 июля 1966 г. [729, л. 117 об.; 751, л. 10]. В то же время на сентябрьском пленуме ЦК КПСС 1965 г. получили положительную оценку итоги перевода ряда предприятий на новую систему планирования. В период подготовки к проведению реформы Минавтотрансом уделялось внимание изучению потребностей клиентуры, оказался высок (за ноябрь 1965 г. в среднем 0,8) коэффициент использования пробега машин [297, с. 2]. За 2-е полугодие 1965 г. в нашей республике был проведен перевод на внутривидовой хозрасчет по 1 хозяйству в каждом автотресте, что позволило улучшить все показатели их работы. Хозрасчет по Гомельской автобазе № 1 в 1965 г. повысил коэффициент выхода автомобилей на линию. Автобусно-

таксомоторный парк Молодечно за 8 месяцев 1966 г. получил прибыль 506 тыс. руб. [789, л. 10, 11; 510, л. 6]. В целом внутривладельческий расчет способствовал развитию соревнования, обеспечивал эффективное использование ресурсов предприятия, так как заинтересовывал в этом весь коллектив работников.

По БССР перевод ряда предприятий на новую систему планирования стал происходить с 4 квартала 1966 г. в соответствии с постановлением союзных органов власти от 4 октября 1965 г. о совершенствовании планирования [993, с. 243]. Но так как в опытных хозяйствах не появилась заинтересованность в повышенных планах по прибыли из-за зависимости поощрительных фондов в основном от размера сверхплановой прибыли, то с 4-го квартала 1966 г. эта ситуация была изменена [1015, с. 39]. У первых опытных хозяйств, первоначально появившихся в Москве, для пассажирского транспорта были установлены только планы по прибыли и выпуску автомобилей на линию. В 1967 г. число показателей для них было расширено, изменен порядок фондообразования. В итоге прибыль и рентабельность выросли в основном за счет повышения производительности труда [560, с. 1; 971, с. 35]. В соответствии с постановлением СМ СССР от 30 сентября 1966 г. о переводе автотранспорта на новую систему планирования, белорусское правительство 14 октября 1966 г. обязало министерства осуществить его с учетом особенностей работы автотранспорта.

Минавтотранс по предприятиям, переводимым на новую систему, разработал проект нормативов отчислений от прибыли в их поощрительные фонды. Начался перевод на новую систему с тех, кто в 1965-66 гг. в виде эксперимента уже трудился на условиях самоокупаемости. Коллегия Минавтотранса приняла решение перевести первыми с 1 февраля 1966 г. автобазы – Минскую № 11 и Молодечненскую № 2, автобусный парк № 2 и автоколонну № 2414 Минска. Грузовым хозяйствам были доведены планы только по накоплениям, отчислениям в бюджет, фонду заработной платы и клиентуре, а автобусному парку – по накоплениям, отчислениям в бюджет и план выпуска машин на линию [510, л. 4, 5]. В итоге опытные хозяйства выполнили в феврале-марте 1966 г. план по прибыли на 160%, по сравнению с тем же периодом 1965 г. прибыль возросла в 1,8 раза. Доходы по автобусному парку увеличились на 27%, производительность труда – до 29% [1016, с. 37]. Автобусный парк № 2 Минска за 1966 г. получил 2,88 млн руб. прибыли, план по выручке не выполнили только 8 водителей из 367 человек, в то время как ранее – 359 [510, л. 6, 7]. Тем не менее, препятствием для реформы с точки зрения Госкомитета СССР по вопросам труда было то, что для грузовых автохозяйств БССР автотресты устанавливали не только перечень клиентуры, но и объем грузоперевозок по каждому клиенту без учета условий работы. В то время как для хозяйств необходимо было самим определять подобный показатель, а планирование сверху не давало возможности выполнить задания. Несмотря на трудности, на первых 4-х опытных предприятиях введение новой системы позволило за 3 месяца 1966 г. перевезти сверх плана 117 тыс. тонн грузов и 3 тыс. пассажиров. Прибыль сверх плана составила 325 тыс. руб. Средняя зарплата возросла по грузовым автохозяйствам до 14%, по автобусному парку – до 30% [125, с. 307]. Экономическая стимуляция труда была налицо.

В дальнейшем на новый порядок планирования были переведены хозяйства Минавтотранса, имевшие свыше 1 тыс. машин, где улучшилось их использование, повысилась прибыль. На XXIII съезде КПСС было заявлено, что опыт работы автохозяйств, перешедших на новый порядок планирования, доказал возможность резко сократить простои и порожние пробеги. Проверку выполнения решений по переходу на новую систему в июне 1967 г. произвел пленум ЦК КПБ. В итоге общих усилий на новый порядок за 1967 г. было переведено уже 63% хозяйств Минавтотранса [1207, с. 3]. Предварительно там был осуществлен комплекс мероприятий по внедрению НОТ, повышению использования оборотных средств, увеличению рентабельности. За 1967 г. план общего объема доходов там был выполнен на 104,1%, прибыли –

на 107,8%. Реформа поспособствовала тому, что за отмеченный год по Минавтотрансу при росте парка грузовых автомобилей на 6,7%, грузооборот увеличился на 11,9%, прибыль – в 1,9 раза [439, с. 2]. В переведенных на новые условия предприятий лучше решались социальные проблемы, было более четко организовано производство. Но когда дело коснулось не самых лучших предприятий, то положение было уже не таким хорошим. Так, часть опытных хозяйств не выполнила план по объему перевозок, снизила продолжительность работы автобусов на линии.

При переводе хозяйств Минавтотранса на новую систему планирования их подразделения переходили на внутрихозяйственный хозрасчет. В 1-м полугодии 1968 г. на новый порядок были переведены все его хозяйства, было перевезено сверх плана 2 млн т груза, получено 3 млн руб. сверхплановой прибыли. Однако проблем оставалось много. Если в новых условиях планирования возрос доход Минавтотранса, в 1968 г. дававшего 80% общего объема автоперевозок грузов, то обслуживание хозяйства не в полной мере отвечало требованиям. Так, в октябре 1968 г. ежедневные остатки продукции, не вывезенной с железнодорожных станций, достигали 50 тыс. тонн [439, с. 2]. В целом хозрасчет на транспорте помогал улучшению обслуживания пассажиров и повышению рентабельности. В мозырских автохозяйствах машины были объединены в колонны, одна из которых обслуживала пассажиров города, другая – загородные маршруты, каждой из них были установлены задания и основной показатель – прибыль. Однако и в новых условиях зависимость предприятий от министерства осталась, без его разрешения они в ряде случаев не пытались использовать по своему усмотрению имевшиеся фонды.

Во время проведения реформы экономические методы оказались тесно переплетены с административными. Об этом говорило постановление СМ БССР от 9 января 1968 г., касавшееся повышения материальной ответственности автотранспортных организаций за невыполнение плана перевозок [733, л. 30 об.]. В целом реформа на автотранспорте проходила со значительными сложностями, ее проводили недостаточно высокими темпами и с оглядкой на союзные органы власти. Если бы с ней было все хорошо, то не появилось бы постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 5 августа 1968 г. об улучшении использования грузового транспорта. Близким по духу было решение республиканских органов власти от 14 октября 1968 г., давшее автохозяйствам задание привести в порядок ремонтные базы [12, с. 1]. То есть реформа шла своим чередом, а старые проблемы как были, так и остались. К вопросу об улучшении использования грузового автотранспорта власти нашей республики вновь обратились 9 декабря 1969 г. [682, л. 81]. Тезис о сложности в проведении реформы может быть подтвержден и постановлением СМ СССР о дополнительных мерах по улучшению использования грузового автотранспорта в июле 1973 г. [678, л. 118, 123]. Большим препятствием к реализации появившихся возможностей было также существование системы материальных и финансовых лимитов.

Стимулирование труда использовалось и на электротранспорте. В рамках реформы и согласно постановлению СМ БССР от 19 марта 1968 г. об улучшении обслуживания населения городским транспортом было решено производить премирование работников планово-убыточных предприятий за снижение плановых убытков при условии выполнения заданных качественных показателей, направляя на эти цели до 60% суммы экономии от снижения убыточности [678, л. 309]. То есть одни административные меры оказались не в состоянии решить имевшиеся на транспорте проблемы, особенно в области роста производительности труда.

1.9. Предпосылки и проведение реформы 1965 г. на речном, воздушном и трубопроводном транспорте республики. Речники в 1-й половине 1960-х гг. продолжали использовать средства фонда предприятия, действовавшего на хозрасчетных судах, но только после согласований с управлением ВДРП и лишь в безналичном порядке, что уменьшало их значимость. Возможностей стимулиро-

вать качественный труд было несколько, командам пассажирских и грузопассажирских судов, которые работали на хозрасчете, за выполнение плана доходов от перевозок выдавались премии. Совершенствование работы комплексных бригад в 1963-64 гг. оказалось одним из факторов повышения эффективности перевозок наряду с ликвидацией простоев судов, сокращением их стоянок [769, л. 9]. Использование данных методов, наряду с получением за 1965 г. речниками 400 тыс. руб. сверхплановой прибыли, стало предпосылкой для их перехода на новые условия планирования. К тому же речники изучали в 1965 г. передовой опыт, проводили переподготовку руководящих кадров, определяли показатели своей будущей работы [770, л. 2]. Исходя из постановления СМ СССР о переводе предприятий речного транспорта на новую систему планирования от 7 июля 1967 г. можно отметить, что республиканский кабинет министров имел право изменять по своему усмотрению размер амортизационных отчислений, направляемых в фонд развития производства, утверждал нормативы отчислений в фонд поощрения [994, с. 469, 470]. По сравнению с другими видами транспорта для речников была уменьшена плата за основные фонды. Передача ответственности местному кабинету министров за проведение реформы в речном флоте была связана со сложностями в развитии этой отрасли, когда республика должна была обеспечить тщательную подготовку к переводу, повысить эффективность в работе и укрепить хозрасчетные взаимоотношения.

Особенность проведения реформы 1965 г. у речников была в том, что флот и порты находились в составе парохозяйства, технологически были связаны между собой, но в хозяйственном отношении были во многом самостоятельными [560, с. 2]. Для портов в навигационный период как плановые показатели были выбраны объем погрузочно-разгрузочных работ, выполнение норм стояночного времени судов и вагонов под грузовыми операциями. В межнавигационный период – объем работ по ремонту флота и механизации, объем внепортовых погрузочно-разгрузочных работ [191, с. 25, 26, 31]. Принятое в 1967 г. постановление СМ БССР о переводе предприятий ГУРФ на новую систему планирования отмечало, что союзное правительство предоставило право начальникам парохозяйства и управления премировать работников других предприятий, пользовавшихся их услугами, за улучшение использования флота. В ходе подготовки к переходу на новые условия принимались меры по улучшению организации и планирования материального снабжения, снижению удельных норм расхода материалов, внедрению новой техники [771, л. 178]. ВДРП и пристани на новую систему были переведены с 1 июля 1968 г. Для создания фонда материального поощрения парохозяйству были утверждены 2 норматива: один – как объединяющему звену линейных предприятий, второй – как производственному предприятию. На основе первого устанавливались нормы образования фонда поощрения на подведомственных ему самостоятельных предприятиях (портах, пристанях), а на основе второго – фонд поощрения плавсостава судов [1015, с. 40, 41]. Отметим, что небольшое число нормативов облегчало работу речников.

Реформирование проходило со значительными сложностями, речной флот республики отличался во 2-й половине 1960-х гг. медленным ростом объемов перевозок (до 2% в год), что стало результатом отсутствия перспективной схемы его развития. Слабо укоренялись НОТ и опыт передовых экипажей. В 1969 г. имело место снижение производительности буксирного флота [441, с. 2]. Тем не менее, проведенные в середине 1960-х гг. мероприятия дали заметный эффект, позволивший речному транспорту БССР из убыточного превратиться в прибыльное хозяйство. Повлияли также обновление флота, рост механизации и автоматизации. Перевод на новую систему планирования позволил речникам увеличить за 1968 г. производительность своих сухогрузных судов на 14%, прибыль по флоту – на 39%, было получено 1 млн руб. сверхплановой прибыли по флоту [438, с. 54; 166, с. 2]. В связи с реформой речники в 1968 г. массово переходили на хозрасчет.

С его помощью, например, в Гомеле они сократили ходовое время своих кораблей, продлили сроки службы двигателей. В условиях портов реформа открывала возможности для совершенствования производства. Хозрасчет в целом оказался направлен на повышение эффективности производства, достижение наилучших результатов при наименьших затратах.

Свои проблемы были у авиаторов, для лучшего использования имевшейся техники в авиации был необходим хозрасчет, но к его распространению органы управления двигались медленно. В начале 1960-х гг. низовые подразделения не обладали самостоятельностью, Белорусское территориальное управление ГВФ не желало выпускать их из-под своего контроля [182, с. 21]. Но, несмотря на сложности, повышение эффективности в работе авиапредприятий создало условия для перехода на новую систему планирования. Предпосылкой к реформе было также получение БУГА в 1965 г. более 1 млн руб. прибыли. В ходе подготовки к реформе начальник БУГА получил право снижать по своему усмотрению пассажирские тарифы на местных линиях. Предприятия, переведенные на новый порядок планирования, представляли собой единые хозяйственные единицы, в составе которых были подразделения, действовавшие на основе внутреннего хозрасчета. С переводом на новые методы планирования оплата выполненной ими работы производилась по ценам, которые обеспечивали накопления [560, с. 2, 3]. В рамках реформы БУГА, по постановлению СМ СССР от 7 июня 1967 г., получило право перераспределять амортизационные отчисления, а плановые показатели утверждались с учетом особенностей работы его предприятий [1159, л. 33]. Однако нормативы отчислений, в том числе в фонд поощрения, зависели от согласования и с Госпланом СССР, и с Госкомитетом СМ СССР по вопросам труда и заработной платы, и с Министерством финансов СССР [995, с. 409, 410]. Тем не менее, переход на новую систему планирования в 1968 г. помог БУГА стать прибыльным предприятием, были выполнены обязательства по всем показателям и получены 2 млн руб. сверхплановых накоплений [1273, с. 1]. Был укреплен хозрасчет, повысилась ответственность предприятий, расширились их права.

Фонды материального поощрения были образованы и на предприятиях трубопроводного транспорта после его появления в республике [146, л. 63]. За 1-е полугодие 1967 г. – 1-е полугодие 1968 г. при помощи реформы прибыль по железнодорожному, речному, автомобильному транспорту в целом увеличилась на 18% [1256, с. 2]. То есть экономические методы стимуляции труда в рамках реформы оказали положительное влияние на основные показатели производственной деятельности транспортных предприятий.

1.10. Ситуация с экономическими методами стимулирования труда на транспортных предприятиях республики в 1970-е гг. На обеспечение всестороннего и последовательного проведения реформы направил предприятия XXVII съезд КПБ. Новые условия хозяйствования давали хороший результат, так, прибыль по железнодорожному, речному и автомобильному транспорту в целом возросла за 1970 г. на 11% [1037, с. 3]. К началу 1971 г. в БССР на работу по новому перешли все предприятия и организации железнодорожного, речного и воздушного транспорта, автохозяйства Минавтотранса. Однако о сложностях в проведении предложенных в 1965-67 гг. мероприятий свидетельствовало постановление Госплана СССР от 13 апреля 1973 г., а также совместное решение ЦК КПБ и СМ БССР от 24 апреля 1973 г. о некоторых мероприятиях по дальнейшему совершенствованию управления [776, л. 68]. Полученный опыт реформирования пытались использовать и далее. На транспорт, с учетом особенностей отдельных его видов, были распространены основные положения постановления ЦК КПСС и СМ СССР от 12 июля 1979 г. об улучшении планирования и усилении воздействия хозяйственного механизма на повышение эффективности производства. Для повышения заинтересованности предприятий в ускорении роста производитель-

ности труда было вновь предложено усилить зависимость зарплаты от улучшения конечных результатов работы. Предприятиям было представлено право выплачивать за счет экономии по фонду зарплаты надбавки к тарифным ставкам и окладам. То есть установленных реформой 1965 г. фондов для экономической стимуляции труда оказалось недостаточно. Фактически это решение подтвердило тезис о недостаточной эффективности предпринятых с 1967-68 гг. на транспорте мер, заставило искать новые подходы в производственной деятельности, не забывая, однако, о тех механизмах, которые позволяли достигать определенного роста перевозок.

Попытки повышения эффективности труда на Белорусской железной дороге. В начале нового десятилетия реформа 1965 г. показала максимум своей эффективности, так, за 1966-70 гг. накопления дороги увеличились в 1,7 раза, а рентабельность – в 1,5 раза [1214, с. 1]. Это было достигнуто за счет того, что большое внимание стало уделяться хозрасчету и экономической самостоятельности отделений. Они стали основными хозрасчетными предприятиями, которые в своих границах объединяли все линейные предприятия. По отношению к отделениям хозрасчет рассматривался как форма внутрицехового хозрасчета, главная цель которого заключалась в том, чтобы на основе самостоятельности, соизмерения затрат с результатами способствовать выполнению заданий с наименьшими затратами [1078, с. 351]. Происходило переключение экономически неэффективных короткопробежных перевозок с ЖД на другие виды транспорта согласно постановлению союзных органов власти от 13 января 1977 г. [1002, с. 582]. С помощью экономической самостоятельности отделений проводились увеличение веса поездов и повышение их скорости, более эффективно использовались тяговые возможности современных локомотивов и пропускная способность путей. В деле увеличения дальности пробега вагонов без переработки их на промежуточных станциях большую роль сыграла система маршрутной перевозки грузов [186, с. 2].

Во 2-й половине 1970-х гг. особое внимание уделялось применению передовых методов во всех подразделениях дороги. Так, Львовский метод использования вагонов, основанный на переходе к планированию и учету использования подвижного состава в вагоно-часах, побудил руководителей предприятий совершенствовать методы управления [353, с. 22, 23]. Экономические методы стимуляции труда заставляли более производительно использовать ресурсы, распространять почины по содружеству работников Ленинградского транспортного узла, челябинских предприятий по сокращению простоев вагонов под грузовыми операциями и обеспечению их сохранности. Размер премий работников, связанных с качеством использования вагонов и локомотивов, был поставлен в зависимость от формирования и отправления тяжеловесных и длинносоставных поездов. Система материального стимулирования обеспечивала более высокое качество содержания пути, улучшение использования путевых машин, повышение качества ремонта локомотивов.

Развитие хозрасчетных отношений и бригадного подряда на автотранспорте общего пользования республики в 1970-е гг., ситуация на электротранспорте. Согласно положению от 13 апреля 1971 г. Минавтотранс обязан был осуществлять свою деятельность на началах полного хозрасчета, обеспечивать сочетание экономических и административных методов руководства [987, с. 296, 298]. В целях дальнейшего совершенствования работы он был переведен на полный хозрасчет в 1974 г., а в 1975 г. – на двухзвенную систему управления, что позволило приблизить органы руководства к производству [1010, с. 87, 88, 89]. Перевод Минавтотранса с 1 января 1974 г. на новые принципы хозяйствования при условии полной самоокупаемости стал одним из мероприятий по совершенствованию работы отрасли и дальнейшим развитием с точки зрения министерства реформы по совершенствованию планирования. При использовании присущей хозрасчету сдельной оплаты труда планы грузовых перевозок перевыполнялись, например, в Могилевском областотресте за 1970 г., а при почасовой оплате выпол-

нение только 92% [1114, л. 8]. В том числе и с помощью хозрасчета за 1971-75 гг. грузооборот Минавтотранса был увеличен на 71%, пассажирооборот – на 37%, производительность труда – на 29%, себестоимость перевозок снижена на 9% [1035, с. 1, 2]. Но, как показали дальнейшие события, фактически полного перехода на хозрасчет не произошло, хотя и было заявлено.

Важным стало внедрение бригадного подряда, на что были направлены приказ министра автотранспорта от 25 декабря 1972 г. и постановление коллегии от 24 апреля 1973 г. [830, л. 228]. Сущность подряда изложил его инициатор, руководитель бригады водителей автокомбината № 29 Мосстройтранса Е. Федюнин. Так, бригада закреплялась за предприятием, заключала с ним договор и принимала обязательство вывезти определенное количество продукции в установленный срок [600, с. 61]. Первым в БССР начал работать по этому методу в 1972 г. коллектив шоферов 2-й Мозырской автобазы, которой руководил В. Лещенко, его почин поддержал БРК отраслевого профсоюза. В 1973 г. была проделана работа по внедрению бригадного метода в предприятиях Витебской области, но он приживался слабо, так как автомобили были закреплены за каждым водителем, а не за бригадой, что пришлось изменить. На Гродненском автокомбинате № 1 бригадный хозрасчет в 1976 г. использовал уже каждый третий водитель [239, л. 57]. В 1979 г. по Минавтотрансу на грузовых перевозках работало свыше 400 бригад из 6,5 тыс. водителей, перевозивших почти четверть всех грузов [24, с. 55]. То есть проявили себя итоги реформы прежних лет, ряд их положительных моментов продолжали использовать. Что касается пассажирских перевозок, то по Брестской области в 1976 г. из 82 коллективов водителей автобусов 26 (или 32%) работали по методу подряда [228, л. 21]. Подряд в целом повышал эффективность использования автопарка, увеличивал среднесуточную продолжительность работы автомобилей на линии, обеспечивал рационализацию труда водителей.

Органами управления продолжалась политика, но не так результативно, как надо, по развитию централизованной перевозки грузов, укрупнению автохозяйств. На передачу в ведение Минавтотранса хозяйств, у которых перевозки грузов для других ведомств составляли более 70% их общего объема, укрупнение мелких автохозяйств было направлено постановление СМ СССР от 6 июля 1973 г. [997, с. 345]. В итоге удельный вес транспорта Минавтотранса за 1976 г. в итогах работы всего автотранспорта составил по перевозкам грузов 51,5% и по грузообороту 44,3%, при наличии лишь 20% от всего парка грузовиков, что свидетельствовало о высокой производительности автомобилей в крупных хозяйствах [1035, с. 1, 2]. С другой стороны, проверка, проведенная отделом транспорта и связи Управления делами СМ БССР в 1977 г., выявила, что, например, в Минске работа по укрупнению автохозяйств проводилась слабо, а некоторые ведомства вообще не приступили к этой работе [686, л. 66]. То есть на будущее остались застарелые проблемы.

Для решения противоречий использовалось стимулирование на электротранспорте. Так, несмотря на убыточность таких предприятий и отсутствие новой системы планирования, согласно постановлению СМ СССР от 25 декабря 1972 г. для них образовали фонд предприятия по улучшению культурно-бытовых условий работников в размере 4% от плановой и 50% от сверхплановой прибыли или от сумм снижения плановых убытков [678, л. 295]. В то же самое время на ряде предприятий ухудшилось финансовое положение. Так, в Минском ТТУ в 1974-75 гг. плановые производственные показатели увеличивались, а величина фонда материального поощрения в абсолютной сумме и на одного работающего уменьшалась.

Переплетение административных методов хозяйствования и материального стимулирования на речном, воздушном и трубопроводном транспорте БССР. В начале 1970-х гг. использование новой системы планирования позволило речникам многие вопросы решать непосредственно на предприятиях, была расширена активность ПДПС по хозяйственным вопросам, происходил поиск

новых путей увеличения перевозок [1180, с. 14]. В то же время реформирование происходило со значительными сложностями, ряд проводившихся мероприятий не принес ожидавшейся отдачи. Поэтому приказ по ГУРФ от 5 января 1971 г. был направлен на улучшение использования резервов производства и усиление режима экономии, так как имелся перерасход средств [773, л. 2, 3]. В результате вновь больше внимания стали уделять административным рычагам воздействия, состоянию кадров, повышению ответственности руководителей. Тем не менее, экономические методы забыты не были, уже 5 января 1973 г. приказ по Управлению предложил осуществить перевод на сделную оплату труда плавсостав рейдовых судов [774, л. 3]. В 1975 г. у речников действовали рабочие группы для выполнения постановления республиканских органов власти от 24 апреля 1973 г. о совершенствовании управления [776, л. 68, 123]. Одной из главных задач речников осталось повышение рентабельности в работе, на судах продолжали внедрять хозрасчет.

Речники ВДРП за счет использования прогрессивных методов переработки грузов в портах, организации комплексных грузовых линий и бригадных форм работы флота в основном в срок доставляли грузы. Но отдельные периоды в работе речникам не удавались, несмотря на все усилия, скорее всего давало о себе знать фактическое торможение реформы 1965 г. Так, за 1977 г. не были достигнуты плановые показатели по темпам роста производительности труда, имели место простои, задолженности по тоннажу [778, л. 144]. Поэтому происходил поиск новых подходов в работе. Исходя из постановления ЦК КПСС и СМ СССР об улучшении планирования от 12 июля 1979 г., речники Припяти, железнодорожники, специалисты автокомбинатов Гомельской области использовали опыт коллективов Ленинградского транспортного узла по взаимной работе различных видов транспорта [292, с. 2]. В порту Пхов был создан межотраслевой координационный центр, который планировал и контролировал все виды перевозок, что позволило транспортникам работать по единому графику и увеличить объемы перевозок.

В условиях хозрасчета вся экономическая деятельность авиапредприятия в конечном итоге находила свое выражение в чистом доходе – прибыли. За ее счет повышалась роль собственных источников в деле совершенствования организации перевозок, повышения зарплаты. Материальное поощрение и зарплаты зависели от роста выручки, плановой прибыли, уровня рентабельности и производительности труда [1161, л. 25; 1202, с. 9]. Но в целом внедрение экономических методов стимуляции труда сопровождалось сложностями, так, в марте 1970 г. вопрос о работе Минского аэропорта был рассмотрен на бюро Минского обкома КПБ, где было отмечено, что в его подразделениях практически не был внедрен хозрасчет. То, что вопросы использования передовых методов решались медленно, отметило и собрание партийно-хозяйственного актива БУГА в феврале 1978 г. Но, несмотря на проблемы, в авиапредприятиях, например, Брестском за 1976-78 гг. производилось целенаправленное материальное стимулирование работников в зависимости от объема и качественных показателей их труда. Все это помогло повысить контроль за коллективом [228, л. 92]. Распространялись бригадные формы труда и на трубопроводном транспорте, например, за 1977 г. на ремонтных работах НУНД [870, л. 13]. В целом на различных участках работы транспортников возможности применения экономической стимуляции труда значительно отличались друг от друга.

1.11. Новые подходы к реформированию работы транспортных ведомств республики в 1980-91 гг. Органы власти никогда не оставляли попытки реформирования работы транспорта и применения на его предприятиях стимуляции труда. Так, на улучшение планирования перевозок были направлены постановления союзных от 28 октября 1982 г. и республиканских органов власти от 18 февраля 1983 г. [782, л. 103]. СМ СССР и ВЦСПС 5 июля 1984 г. распространили на предприятия транспорта действие своего решения о мерах по повышению

эффективности бригадной формы организации и стимулирования труда в промышленности [794, л. 5]. С реформированием была связана и проводившаяся в республиках политика «перестройки». В ее рамках пленум ЦК КПСС в июне 1987 г. предложил создать на основе полного хозрасчета, самокупаемости такой хозяйственный механизм деятельности предприятия, который обеспечивал бы внутренние стимулы для его развития. В 1990 г. был подготовлен переход предприятий транспорта на территориальный хозрасчет. Проходили попытки усовершенствовать централизованные перевозки, о чем свидетельствовало решение Государственного арбитража СССР от 16 июля 1990 г. [605, л. 7; 690, л. 37]. Но подобные усилия не смогли привести к устойчивому положительному результату, так как более сильным оказался фактор разрыва сложившихся производственных связей между предприятиями, регионами и союзными республиками в 1989-91 гг.

Экономический эксперимент на БЖД, предпосылки, проведение и итоги. Основные его мероприятия пришлось на 1984-86 гг., а предпосылкой стал использовавшийся со 2-й половины 1970-х гг. щекинский метод работы, когда уменьшалось количество рабочих при сохранении выработки. Так, по решению МПС с 1 июля 1978 г. на Московском и Псковском отделениях Октябрьской ЖД проводился эксперимент по внедрению системы совершенствования организации труда, впервые примененной на Щекинском химкомбинате [567, с. 61]. Используя этот опыт в конце 1970-х гг. машинист маневрового локомотива ст. Степянка БЖД Б. Шабуневич выступил с инициативой работать без помощника. В 1984 г. на БЖД без помощника работали уже 170 машинистов, им были установлены доплаты за совмещение профессий. Движение за расширение зон обслуживания нашло поддержку среди составителей поездов, 50% которых в августе 1984 г. работали без помощников [27, с. 2]. Вклад каждого рабочего, например, в локомотивных депо Витебск в конечные результаты определялся в 1983 г. советом бригады с учетом КТУ. В целом проведение эксперимента было подготовлено всей предшествовавшей ему работой: укреплялось техническое оснащение хозяйства, изучалось и внедрялось все новое, что рождалось на МПС [26, с. 54]. От совмещения профессий по должностям на БЖД произошел переход к внедрению щекинского метода по направлениям, так, с 1 января 1981 г. он был внедрен в Минском отделении, с 1 января 1984 г. – в Гомельском. Но перевод проходил сложно и в мае 1983 г. Бюро ЦК КПБ обратило внимание на медленное распространение метода на Брестском узле [99, с. 1]. Внедрению мешало то, что в 1984 г. МПС, как правило, планировало фонд зарплаты и лимит численности работников, исходя из данных за отчетный период. В то же время требовался стабильный фонд зарплаты, что заинтересовывало бы трудовые коллективы в изыскании резервов для его экономии.

Эксперимент был вызван тем, что заданные темпы роста производительности труда в 1976-84 гг. на БЖД не выполнялись, развитие провозной способности сети дорог отстало от потребностей. Так, рост грузооборота составил 6,3% и 8,2% вместо 22% и 15% по плану [43, с. 42]. Вызывало тревогу несоответствие темпов роста основных фондов и производительности труда. Целью эксперимента стало повышение эффективности работы, создание условий для роста производительности труда на основе внедрения достижений НТП, усиления материальной заинтересованности. Эксперимент включал модернизацию технической вооруженности и внедрение прогрессивной технологии, улучшение организации работы, совершенствование управления [1198, с. 80]. По мнению начальника БЖД Андреева А.Г. в период проведения эксперимента главным было обеспечение прогрессивного соотношения между темпами роста производительности труда и заработной платы за счет мобилизации резервов [28, с. 5]. Задания по росту производительности труда, экономии фонда зарплаты были в 1985 г. увязаны с переводом работников на новые тарифные ставки.

В целях уменьшения персонала были разработаны принципы перехода на двухзвенную систему управления основных служб, закрыт ряд станций. Количе-

ство бригад сократилось за счет укрупнения, больше внимания уделялось внедрению совершенных методов труда [45, с. 93, 94]. Для реализации положений эксперимента нормы выработки для рабочих-сдельщиков за 1985 г. повысились на 10%, для повременщиков – на 15%, что снизило затраты на 17%. Потери рабочего времени были сокращены за счет совмещения профессий, расширения зон обслуживания. В 1986 г. более 80% рабочих в бригадах работало на единый подряд с оплатой за конечную продукцию, в половине бригад был внедрен хозрасчет [26, с. 57, 58]. При уменьшении на 12% численности работников в 1985 – 1 полугодие 1986 г. было достигнуто повышение производительности труда на 18% [1251, с. 21]. На XXX съезде КПБ А.Г. Андреев отметил, что благодаря эксперименту производительность труда возросла в 1985 г. на 11,2% или почти в 5 раз по отношению к плану. В рамках эксперимента проводилось осуществление мероприятий по лучшему использованию вагонов. Была создана единая информационная система, которая передавала сведения о подходе вагонов более 1100 грузополучателями [691, л. 35]. Все это увеличивало общую эффективность производства.

Темпы роста производительности труда по БЖД в 1985 г. оказались в 4,5 раза выше, чем в 1981-84 гг., а в целом за 11-ю пятилетку она возросла на 22,8%. Эффективность от эксперимента составила 20 млн руб. в год, ставки и оклады были повышены 85 тыс. работников [26, с. 58, 59]. Однако он оказался противоречивым и не решил проблем. Так, БЖД не добилась за 1985 г. существенного ускорения оборота вагонов и на XXX съезде КПБ было предложено повысить производительность труда за счет совмещения профессий, механизации и автоматизации. Благодаря осуществлению отмеченных мер за 1985-86 гг. производительность труда на БЖД возросла на 15,8%, была снижена себестоимость перевозок [1198, с. 80]. В целом за 1985-86 гг. среднемесячная зарплата увеличилась на 22,4%, численность рабочих уменьшилась на 13,2 тыс. человек, себестоимость перевозок снизилась на 3% [536, с. 67]. С 1987 г. условия эксперимента были распространены на ряд ЖД СССР. В то же время не на должном уровне находились стиль руководства, медленно внедрялась новейшая технология, хватало сложностей с графиком движения поездов [238, л. 3]. Серьезные недостатки приводили к несвоевременному и неритмичному вывозу продукции с предприятий, невыполнению планов перевозок по номенклатуре грузов. Все это потребовало новых изменений и с 1987 г. БЖД стала работать в условиях полного хозрасчета и самофинансирования. Внедрению новых методов хозяйствования способствовала созданная здесь система оперативного контроля за ходом выполнения показателей. В 1987 г. белорусы отправили сверх плана 2,1 млн тонн грузов, план пассажирских перевозок был перевыполнен на 1,9% [605, л. 13]. Благодаря хозрасчету за отмеченный год было получено свыше 28 млн руб. сверхплановой прибыли. Тем не менее, МПС СССР и ЦК отраслевого профсоюза в январе 1988 г. выявили на БЖД отсутствие реального хозрасчета, ставшее следствием ошибок в организации труда. Так, оплата труда руководителей линейных предприятий зависела от экономии фонда зарплаты, что привело к уменьшению заработка машинистов [206, с. 1]. Выделим здесь то, что экономические рычаги были задействованы недостаточно.

Поэтому железнодорожники в целях их усиления стали надеяться на Закон о государственном предприятии. К тому же с 1 января 1988 г. все дороги СССР стали работать на условиях полного хозрасчета и самофинансирования, что однако не смогло предотвратить жалоб на несвоевременный вывоз продукции [690, л. 173]. То есть новый хозяйственный механизм не заработал в полную силу, специалисты ряда предприятий оказались не подготовленными к создавшимся условиям. Учитывая имевшиеся проблемы, новое Положение о железной дороге МПС СССР 23 февраля 1989 г. отразило стремление властей усилить ее ответственность за выполнение перевозок, расширить права и самостоятельность исходя из специфики управления отраслью. По Положению дорога сочетала экономичные

методы управления с централизованным руководством перевозочным процессом. Но трудности в проведении перевозок в тот период уже были так велики, что новое положение изменений к лучшему принести уже не успело. Настало время жестких административных решений, таких, как постановление СМ СССР о мерах по стабилизации работы железнодорожного транспорта от 11 октября 1990 г. [604, л. 44]. Развитию арендных отношений на ЖД препятствовало постановление СМ СССР от 20 марта 1990 г., которое запретило сдачу в аренду ее предприятий, отделений, подразделений, имущества, занятых в основной деятельности дорог [690, л. 36]. Но, несмотря на имевшиеся сложности, в основном за счет работы на принципах самофинансирования и самоокупаемости БЖД за 1986-90 гг. еще успела поднять производительность труда на 16% при дополнительном уменьшении численности работавших на 5,5 тыс. Меньшими силами дорога каждый год перевозила грузов почти на 2 млн тонн больше, чем в 1-й половине 1980-х гг. [103, с. 2]. В итоге было частично компенсировано болезненное состояние белорусских железнодорожников, в которое они попали в итоге разрыва за 1989-91 гг. многих хозяйственных связей, был накоплен бесценный опыт для дальнейшей работы.

Использование хозрасчета и самофинансирования на автотранспорте общего пользования, положение на электротранспорте. Продолжали проводиться мероприятия и по улучшению работы автотранспорта, на усиление его концентрации нацелил транспортников XXIX съезд КПБ. Важным оказалось постановление СМ БССР об ускорении развития работы Минавтотранса в 11-й пятилетке, предложившее усовершенствование системы планирования на основе улучшения стимуляции труда и развития бригадного подряда. Союзным решением от 5 августа 1983 г. о повышении эффективности использования автотранспорта БССР также обязали осуществить дальнейшее укрупнение автохозяйств [1006, с. 192, 193]. Подобные мероприятия дали результат. Парк машин Минавтотранса в 1986 г. составил лишь 17% от общего их количества, а доставлял 50% всех автогрузов [596, с. 1]. Но окончательного обобществления автопарка не произошло, так как ведомство до конца стремилось сохранить свои транспортные возможности.

У автотранспортников продолжился перевод на метод бригадного подряда в условиях хозрасчета, но в 1980 г. он еще не охватил основной массы водителей [880, л. 170]. Лучше дело обстояло у тех, кто проявлял инициативу, так в Волковысской автоколонне 2429 в 1981 г. девять коллективов использовали подряд, и, имея 23% грузоподъемности машин, осуществили 67% перевозок [240, л. 69]. Подряд распространялся все больше, в 1-м полугодии 1983 г. на грузовых перевозках по этому методу в Минавтотрансе работало 40% водителей, которые перевозили 50% всех грузов. Во 2-й половине 1980-х гг. по областным управлениям проводилось внедрение хозрасчета в подрядные бригады. В Брестской области в 1987 г. лидером по подрядным отношениям был грузовой автопарк № 1 Бреста, где им было охвачено 44% водителей, они совершили 64% всех перевозок [920, л. 31; 868, л. 1]. С него стали брать пример другие предприятия.

Существовавшая в 1980-84 гг. на автотранспорте общего пользования система стимулирования не отвечала требованиям перехода на интенсивные методы хозяйствования. Поэтому Гродненское областное управление – «Гроднооблавтотранс» в 1985 г. выступило инициатором распространения опыта БЖД по ускорению роста производительности труда на основе введения новых условий его оплаты. На хозрасчет и коллективный подряд там в 1985 г. были переведены 60% водителей. Главная цель была в том, чтобы помимо роста производительности труда улучшить обслуживание хозяйства. В итоге был достигнут рост зарплаты 8% при увеличении производительности труда 10% [388, с. 40]. С 1 декабря 1986 г. «Гроднооблавтотранс» перешел на новые ставки и оклады, что позволило за 1987-88 гг. увеличить производительность труда на 25% по сравнению с 1976-85 гг., на 100% выполнялись планы. В 1987 г. был сокращен ряд должностей,

приведены в соответствие классность водителей и оклады [187, с. 1, 8, 9]. Был подсчитан эффект от новшеств. Так, еще в 1985 г., участвуя в эксперименте рядом предприятий, Минавтотранс сверх плана перевез 4 млн тонн грузов. Поэтому с января 1986 г. уже по всему министерству проводился эксперимент по совершенствованию планирования [82, с. 13]. Была сделана ставка на повышение эффективности труда.

С работой в новых условиях было связано введение в августе 1986 г. новых тарифов на проезд в городском транспорте. По Минавтотрансу в рамках эксперимента за 1985 – июнь 1987 г. было высвобождено 9 тыс. человек или 7,6% его состава (численность ИТР была сокращена на 20%). Производительность труда за 1-е полугодие 1987 г. возросла на 11%, зарплата – на 9,8% [295, с. 36, 37]. Проявлялись и противоречия, так, регулировка путем закрытия пригородных маршрутов в 1987 г. позволила снизить на 10% сумму убытков на пригороде. С позиции хозрасчета это было правильно, а с позиции ряда пассажиров – нет. В целом попытки перевода экономики на интенсивный путь развития вызвали необходимость совершенствования подрядных форм организации и стимулирования труда, внутрипроизводственного хозрасчета, введения арендных отношений.

В январе 1988 г. органами управления было вновь объявлено, что объединения автомобильного и речного транспорта в БССР стали работать на полном хозрасчете и самофинансировании. Предпосылкой к этому было то, что с 1974 г. по 1986 г. в отрасли проводились эксперименты. В 1987 г. были осуществлены мероприятия по совершенствованию организации труда, переходу на новые тарифные ставки и оклады [1228, с. 49]. То есть фактически полного перехода на хозрасчет, что было объявлено еще в январе 1974 г., до января 1988 г. так и не произошло. Все объединения Минавтотранса осуществляли в 1988 г. расширенное воспроизводство, покрывали затраты и расходы за счет собственных средств. Размеры фондов стимулирования и фонда зарплаты были связаны с прибылью. В начале 1989 г. проводилась подготовительная работа по переходу на 2-ю модель хозрасчета с внедрением индивидуального или арендного подряда [285, с. 38; 200, с. 1]. 2-я модель хозрасчета позволяла автопаркам в 1990 г. включать в договор с клиентами и пункт о взаимопомощи. Ее внедрение в коллективах автобусного транспорта БССР было обусловлено трудностями, связанными с убыточностью городских и части пригородных перевозок. Убыточность находилась в противоречии с принципами самофинансирования и власти установили дотации на городские перевозки на основе применения расчетного тарифа. Автобусный парк получил возможность определять свой условный доход за выполненную работу [1229, с. 1, 12, 13]. Тем самым он приравнялся к оплате на грузовых перевозках, что сразу повысило эффективности деятельности коллектива.

Шаг за шагом методы стимуляции труда усложнялись. «Гроднооблавтотранс» первым в республике перешел на хозрасчет и на бригадный подряд в 1974 г., а в 1989 г. – на аренду [188, с. 6]. На основе заключенного договора Министерство транспорта БССР сдало в 1989 г. ему в аренду до конца 1990 г. все основные фонды и обязалось выделять ему лимиты на ресурсы [1217, с. 17, 18]. В итоге, например, договор на аренду Вороновского автопарка АП-14 позволил ему увеличить коэффициент выпуска грузового транспорта на линию с 0,82 в 1988 г. до 0,85 в 1990 г., автобусов – с 0,67 до 0,69 [468, с. 1]. Однако имевшиеся положительные моменты были малозаметны на фоне экономического кризиса 1990-91 гг., сопровождавшего инфляцией, нехваткой ресурсов, старением МТБ, резко осложнявшими возможность получения прибыли, бывшей основой хозрасчета.

Развивалась стимуляция труда и на электротранспорте, так, в 1-й половине 1980-х гг. постепенно внедрялся, но в небольших объемах бригадный подряд в ТТУ [529, л. 149]. В 1982 г. экономическим отделом Витебского ТТУ были организованы 2 комплексные бригады рабочих, занятых ремонтом [939, л. 28]. В Могилевском ТУ в 1985-86 гг. с помощью бригад происходило более рациональное

использование имевшейся техники, был усилен режим экономии ресурсов [231, л. 125]. Во 2-й половине 1980-х гг. работники электротранспорта в новых хозяйственных условиях пытались развивать подрядную форму организации труда [941, л. 128]. Но в деле развития бригадного подряда были проблемы, например, по Минскому ТТУ в 1986 г. К тому же в условиях постоянной убыточности работы электротранспорта наладить хозрасчетные отношения там было проблематично, что ухудшало возможности использования экономической стимуляции труда.

Усиление хозрасчетных отношений на речном, воздушном и трубопроводном транспорте республики. Экономическая стимуляция была жизненно необходима, и для местных условий ЦК КПБ и СМ БССР издали постановление от 21 декабря 1979 г., где поставили речникам задачу по увеличению объема перевозок. Но, с другой стороны, их инициативность сдерживалась нормативами фонда поощрения [781, л. 6]. Так как несовершенство МТБ речников не позволяло им полностью выполнять планы по увеличению перевозок, то они попытались больше использовать новые подходы к труду. Согласно приказу по ГУРФ происходила организация бригадной формы работы и на транзитных судах. Однако внимания переводу бригад на хозрасчет в 1981-85 гг. уделялось, по мнению БРК профсоюза, мало, к тому же требовалось совершенствовать уже действовавшие отношения. БРП, сменившее ВДРП, работало с 1987 г. уже в новых условиях хозяйствования, когда основными показателями стали доходы, прибыль и сокращение расходов [1096, л. 3; 448, с. 3]. С 1987 г. речники использовали уже круглогодичный хозрасчет с включением в подряд ряда береговых работников.

С 1 января 1988 г. все речные предприятия БССР работали на полном хозрасчете и самофинансировании [1228, с. 49]. На Днепро-Бугском техучастке при помощи хозрасчета стало эффективнее использоваться оборудование, а в Брестском порту его принципы позволили снизить простой флота, в 1991 г. там оказался самый высокий по БРП уровень рентабельности – 35%. Подобные достижения позволяли речникам пополнять фонд социального развития паромного флота [692, л. 7]. С 1989 г. Министерством транспорта, куда вошли речники республики, и ГУРФ делались попытки отрегулировать хозрасчет и самофинансирование, реорганизовать свой аппарат. В 1990 г. для преодоления снижения уровня перевозок речниками проводились мероприятия по улучшению планирования работы [785, л. 55]. Но подобных усилий оказалось мало, уже в постсоветских условиях потребовалось решить целый комплекс проблем для достижения высокоэффективной работы флота.

В 1-й половине 1980-х гг. применение экономической стимуляции труда в подразделениях БУГА проходило медленно. Так, об отсутствии развитого хозрасчета в работе Витебского аэропорта было заявлено на заседании его партбюро в июле 1980 г. [955, л. 106]. Тем не менее, предпосылкой для будущих реформ стало использование с 1984 г. щекинского метода по выполнению работы меньшим количеством техников [958, л. 145]. Хозрасчет в БУГА был использован для повышения эффективности производства, за 1987 г. он помог увеличить производительность труда на 15% [1105, л. 9]. В целях интенсификации производства был произведен переход на двухзвенную структуру управления, а сокращение ряда звеньев позволило перевести летный состав на новые ставки и оклады [693, л. 76]. За 1987 г. в БУГА был высвобожден каждый 10-й авиатор, сокращение персонала и повышение зарплаты было произведено за счет совершенствования структуры (24%), расширения должностных обязанностей (37%). Все это дало результат. Так, за 1987 г. фонд экономического стимулирования оказался в 2,4 раза выше обычного, с 1 января 1988 г. все предприятия авиации БССР перешли на полный хозрасчет и самофинансирование [1106, л. 34, 35]. Осуществление реформирования привело к совершенствованию внутрипроизводственного хозрасчета, за 1989 г. в фонд материального поощрения БУГА было дополнительно перечислено 6,1 млн руб. Но в следующем году перечисления составили лишь

5,1 млн руб. [151, л. 5]. Заметим, что полной перестройке БУГА на рыночные принципы хозяйствования в 1990-91 гг. помешала сложная экономическая ситуация.

На трубопроводном транспорте продолжилось использование фондов материального поощрения, развивался бригадный подряд, который, например, по НУНД, в 1982 г. охватил 28% его работников [791, л. 22, 184]. Расширялся щекинский метод, так, 13 ноября 1986 г. это управление перевело работу нефтепроводов Полоцк–Мажейкяй и Полоцк–Вентспилс на технологию с ограниченным количеством работников, за следующий год в ряде служб управленческий персонал был сокращен на 40%. В 1988 г. НУНД был переведен на полный хозрасчет и самофинансирование [794, л. 36]. В 1990 г. проходило совершенствование его организационной структуры, создавались условия по стимулированию более производительного труда. Структурные подразделения работали в условиях внутрипроизводственного хозрасчета [149, л. 1, 3]. Впоследствии Республика Беларусь смогла использовать отмеченные наработки с пользой для своего хозяйства.

Выводы по параграфу. Острой проблемой в функционировании транспортных предприятий было преобладание административных методов воздействия на их работу, что оставляло небольшое поле применению мер экономической стимуляции, особенно в период конца 1943 – 1967 г., вплоть до реализации в нашей республике основных положений экономической реформы. Тем не менее, с помощью элементов хозрасчета на железнодорожном транспорте с конца 1943 г. производились попытки достижения максимально возможного уровня использования его потенциальных возможностей, до 1955 г. главным образом в области экономии ресурсов.

С точки зрения органов власти важным изменением в работе железнодорожников стало образование в 1946 г. округов, когда дороги нашей республики попали в Западный округ, что усовершенствовало их управление и позволило более эффективно использовать подвижной состав.

Одной из важных реформ в управлении было создание Белорусского СНХ. Но, как показала практика, поставленных задач в улучшении перевозок грузов и пассажиров за 1957-65 гг. в полной мере решить не удалось как со стороны самого совнархоза, так и стороны транспортников, часто из-за несогласованной позиции ведомств, которые отстаивали свои интересы. Но за период существования совнархоза наша республика получила незаменимый опыт управления, который пригодился ей в условиях самостоятельного существования после 1991 г.

Переход транспортных предприятий БССР на новую систему планирования в 1967-68 гг. способствовал улучшению их технико-эксплуатационных показателей. Реформа 1965 г. повысила заинтересованность работников в результатах труда, позволила осуществить ряд мероприятий по совершенствованию производства, но широкой самостоятельности ни республике, ни министерствам она не принесла, так как сильными остались административные рычаги. Определенным продолжением реформы в 1970-е гг. стало более масштабное использование хозрасчета и бригадного подряда, особенно на автомобильном транспорте.

Наиболее заметным результатом выполнения предложенных органами управления многочисленных мер по улучшению работы стало проведение на БЖД с 1984-85 гг. широкого экономического эксперимента по повышению эффективности работы и ускорению темпов роста производительности труда. Его положения были применены на автотранспорте, речном транспорте. Максимум экономического стимулирования достигло в рамках перехода предприятий в 1987-88 гг. на самофинансирование, но тогда появились и новые проблемы, связанные с экономией на социальных вопросах, обеспечении безопасности движения, интенсификации трудового процесса.

Укрупнение автохозяйств, осуществление централизованных перевозок с конца 1950-х гг., перевод ряда автохозяйств общего пользования с середины 1960-х гг. на хозрасчет позволили увеличить производительность транспорта и снизить стоимость перевозки грузов. Хозрасчет способствовал улучшению основных эксплуатационных и экономических показателей работы автотранспортников, особенно в 1970-80-е гг., обеспечивались высокие показатели использования подвижного состава. Но полностью реализовать на практике идею хозрасчета оказалась трудно из-за зависимости предприятий от Минавтотранса, наличия лимитов и фондов на ресурсы в централизованной экономике.

Применению хозрасчетных отношений на электротранспорте препятствовала плановая убыточность его работы. Экономическая стимуляция труда на речном, воздушном и трубопроводном транспорте отразилась в основном в применении бригадной формы его организации, использовании материального поощрения за высококачественный труд.

§ 2. Применение передовых методов труда на транспортных предприятиях

2.1. Распространение передовых методов труда на транспорте БССР в конце 1943 – 1949 г. Всемерное улучшение форм и методов организации труда было одним из важнейших факторов повышения его производительности и условием использования резервов роста перевозок на всех транспортных направлениях. В этих целях органы власти республики в первую очередь развивали стахановское движение, о чем, например, было заявлено на пленуме ЦК КП(б)Б в декабре 1945 г. Для внедрения передовых приемов отдавал специальные распоряжения транспортный отдел ЦК ВКП(б) [1123, л. 2]. В свою очередь, за повышение рентабельности работы предприятий, режим экономии средств и материалов, внедрение прогрессивных норм выработки высказался в 1948 г. июньский пленум ЦК КП(б)Б. На мобилизацию внутренних ресурсов, ликвидацию потерь от бесхозяйственности направил транспортников Закон о пятилетнем плане восстановления хозяйства БССР. Распространение передовых методов труда контролировали и местные парторганизации [1134, л. 2, 3]. Так, IX Минская городская партконференция в январе 1949 г. поддержала вождение тяжеловесных составов. Актив Барановичской парторганизации тогда же посодействовал распространению в местном паровозном депо лунинского подхода к уходу за локомотивами. В свою очередь, начальник Западного округа железных дорог Н. Краснобаев на сессии ВС БССР в апреле 1949 г. предложил расширить проведение мероприятий по сокращению простоев вагонов под грузовыми операциями.

Сферы приложения передовых методов труда на железнодорожном транспорте республики, эффект от их применения. С момента освобождения первых районов БССР от оккупации в конце 1943 г. на ее дорогах первоначально применяли известные ранее передовые методы. Наиболее важным было распространение хозяйского отношения к паровозу, предложенного стахановцем депо Новосибирска Н. Луниным, в основе которого было проведение ремонта своими силами. В свою очередь, новаторы Витебского и Полоцкого отделений движения в 1944 г. с помощью этого метода увеличили среднесуточный пробег локомотивов [106, с. 136, 137]. Однако сложной проблемой, например, по Жлобинскому паровозному депо в 1945 г. было отсутствие закрепления машинистов за паровозом. Но выход был найден в создании лунинских колонн паровозов. Наиболее актуальным являлось увеличение безремонтного пробега паровозов, приспособление их к любому виду топлива [1126, л. 128]. Здесь важной инициативой стало скоростное вождение поездов на низкосортных бурых углях, предложенное тульским

машинистом Д. Коробковым. К концу 1944 г. из 850 паровозных бригад ЗЖД уже 105 бригад работали по его методу.

Главным направлением, где новые методы показывали свою эффективность, была сфера движения поездов, так, колонна № 68 паровозного депо Лунинец БЛЖД в январе 1945 г. сочетала вождение тяжеловесных поездов для нужд фронта с кольцевой ездой, чем обеспечивала быстрое продвижение грузов. В 1945 г. машинисты Жлобина освоили вождение поездов на Осиповичи без остановок для набора воды и чистки топки, что позволяло перевозить больше грузов меньшими силами. В свою очередь, вождение тяжеловесных поездов позволяло увеличить полезную работу локомотива, поднять пропускную способность дорог, сократить рабочий парк паровозов. Так, в марте 1946 г. машинисты Витебска взяли на себя обязательства водить такие поезда еще и с нагоном времени, на участке Витебск–Орша паровоз весом 1750 тонн и смог провести В. Барановский [636, л. 11]. На ЗЖД с 1947 г. минский машинист З. Крамковский стал водить поезда без остановок, что положило начало уплотненному графику оборота, пробег его паровоза возрос в 1,5-2 раза [389, с. 1]. В 1948 г. была известна инициатива П. Скружа, который перевозил за 1 месяц до 5 тыс. т грузов сверх нормы. В условиях БССР, где большая часть грузопотоков являлась транзитной, в обороте вагонов большое значение приобрела величина коммерческой скорости поездов, связанной со среднесуточным пробегом локомотивов, увеличение которого стало задачей движения «пятисотников». Пример подавали машинисты Орши Е. Наталевич и К. Василенко [285, с. 22]. В октябре 1949 г. бригада К. Василенко из Орши, работая по уплотненному графику, смогла довести пробег своего локомотива уже до 951 км за сутки, чему содействовали диспетчеры, организовавшие пропуск маршрута по «зеленой улице».

Эффективная перевозочная работа зависела от нескольких факторов, так, в 1945 г. коллектив ст. Витебск организовал формирование ступенчатых маршрутов, т.е. поездов, состоящих из отдельных групп вагонов, назначением на ближайшую техническую станцию, чем сократили сроки доставки грузов [106, с. 139, 140]. С 1947 г. использовались кольцевые маршруты угля. В целом маршрутизация перевозок в 2 раза ускоряла оборот вагонов и доставку грузов, в среднем каждый маршрут в 1948 г. давал до 1,2 тыс. вагоно-часов экономии, снижалась стоимость перевозок. Многие в обеспечении перевозок зависело от ухода за техникой, так, машинисты ст. Барановичи в 1945 г. развернули, например, движение за увеличение межпромывочного пробега паровозов (промывочный ремонт – это ликвидация накипи в паровых котлах локомотива) [1130, л. 4]. С другой стороны, машинист В. Гринкевич из Гомеля к марту 1947 г. прошел между подъемочными ремонтами 115 тыс. км вместо 50 тыс. по плану, годовой пробег его локомотива составил 81,7 тыс. км вместо 67,2 тыс. км по норме [194, с. 2]. Локомотив т. Сенчило из депо Орша смог к октябрю 1948 г. пройти без капремонта уже 1,38 млн км при норме 0,39 [556, с. 1]. Все это экономило силы и средства для других операций.

Разнообразными были подходы к осуществлению ремонта, так, в сентябре 1945 г. машинисты Жлобина стали инициаторами проведения оздоровительного ремонта паровозов своими силами [1127, л. 26]. Комплексная бригада В. Попова из Лунинца стала одновременно вести промывочный и подъемочный ремонт, в Минском пассажирском депо была разработана технология скоростного ремонта вагонов в проходящих пассажирских поездах. Важным для поврежденного путевого хозяйства республики стало распространение с 1945 г. на БЖД движения путевых обходчиков Андреева и Казанцева, которые дополнительно выполняли работы во внеурочное время, с 1948 г. использовался метод мастера Удалова по повседневному плановому уходу за каждым элементом пути. Данные инициативы во многом компенсировали нехватку ресурсов и содействовали повышению квалификации кадров.

Прогрессивные методы касались всех направлений транспортной работы. С 1945 г. стали распространяться передовые приемы составителей М. Катаева

и М. Кожухаря по скоростному формированию поездов [470, с. 62, 63]. По их примеру работники пункта осмотра вагонов в Жлобине сократили обработку поездов в 2 раза. Составитель И. Лисов из Жлобинского узла использовал метод двухстороннего формирования составов, когда максимально использовались парковые пути [457, с. 2]. На Витебском отделении движения ЗЖД скоростная обработка поездов сочеталась с сокращением интервалов их движения, безотцепочной погрузкой [888, л. 22]. Удачный передовой метод труда мог совершенствоваться, так, в 1946 г. на участковых станциях БЖД вошло в практику применение безотцепочной и скоростной погрузки вагонов. Почин брянских железнодорожников по отправлению поездов с гарантийными марками тогда поддержали коллективы ст. Молодечно [115, с. 47]. Для совершенствования организации перевозок дежурный по Осиповичскому отделению А. Пунтус в 1946 г. доводил предварительную информацию о прибытии поездов смене узла. В мае 1949 г. дежурный по ст. Койданово А. Ключко предложил уже приемы безотцепочных скоростных грузовых операций.

В целях привлечения работников к использованию передовых методов применялись различные формы, например, усилиями парторганизации Витебского узла ЗЖД в службе движения в сентябре 1945 г. был проведен стахановский декадник, когда новаторы читали лекции о своих методах. Для стимуляции внедрения передовых методов в 1949 г. использовались индивидуальные лицевые счета рабочих [886, л. 51; 634, л. 82]. Естественно, что имели место и недостатки, так, в декабре 1945 г. маршрутизацией на БЖД было охвачено только 40% погрузки леса по причине отсутствия календарного планирования [537, с. 2]. Отказ от маршрутизации приводил к распылению перевозок и сокращал пропускную способность дорог, как отметило совещание хозяйственного актива БЖД, план маршрутизации за 1949 г. был реализован только на 29% [1203, с. 2]. Препятствовало внедрению передовых методов отсутствие слаженности в работе служб. Нельзя не заметить тот факт, что на будущее у железнодорожников осталось много работы, а новые планы перевозок требовали повышенного внимания ко всем направлениям их обеспечения.

Перспективы применения передовых приемов организации труда на автотранспорте общего пользования, попытки их организации. СМ СССР 1 июня 1946 г. распространил на нашу республику действие своего постановления от 4 марта 1943 г. об использовании порожних пробегов грузового автотранспорта. Этим документом Минавтотранс обязали создать сеть ТЭК для перевозки грузов на попутном порожняке, наличие которых заставляло хозяйственников искать грузы для загрузки [1281, с. 3]. В 1949 г. в республике работало уже 9 автомобильных ТЭК, которые привлекли 79,3 тыс. машин, шедших порожняком. Коэффициент использования порожнего пробега составил 53,2%, но большинство таких машин пошло на перевозку пассажиров. Попутными рейсами было перевезено 45,5 тыс. грузов, но в целом работа ТЭК оказалась бесконтрольной, отсутствовало изучение грузопотоков [210, л. 10, 11]. В итоге применение рационального приема оказалось противоречивым и не позволило его развить. Прогрессивные методы работы в целом были необходимы для успешного участия в соревновании, актуальным было повышение эффективности использования автомобилей путем упорядочения их эксплуатации на линии.

Направлений работы, которые требовали передовых методов, было много, так, с конца 1943 г. одной из важных задач в республике стала организация мероприятий по экономии ГСМ [361, л. 71]. С довоенного времени было известно движение за увеличение межремонтных пробегов автомобилей, шоферов, которые довели такой пробег до 100 тыс. км, называли «стотысячниками». Для распространения их движения организовывали учет работы передовых водителей, создавали условия для обслуживания. В то же самое время не везде автомобили были закреплены за водителями, что не давало возможность расширить движение [291, с. 3]. Пробеги автомобилей без капремонта повышали производительность

труда, давали экономию средств, снижали себестоимость перевозок. Важным направлением применения новшеств стало повышение коэффициента технической готовности автопарка. Как перспективные с 1946 г. рассматривались маршрутизация движения грузовых автомобилей, с 1947 г. Ленинградский трест грузовых перевозок предлагал использовать опыт по организации централизованных перевозок [1204, с. 4]. С 1949 г. автотранспортники РСФСР подавали пример по укрупнению хозяйств, где было легче использовать новаторские приемы. С другой стороны, много неиспользованных возможностей было заложено, например, в организации ночных работ в мастерских по проведению заявочного ремонта, мало применялся способ двухсменной работы грузового автотранспорта.

Основные передовые методы труда на речном флоте БССР, уровень их распространения. Речникам они были необходимы для повышения эффективности использования транспортных средств. Так, уже в мае 1944 г. пароход «Рулевой» за счет четкой организации работ смог провести рейс по р. Сож с экономией времени. Важным являлось безостановочное движение судов на длинных пробегах. В свою очередь, плавание без захода на ремонт дало возможность команде парохода «Матрос» доставить груз раньше графика. Ряд приемов были распространены сразу в нескольких ведомствах, например, шкипер Т. Руденко в 1944 г. применял метод бережного отношения к судовому оборудованию известный на железных дорогах. Новому приему необходимо было постоянное внимание. Так, для распространения лунинских методов по предложению т. Киселева на пароходе «Паша Ангелина» за каждым членом экипажа были закреплены механизмы. Характеристикой «киселевского» судна стала бесперебойная работа и уход за каждым механизмом, так, проводила своими силами междурейсовый ремонт команда парохода «Ока» (капитан В. Гладков) [1267, с. 2]. Улучшало свою работу портовое хозяйство, в портах с 1946 г. начал распространяться метод Блидмана, заключавшийся в расстановке механизмов для работы по варианту судно-вагон-склад. Гомельский порт в марте 1949 г. перешел на скоростной метод бункеровки грузов, большинство грузов прямо из барж грузил в вагоны [1216, с. 2]. То есть без нового, передового не оставался ни один участок транспортной работы.

Часто передовые методы труда были связаны с его интенсификацией, например, шкипер Волохин из Гомеля в декабре 1946 г. обязался отработать на ремонте своего судна 210 человеко-часов. ВДРП выдвигало и свои инициативы – шкипер несамоходной баржи «Ш-04» т. Мельников в июле 1948 г. провел ее вниз по течению без буксира. Многие в республику приходило от соседей, так, волжский пароход «Татария» в целях увеличения скорости движения предлагал часовой график, когда о времени прибытия порты извещались заранее [1272, с. 3]. Припятские речники, по примеру «Татарии», в августе 1949 г. включились в соревнование по скоростному продвижению судов. В свою очередь, с 1948 г. команда плотовода «Руслан» пропагандировала прогрессивные нормы транспортных операций, сама добиваясь выполнения навигационного задания на 191% [64, с. 210]. В ДДРБ первой поддержала их команда парохода «Фрунзе», производившая ночные рейсы.

Передовые приемы, там, где они активно применялись, давали значимую отдачу. Так, команда парохода «Марат» в мае 1947 г. провела в Гомель караван из 6 барж вместо 4-х по плану с превышением скорости на 40%. Пароход «Сталинград» (капитан П. Бондарь) с помощью большегрузных караванов в апреле 1949 г. выполнил план на 342% [89, с. 1]. Отмеченное выше «руслановское» движение обеспечивало одновременное решение задач ускорения движения и повышения нагрузки. Развитие передовых методов было неотделимо от их пропаганды. Так, Всесоюзное совещание по производительности труда в 1948 г. предложило больше внимания уделять буксировке большегрузных возов барж. Тем не менее, передовые методы труда не внедрялись быстро. По мнению руководителя НКРФ З. Шашкова, был слабо распространен опыт организации работы сквозных дис-

петчерских смен, в то время как маршрутизация перевозок, организация линейного судоходства по графику была невозможна без хорошо налаженной диспетчерской службы. Слабым оказалось участие инженеров ВДРП в развитии «киселевского» движения и распространении опыта передовиков [1315, с. 1; 835, л. 6]. Без продуманного графика движения не получалось организовывать ритмичную работу флота. В итоге, например, за 1947 г. МРФ в целом не выполнило плана доходов от перевозок. Резервами в перевозках осталось обеспечение согласованных, взаимоувязанных графиков движения, тяги и тоннажа при сочетании их с графиком технологических процессов обработки судов в портах.

2.2. Поиск и реализация новых производительных приемов труда в 1950-е гг. Одной из главных составляющих транспортной политики было обеспечение выполнения производственных планов с использованием всех возможных силы и средств, в том числе и передовых методов труда. Органами власти перед транспортниками выдвигались требования по противодействию нерациональным перевозкам, развитию прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения. Постоянное внимание на распространение передовых методов труда обращали парткомы. Так, железнодорожные предприятия были обязаны уделять внимание увеличению среднесуточного пробега локомотивов согласно постановлению ЦК КП(б)Б о социалистическом соревновании от 22 сентября 1951 г. О необходимости расширения скоростного вождения тяжелых составов было заявлено на XXI съезде КПБ. Организация взаимоувязки в работе различных видов транспорта заняло важное место в решениях XX съезда КПСС [93, л. 2]. Особо остановился на передовых методах в своем выступлении на июльском пленуме ЦК КПСС 1955 г. зам. председателя СМ СССР Л. Каганович [602, л. 19]. Также обязали руководителей предприятий добиваться мобилизации внутренних резервов пленумы ЦК КПСС в декабре 1956 г. и в феврале 1957 г. Часть мероприятий по распространению прогрессивных приемов носила всесоюзный характер, так, с 1952 г. пропагандировался почин стахановцев Горьковского автозавода по снижению трудоемкости на каждой производственной операции. Поддержать почин ткачихи В. Гагановой о передаче передового опыта отстающим коллективам предложил пленум ЦК КПБ в ноябре 1959 г.

Распространение передовых методов труда на железнодорожном транспорте республики, успехи и недостатки. Здесь важным оказалось постановление ВЦСПС от 25 марта 1950 г. о развитии соревнования за 500-километровый пробег локомотивов, основой для которого были уплотненные графики их оборота. В целях поддержки почина руководитель МПС Б. Бещев в 1950 г. сделал обязательными для всех дорог прогрессивные нормы «пятисотников». Так, «пятисотники» из Брестского отделения в мае 1952 г. достигли полного оборота паровоза за 8 часов вместо 17 по норме [1291, с. 2]. В реализации инициативы «пятисотников» большую роль сыграл метод комплексного планирования и регулирования поездной работы дежурного по Минскому отделению П. Судникова, впервые опробованный в 1949 г. Президиум ЦК отраслевого профсоюза принял в 1951 г. решение о его распространении, чтобы поспособствовать ускорению оборота вагонов и паровозов. Сущность метода заключалась в разработке на каждое дежурство плана по выполнению графика движения поездов и сменного расписания работы локомотивных бригад [403, с. 36, 37]. Метод Судникова позволял превышать среднесуточный пробег локомотивов. За 1951 г. в Минском депо с его помощью было высвобождено 15% паровозов. Поэтому в том же году министр Бещев Б. обязал начальников дорог организовывать внедрение новшества. Одними из первых его применили дежурные А. Лизунов в Бресте, Н. Самчевский в Могилеве [400, с. 121]. В декабре 1951 г. им пользовались 366 дежурных по отделениях и 714 поездных диспетчеров на 40 дорогах МПС. Метод комплексного регулирования

движения поездов помог БЖД за 1953 г. провести более 22 тыс. тяжеловесных поездов [470, с. 149; 1230, с. 3]. Отметим, что трудовое достижение, показавшее высокую степень своей эффективности, обязательно распространялось у соседей.

Для улучшения использования подвижного состава многое значила скорость. Поэтому в летний график движения грузовых поездов в июне 1954 г. было включено движение «синих» – сквозных поездов, следовавших строго по расписанию. В 1955 г. стал известен опыт работы Оршанского отделения по скоростному движению поездов, для чего была организована устойчивая работа по «кольцу» – без отцепки паровозов от поездов [470, с. 155; 403, с. 38]. В целом применение передовых приемов помогало улучшить использование имевшегося подвижного состава. Для расширения движения «тяжеловесников» (за вождение большегрузных составов) проводили мероприятия по максимальному использованию мощностей локомотивов [159, с. 219]. Успехам здесь содействовало улучшение содержания пути, паровозного парка, но постоянного внимания не хватало. Так, если коллегия МПС неоднократно записывала в планы своей работы вопрос о развитии движения «тяжеловесников», то за весь 1955 г. она его так ни разу не обсудила [464, с. 75]. Тем не менее движение развивалось, так, в марте 1959 г. на участке Береза–Картузская–Брест был проведен состав весом 3721 тонн – на 2021 тонну больше установленной нормы.

В целях достижения высокого трудового результата необходимо было обращать пристальное внимание на все стороны перевозочного процесса. Так, на XX съезде КП(б)Б начальник Минской ЖД Г. Котяш резервом по улучшению перевозочной работы предложил считать повышение ее ритмичности. Для увеличения объема перевозок грузов, ускорения оборота локомотивов и вагонов машинисты и диспетчеры БЖД с сентября 1953 г. организовали движение поездов на направлении Брест–Борисов по именному графику, что позволило превысить норму среднесуточного пробега локомотивов на 35 км [355, с. 3]. Одним из средств ускорения оборота вагонов осталась маршрутизация перевозок, большие возможности давало календарное планирование при определенных направлениях, что повышало процент маршрутизации и ускоряло формирование тяжеловесных поездов. Но ее распространению мешала ведомственная разобщенность, которую органы управления не смогли преодолеть, так, слабо реализовывалось постановление СМ БССР от 18 августа 1959 г. по противодействию пачкообразной отправки грузов [877, л. 23]. В этом направлении еще осталось много работы.

В республике было поддержано несколько всесоюзных инициатив, например, Оршанское отделение Калининской ЖД в 1957 г. развило почин Южной ЖД по лучшему использованию техники с помощью жесткого графика оборота локомотивов. Передовые методы здесь отличались разнообразием. Так, применив двухсторонний осмотр поезда, следовавшего из Бреста на Лиду, смена маневрового диспетчера ст. Барановичи-Центральные т. Гука обработала его в 7 раз быстрее нормы. Метод общесетевой разметки вагонов на станциях погрузки Брестского отделения позволял составлять устойчивый план поезда работы [1331, л. 115]. Решалась задача по эффективному использованию имевшихся мощностей, в 1954 г. по инициативе весовщиков ст. Минск-Товарная т. Муховозчика, ст. Негорелое т. Волохановича нашел применение способ уплотненной загрузки вагонов. Многие в работе зависели от организации ремонта и по примеру осмотрщика вагонов ст. Красный Лиман А. Щепликина на дорогах БССР развернулось движение за скоростной осмотр и ремонт вагонов во время их остановок [470, с. 151]. Важным условием ускорения оборота вагона было применение передовых методов в путевом хозяйстве. В меньшей степени, но передовые приемы касались и перевозок пассажиров, так, на ЖД БССР проходило движение за достижение пробегов свыше 100 тыс. км без отцепок вагонов по неисправностям. Со своей стороны в 1951 г. дежурная по ст. Брест А. Погорлецкая составила маршрутный указатель станций, что сократило время по оформлению и выдаче билетов [470,

с. 109; 764, л. 251]. В 1952 г. начальник поезда Гомель–Москва П. Бизуля внес предложение организовать переоформление билетов пассажиров в поезде.

Важен был вопрос пропаганды передовых методов, так, для их изучения и внедрения использовались методические советы. В 1950 г. общество «Знание» выпустило брошюру «За пятьсот километров пробега паровоза в сутки», где машинист З. Крамковский рассказал о своем передовом опыте [400, с. 121]. Чтобы добиться роста последователей диспетчера Судникова, были созданы стахановские школы, распространению новшеств содействовало соревнование. Широкий размах получило начатое в 1958 г. по инициативе работников депо Москва-Сортировочная движение за «коммунистическое отношение к труду» [65, с. 14]. Так, работники ст. Витебск составитель т. Высоцкий и ст. помощник начальника станции т. Лафаенко в 1959 г. по примеру В. Гагановой перешли в отстававшие смены и сумели достичь с ними выполнения норм.

Однако, к сожалению, происходили и противоположные процессы, когда со временем ценное начинание забывалось. В 1950 г. на БЖД по уплотненному графику «пятисотников» работало только 48% паровозов [128, с. 2]. О слабом внедрении передовых методов было сказано в 1952 г. на 5-м пленуме дорпрофсожа БЖД. Зачастую плоды труда П. Судникова обесценивались задержками поездов на стыковых пунктах, простоями вагонов. На партконференции Кагановичского района г. Минска в декабре 1955 г. было заявлено, что на Минском отделении метод П. Судникова был забыт [445, с. 2]. Это мнение поддержал и председатель ЦК отраслевого профсоюза Е. Чередниченко. О недостаточной энергичности по внедрению передовых методов было сказано на XXI съезде КПБ. На Всесоюзном совещании железнодорожников в 1954 г. критике были подвергнуты те, кто говорил о достижении пределов в развитии показателей [1167, л. 20]. Причиной отхода от передовых методов было нежелание ряда железнодорожников и их руководителей поддерживать высокую организованность в своей работе, искать новые резервы в улучшении работы. Тем не менее, итогом использования прогрессивных приемов, например, за 1951-55 гг. на дорогах БССР стало ускорение оборота грузового вагона на 0,38 суток, участковая скорость грузового поезда возросла на 3,6 км в час, средний вес – на 256 тонн, производительность труда – в 1,5 раза [400, с. 120, 122]. Положительных моментов в применении передовых методов было неизмеримо больше, они давали отдачу там, где к ним относились с постоянным вниманием.

Поддержка передовых методов труда на автотранспорте общего пользования и электротранспорте республики. В сентябре 1950 г. ЦК КП(б)Б своим решением одобрил движение шоферов за достижение 100 и 200 тыс. км пробега без капремонта. В июне 1956 г. вопрос о развитии централизованных перевозок рассмотрело Бюро СМ БССР [1120, л. 99; 478, л. 144]. Исходя из постановления бюро ЦК КПБ от 20 марта 1959 г. распространялся метод обслуживания и ремонта автомобилей по скользящему графику [808, л. 14]. Развитию прогрессивных приемов содействовали Советы депутатов, так, на 2-й сессии Минского горсовета в 1951 г. было решено перевести на спаренную езду 50% автобусов. Распространением передовых методов занимались и местные парторганы, в первую очередь они обращали внимание на необходимость популяризации наиболее эффективных приемов перевозочной работы. Но на транспорте оставалось много резервов, таких, как рациональное использование рабочей силы, экономия эксплуатационного времени за счет лучшей организации труда [363, л. 32]. Все это ждало своего применения.

Главным делом для автотранспортников были перевозки, для совершенствования которых использовались различные формы. Так, в республике брали на вооружение расширение номенклатуры грузов, выполняемых единой организацией. С 1955 г. начала использоваться сплошная централизация внехозяйственных перевозок грузов. Для сокращения холостых пробегов практиковались кольцевые перевозки. «Главмосавтотранс» для всех предлагал перевозку седельными тяга-

чами [401, с. 88]. И уже в октябре 1959 г. партия минских подшипников в Москву была доставлена таким образом. Развивались ранее предложенные приемы труда и разрабатывались новые. Так, шоферы Молодечненской пассажирской АТК гг. Борозна и Лапушкин на автобусе «ЗИЛ-155» одними из первых прошли к сентябрю 1956 г. без капремонта 300 тыс. км [102, с. 1]. В 1957 г. среди водителей СССР зародилось движение за постоянную работу на автомобилях с прицепами. Инициативы поощрялись материально, например, шофер-новатор, многократно превысивший нормы пробега автомобиля Я. Титов стал лауреатом Государственной премии СССР. Новые подходы необходимы были в каждом звене производственного процесса, так, техобслуживание автомобилей в Брестском облавтоотресте производилось по плано-предупредительной системе, в 1959 г. там начал внедряться агрегатный метод ремонта [211, л. 60]. В целом прогрессивные приемы могли приносить пользу повсеместно.

В области пассажирских перевозок наиболее актуальным было увеличение их объема с помощью рационального использования автопарка. С 1954 г. пропагандировался опыт по централизованной линейной эксплуатации городских автобусов [786, л. 39, 40]. В ноябре 1955 г. Минский автопарк был полностью переведен на двухсменную работу, автобусы были закреплены за маршрутами, создан резерв для регулирования движения. В ряде областных городов в 1959 г. была организована предварительная продажа междугородних билетов за 7 дней до отправления автобуса [211, л. 58]. Для распространения передовых методов использовались различные пути. Например, в марте 1954 г. в Мозырской АТК на конференции были намечены мероприятия по увеличению пробега автомашин. Вопросы внедрения стали рассматривать ПДПС. Совершенствованию технологического процесса способствовали смотры рабочего изобретательства, обмену передовым опытом содействовали совещания шоферов и ИТР. Однако 5-й съезд отраслевого профсоюза в апреле 1956 г. отметил слабое распространение опыта передовиков. Много резервов почти не использовалось, так, это касалось ежедневного планирования перевозок грузов и анализа результатов выполнения заданий [831, л. 48]. Предстояло сделать еще многое, чтобы передовые методы работы реализовали заложенный в себе потенциал.

Внедрение передовых методов труда содействовало увеличению основных показателей на электротранспорте, так, в Минском ТТУ троллейбус № 20 вместо плановых 50 тыс. км к декабрю 1956 г. прошел 120 тыс. км. Задание по пробегу и расписанию на нем было выполнено на 106%, а план выручки – на 108%. Водитель трамвая № 201 т. Бурлов к декабрю 1956 г. увеличил межремонтный пробег своего вагона с 40 тыс. до 90 тыс. км [1191, с. 2]. В свою очередь, водитель трамвая т. Аничкин из Минска в 1959 г. предложил самим производить мелкий ремонт вагонов, что было поддержано многими водителями столицы.

Преимущества от внедрения передовых методов труда на речном и воздушном транспорте. Рациональные приемы труда у речников чаще всего были направлены на уменьшение простоев судов и ускорение оборачиваемости флота. Примером здесь в 1951 г. был опыт буксира «Л. Шевцова» по экономии ходового времени с помощью изучения лоции [501, л. 4, 31]. На ВДРП получила распространение предложенная экипажем парохода «Орел» круглосуточная проводка спаренных плотов с лесом. В 1953 г. теплоходы капитанов Германовича и Родненкова стали водить на буксире по 2 рудовоза вместо одного. 1-й заместитель председателя СМ СССР Л. Каганович в 1954 г. во время подготовки к выборам в ВС СССР пропагандировал метод толкания [1166, л. 17]. На сессии ВС СССР в феврале 1955 г. министр речного флота З. Шашков отметил преимущества метода толкания судов, когда при расположении буксира-толкача в попутном потоке толкаемых судов уменьшалось сопротивление воды, движение судов ускорялось на 20%. Впервые этот метод был опробован в 1951 г. [1083, с. 50; 1112, л. 8]. Здесь важен был конкретный эффект, так, на р. Припять метод толкания, там, где он применялся, помог увеличить производительность

труда на 25%. В свою очередь, на р. Припять в 1957 г. экипаж буксира «Водопьянов» предложил движение за экономию эксплуатационного времени [768, л. 10]. Буксирный пароход «Нахимовец» был активным участником соревнования за максимальное использование мощности судна.

Не меньше внимания уделялось передовым методам в портовом хозяйстве, на каналах и ремонте. Так, в Гомельском порту в мае 1950 г. была организована скоростная разгрузка прибывавших судов. С помощью «бурлаковского» движения в навигацию 1951 г. по МРФ половина всех самоходных и несамоходных судов была поставлена на зимний отстой без заводского ремонта. Речники Припятского участка организовали ремонт судов по узловому методу. Коллектив гидроузла № 1 ДБК, реконструировав направлявшие устройства, пропускал в сутки в октябре 1955 г. вверх и вниз по каналу по 6 пароходов сверх плана. Во 2-й половине 1950-х гг. наиболее актуальными были такие приемы, как обеспечение ритмичности работы флота и портов, использование системы тяговых плеч. Зарекомендовал себя метод творческого содружества ИТР и новаторов производства на Пинской РЭБ в 1958 г. Команда самоходной баржи «Беларусь» первой перешла в 1959 г. на работу по принципу взаимозаменяемости.

Ряд речников постоянно был среди передовиков. Так, капитан Ф. Книга на пароходе «Иван Земнухов» в 1951 г. проводил соревнование за безостановочное продвижение судов, затем поддержал «гагановское» движение, перешел на отстающий пароход «Бумажков» и помог ему выполнить план [81, с. 2]. Распространение передовых методов труда было постоянной заботой ведомств и профсоюзов. Так, на бассейновом совещании капитанов начальник ВДРП Геронин И. в 1951 г. предлагал активнее распространять методы Бурлакова и Киселева [500, л. 9]. К тому же внедрение положительного опыта было одним из условий для присвоения речникам звания «Предприятие коллективной стахановской работы». В то же время при отсутствии дисциплины на судне, чему примеров было немало, ни о каком использовании передовых методов труда речь не шла. Например, на совещании актива ВДРП в декабре 1951 г. было отмечено, что слабо внедрялся почасовой график работы флота, не была оказана помощь «руслановским» судам. Поэтому 65,5% команд самоходных судов и 78,1% несамоходных не справились со своими планами [1112, л. 8; 1276, с. 1]. Необходимо было улучшать методы руководства флотом, создавать условия для скоростной доставки грузов. У речников были проблемы с разработкой четких графиков движения судов, что препятствовало учету их рабочего времени и не давало возможности выявить эффект от передовых методов.

В авиаподразделениях получили распространение прогрессивные методы организации полетов сменными экипажами, которые увеличили налет на каждую машину. В Минском аэропорту пилоты и штурманы проводили необходимые расчеты курса и времени полета до определенных пунктов, чтобы воспользоваться ими в воздухе. Внуковские ремонтные мастерские пропагандировали внедрение поточного метода монтажа моторов, который позволял освободить 30% работников [658, с. 2]. Тем не менее, для многих работников эксплуатационных подразделений остались неизвестными начинания новаторов, такие, как почасовой график обслуживания самолетов.

2.3. Внедрение передового опыта на транспортных предприятиях республики в 1960-е гг.: сложности и основные итоги. Чтобы увеличить объемы перевозок за счет роста производительности труда, вопрос распространения передовых методов в июле 1964 г. поднял пленум ЦК КПБ [846, л. 151]. Важную роль сыграло постановление ЦК КПБ об усилении работы по экономии от 28 января 1967 г. Данные действия были тем более важны, что применение современной техники и технологии не могло дать необходимого эффекта, если не сопровождалось совершенствованием организации труда и производства. Традиционно ини-

циативы транспортников одобрялись парторганизациями, так, в августе 1963 г. ЦК КПБ поддержал почин Минского вагонного депо по сокращению материальных затрат на каждой операции. Внедрению прогрессивных мер по обслуживанию перевозок содействовало постановление СМ БССР и Белсовпрофа о соревновании за обеспечение лучшего использования вагонов от 9 сентября 1969 г. В свою очередь, решение союзных органов власти от 23 июля 1969 г. обязало обкомы, облисполкомы, ведомства шире распространять опыт Приволжской ЖД по изысканию резервов увеличения перевозок. У железнодорожников, например, получилось усовершенствовать разработанные ранее методы. Так, в отделе движения грузовой ст. Новополоцк в целях развития маршрутизации перевозок принимались меры по своевременному подводу порожних вагонов под погрузку [106, с. 190]. В то же время этому препятствовало недостаточное развитие транспортного хозяйства Полоцкого НПЗ [606, л. 78]. С другой стороны, хорошие результаты давала организация работы станций и подъездных путей по единому технологическому процессу.

Влияние технического переоснащения железнодорожного транспорта на появление новых форм организации труда. Так, внедрение тепловозной тяги на БЖД потребовало обслуживания локомотивов сменными бригадами. По этому методу, разработанному в Свердловске, бригады из Гомеля прибывали с 1960 г. на конечные остановки, оставались там на отдых, а сменщики этими же паровозами вели составы обратно. Все это увеличивало коэффициент использования локомотивов [508, л. 6; 1345, с. 2]. Большой эффект давала работа локомотивов на удлиненных тяговых плечах, когда по примеру Омска машинисты перестали менять паровозы в оборотных депо, а сразу вели состав до места назначения. Перевод паровозов на нефтяное отопление позволил применить на них удлиненные тяговые плечи по кольцевому методу, ускорить оборот локомотива на 1-1,5 часа [65, с. 15]. Много сил уделялось росту производительности техники. Так, железнодорожники Барановичского отделения в 1963 г. использовали резервные паровозы для вывода порожних вагонов с промежуточных станций. Оршанские паровозники и диспетчеры Минского отделения в 1964 г. предложили каждой бригаде проходить на локомотиве не менее 1 млн т-км в сутки, первыми этого достигли А. Поляков и В. Юрков [1350, с. 35]. Без применения передовых приемов невозможно было достичь успеха в соревновании, так, Брестское отделение в 1967 г. предложило участвовать в движении за использование внутренних резервов увеличения производительности вагонов.

Актуальным оставался вопрос ускорения оборота вагонов, поэтому смена диспетчера ст. Витебск И. Огородникова в целях сокращения их простоев под погрузками в 1960 г. заранее сообщала клиентам о подходе порожняка. Коллектив транспортного цеха Гомельского стекольного завода установил с железнодорожниками прогрессивную норму простоя вагонов, что дало эффект 500 тыс. руб. в год [1278, с. 3]. Чтобы не задерживались транзитные поезда, вагончики Оршанского узла в 1962 г. взялись производить осмотр маршрутов не за 45 минут, а за 25. Использовался метод перевозки леса с «шапкой». Диспетчер ст. Орша-Центральная М. Шевцов в 1967 г. предложил внедрение НОТ по формированию поездов, в рамках которого производительность труда возросла на 14% [1075, с. 1]. На БЖД развивали инициативы других дорог, например, с помощью Госкомитета СМ СССР по вопросам труда и заработной платы и коллегии МПС проводилась кампания по внедрению опыта депо Гребенка Южной ЖД, где при переходе на летний график движения поездов были на 30% сокращены нормы времени на прием локомотивов. Увеличение роста грузооборота, использование прогрессивных видов тяги вызвали необходимость совершенствования технологии ремонта. Минское вагонное депо первым на БЖД перешло на поточный метод ремонта вагонов, что помогло снизить себестоимость работ. По примеру депо Московка вагонники Минска внедрились технологию ремонта подвижного состава на основе конвейера и в 1966-70 гг.

выпуск грузовых вагонов из ремонта увеличился на 18%, пассажирских – на 21%, что позволило за 5 лет высвободить 232 тыс. вагонов [440, с. 2]. Подобный эффект еще больше содействовал применению передовых приемов.

Больше внимания стали уделять и работе с пассажирами, так, по опыту Орловского и Львовского вокзалов было внедрено централизованное руководство билетными кассами. В 1961 г. на ст. Орша усилиями начальника вокзала В. Кузнецовой билетные кассы стали продавать билеты на все направления, в мае 1962 г. бригадир поезда И. Борисенко начал компостировать билеты вместо кассира.

Основными прогрессивными приемами труда на БЖД в конце 1960-х гг., по мнению ее руководителя Е. Юшкевича, оказались сдвоенные операции по обработке подвижного состава, прицепка вагонов с местным грузом к транзитным поездам. Все это давало результат. Так, на Брестском отделении в 1969 г. было сэкономлено 1,5 млн вагоно-часов [1347, с. 2]. За 2-ю половину 1960-х гг. на БЖД было внедрено 250 прогрессивных методов загрузки вагонов, что позволило повысить статическую нагрузку на вагон в 1969 г. на 460 кг. За счет уплотненной погрузки вагонов и внедрения местных норм за десятилетие было высвобождено 49 тыс. вагонов. Массовое вождение тяжеловесных маршрутов не только обеспечило перевыполнение нормы среднего веса поезда на 75 тонн, но и способствовало снижению расхода топлива [65, с. 21, 31; 400, с. 13]. В свою очередь коллектив Осиповичской дистанции пути (мастер В. Миронов) увеличил возможный срок эксплуатации рельс с 20 до 30 лет [1087, с. 2]. К сожалению, осталась и негативная практика по внедрению ряда передовых методов. Так, постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 23 июля 1969 г. указало на недостаточный уровень развития маршрутизации.

Распространение положительного опыта в организации перевозок, применение передовых методов обслуживания автотранспортом и электротранспортом. Для улучшения транспортной работы необходимо было следить за состоянием техники. Так, по инициативе механиков в автобазе № 12 Минского горавтотреста в 1960 г. был введен поточно-операционный метод ремонта, что увеличило с 72% до 81% коэффициент использования автопарка. Вскоре все областотресты стали внедрять новую систему учета и анализа техобслуживания. В свою очередь, агрегатно-участковая система обслуживания обеспечивала эффективную эксплуатацию автомобилей и снижала расходы [788, л. 268]. Снижала простои машин организация производства техобслуживания в межсменное время. Концентрация транспорта в крупных хозяйствах позволила шире использовать такие формы организации труда, как комплексные бригады по вывозке объемных грузов. На междугородних централизованных перевозках, которые в сентябре 1961 г. осуществлялись по 43 маршрутам, была организована перевозка грузов по системе тяговых плеч [787, л. 13]. С течением времени этот прогрессивный прием только расширялся.

Передовые методы труда отличались разнообразием, например, в 1964 г. работники Минавтотранса решили ускорить доставку удобрений для колхозов по варианту вагон–автомобиль–поле. Как отметил в 1966 г. начальник его управления грузовых перевозок К. Сидякин, на совершенствование эксплуатационной работы опиралась экономия топлива. Белорусское правительство в июле 1966 г. предложило ведомствам осуществить мероприятия по улучшению использования грузоподъемности автомобилей и автоприцепов [789, л. 223]. Каждый отрезок перевозочного процесса требовал к себе пристального внимания. Могилевские и брестские автотранспортники в 1966 г. создали межрайонные диспетчерские пункты, которые организовали загрузку автотранспорта в обоих направлениях. Рационализации перевозок содействовало также внесение изменений в номенклатуру и классификацию грузов [814, л. 100; 676, л. 9]. Ускорению доставки грузов помогало движение автопоездов по графику, а создание специализированного управления автодороги Минск–Могилев привело к внедрению в 1966 г. тяжеловесных автопоездов. В свою очередь, Минская автоэксплуатационная база с по-

мощью контейнеров возила грузы в 2 раза дешевле [368, с. 2]. В целом данные методы улучшали применение имевшейся в хозяйствах техники.

Расширились городские пассажирские перевозки, что заставило транспортников искать пути их совершенствования. В первую очередь изменения были направлены на предоставление дополнительных удобств [859, л. 259]. В 1963 г. в Могилеве начали работать передвижные кассы по продаже проездных билетов для городских автобусов. В Минске использовались табельные часы, которые исключали возможность неправильной отметки при прохождении автобусом маршрута. 6-я конференция БРК отраслевого профсоюза в апреле 1967 г. обязала Минавтотранс совершенствовать организацию движения автобусов, внедрять скоростные, кольцевые и укороченные маршруты [989, с. 2]. В 1968 г. в порядке эксперимента в отдельных хозяйствах для водителей и кондукторов автобусов на городских линиях было введено разделение рабочего дня внутри смены на две части [816, л. 35]. Такое новшество позволило более рационально использовать имевшиеся трудовые ресурсы. Для улучшения междугородних перевозок по примеру транспортников Ростова-на-Дону на автовокзалах БССР было организовано бюро транспортной информации. В Пинске с 1965 г. наладили прием по телефону заказов на билеты, с 1968 г. пассажир в любой кассе автовокзала мог приобрести билеты на любое направление.

Для распространения нового, прогрессивного использовались совещания транспортников. Со своей стороны СНХ СССР в апреле 1963 г. рассмотрел вопрос об укоренении опыта централизованных и междугородних перевозок Минавтотрансом БССР. С помощью секций, например, Гомельского областного правления НТО городского хозяйства и автотранспорта, в 1966 г. нашел применение метод завоза грузов по варианту «вагон–автомобиль» [535, с. 3]. Улучшение организации трудового процесса затрагивалось на занятиях по экономическому образованию, влияние оказывали смотры культуры производства. Как итог использования передовых методов можно привести данные КНК БССР, который в 1968 г. доказал на опыте лучших коллективов Минавтотранса возможность сокращения расхода горючего на 20% и снижения себестоимости перевозок грузов на 3-4% [425, с. 2]. Применение прогрессивных приемов позволяло сократить порожние пробеги автомашин. В рамках подготовки к переходу на новые условия планирования во 2-й половине 1960-х гг. внедрялись мероприятия, направленные на рост объема перевозок. Пленум БРК отраслевого профсоюза отметил, что за 1967-68 гг. в Минавтотрансе было внедрено 2,7 тыс. мероприятий по улучшению организации труда и производства с экономией до 2 млн руб. в год, повышением производительности труда до 4,5% [1298, с. 1]. Однако для более успешной работы автотранспорта наряду с использованием прогрессивной системы обслуживания машин необходимо было провести специализацию производства [849, л. 13]. К тому же у транспортников были проблемы с внедрением передовых методов труда, что, например, отметил Президиум БРК отраслевого профсоюза в декабре 1967 г. От руководителей требовалось производить анализ своей работы, вскрывать и использовать при помощи передовых приемов внутренние резервы [766, л. 127]. В целом передовые приемы не могли в полной мере компенсировать имевшиеся у транспортников проблемы, но препятствовали их нарастанию.

Свои достижения были у работников электротранспорта, так, новшеством стал перевод большинства его маршрутов в 1967 г. на работу без кондукторов. Значимой сферой приложения новых приемов было повышение объема пассажирских перевозок путем увеличения скоростей движения. [930, л. 1, 2]. Это было более чем актуально, так как в 1968 г. в Минске средняя скорость движения троллейбусов не превышала 15-17 км/ч, главными причинами чего было частое расположение остановок и неналаженная система регулирования движения. В целях повышения скорости движения ТТУ Минска ввело новую технологию осмотров подвижного состава.

Влияние передовых приемов речников на повышение производительности их труда, ситуация на воздушном и трубопроводном транспорте. Для достижения положительного эффекта нельзя было ограничиваться одним или несколькими приемами. Так, для ускорения оборачиваемости подвижного состава при буксировке барж, например, от Мозыря вниз по р. Припять в 1960 г. использовалось безостановочное движение. Экипаж буксирного теплохода № 0202 из Речицы проводил дополнительные рейсы за счет сэкономленного времени. Главными инициаторами передовых методов в 1-й половине 1960-х гг. оказались коллективы грузовых теплоходов «БТ-0242» (капитан Мигай), «БТ-0386» (Новак). Капитан П. Лир на Припяти ввел непрерывное движение транзитного флота, что позволило в 1962 г. сократить продолжительность хода с 15 до 10-11 суток [1197, с. 2]. В свою очередь, Брестский порт в 1962 г. перешел на новую систему обслуживания грузоотправителей, когда речники сами доставляли из порта грузы [769, л. 8]. Важным был эффект от внедрения новшеств. ВДРП за счет работы барж без команд сократил простой судов в 2 раза. При перевозках грузов в самоходных судах методом толкания скорость продвижения возрастала до 25%, себестоимость снижалась до 12%. Работа без баржевых команд с толканием снижала себестоимость еще до 10%, без команд в 1962 г. сработало 90% самоходного флота ВДРП, получилось 250 тыс. руб. экономии [114, с. 2, 3; 514, л. 22]. По р. Припять в 1965 г. стали одновременно толкать одним теплоходом уже 2 рудовоза, толкание давало возможность обойтись без команд на самоходных баржах и снизить себестоимость их перевозок на 11% [165, с. 1]. Все это создавало основу для безубыточной работы.

Эксплуатация флота и портов республики в 1965-67 гг. улучшилась путем внедрения графиков движения и обработки судов. Команды самоходных рудовозов из Гомеля внедрили у себя в 1968 г. метод вождения судов с баржами-приставками, что увеличило грузооборот на участке почти в 2 раза. Расписания и графики работы пассажирских судов пересматривались с таким расчетом, чтобы экипажами судов плановые объемы перевозок выполнялись за короткое время. Вопросы распространения передовых методов труда обсуждались на конференциях, проводились тематические смотры и конкурсы, с помощью теплохода «Владимир Маяковский» речники пропагандировали методы быстрого прохождения караванов. Актуальными оставались задачи по удешевлению перевозок путем ускорения оборачиваемости тяги и тоннажа [771, л. 138; 1112, л. 6]. Но, несмотря на усовершенствование планирования, не было достигнуто резкое сокращение непроизводительных стоянок флота [1112, л. 7]. К тому же при некачественной подготовке к исполнению какого-либо передового приема, например, рейса без баржевых команд, создавалась угроза безопасности плавания. По мнению отдела транспорта и связи СМ БССР, высказанному в 1969 г., речники в основном работали по традиции, слабо практиковали научные принципы организации эксплуатации флота и опыт передовых экипажей [441, с. 2]. Все это в целом приводило к медленному росту речных перевозок, то есть передовой метод давал значимый эффект только при его повсеместном распространении.

Каждый год приносил что-то новое, прогрессивное и авиаторам. Так, в Белорусском управлении ГВФ с 1962 г. осуществляли предварительную продажу билетов на все направления и бронирование мест. В целях ускорения обслуживания пассажиров в Минском аэропорту в 1967 г. был введен безрегистрационный метод [1177, с. 1]. В то же время в ряде областных подразделений, например, Могилевском, в 1969 г. не применяли такие формы работы, как предварительный прием заказов [833, л. 60]. С другой стороны, по инициативе командира «ТУ-124» А. Неклюдова в Минском аэропорту появилось движение за рентабельность каждого рейса. Проводя экономию летного времени и ГСМ, этот экипаж за 6 месяцев 1965 г. сберег 38 тонн горючего [275, с. 1]. Если коснуться трубопроводного транспорта, то на станциях ПУНД успешное выполнение плана организационно-

технических мероприятий по удешевлению стоимости перекачки нефти позволило его коллективу снизить в 1969 г. себестоимость транспортировки 1 тонны нефти против плана на 2,5% [563, с. 1]. Здесь для внедрения передового опыта также проводились слеты передовиков и совещания актива.

2.4. Использование передовых методов труда транспортниками БССР в 1970-е гг., совершенствование устоявшихся и появление новых приемов работы. Вопрос внедрения прогрессивных подходов к труду постоянно был актуальным. Так, на необходимость укоренения показавшего себя с положительной стороны производственного опыта указало постановление пленума ЦК КПБ от 8 апреля 1970 г. Передовые приемы связывались парторганизациями и с мерами по ускорению технического прогресса. В свою очередь, XXVII съезд Компартии Белоруссии обратил внимание ведомств на то, что из-за низкой организации труда и производства были велики потери рабочего времени и простои машин [266, с. 3]. О больших проблемах с использованием передового опыта свидетельствовало постановление ЦК КПСС о мерах по сокращению потерь рабочего времени от 3 февраля 1972 г. Данным решением руководителям предприятий было предложено улучшить планирование и организацию производства. Для распространения опыта новаторов 30 декабря 1976 г. специализированное постановление было издано ЦК КПСС. За использованием передовых приемов следил Республиканский совет по координации различных видов транспорта. 7 января 1977 г. появилось постановление ЦК КПБ о ходе внедрения наиболее рациональной транспортировки грузов. Большое значение получил опыт трудового сотрудничества моряков, железнодорожников, автомобилистов и речников в Ленинградском транспортном узле, одобренный ЦК КПСС [482, л. 2, 5, 52]. Но в целом положение дел с распространением передовых приемов складывалось противоречиво. С одной стороны, в этом направлении активно действовали органы власти, в первую очередь партийные, а с другой – проблемы внедрения эффективных методов как были, так и оставались.

Ситуация с применением передовых методов на БЖД. Прогрессивные приемы являлись одним из факторов выполнения постоянно увеличивавшихся заданий по перевозкам. Так, по решениям XXIV съезда КПСС дорога должна была за счет ускорения оборота подвижного состава, увеличения нагрузки на вагон и сокращения порожнего пробега повысить за 1971-75 гг. производительность грузового вагона на 6%. За счет скорости и веса поездов, сокращения простоев предлагалось увеличить производительность локомотива на 15% [262, с. 6]. Исходя из постановления о мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976-80 гг., принятого союзными органами власти, СМ республик должны были переключать неэффективные короткопробежные перевозки грузов с ЖД на другие виды транспорта [228, л. 50]. Передовые методы поддерживались, так, их распространению было посвящено постановление ЦК КПСС об Электростальском железнодорожном предприятии [1078, с. 349]. В свою очередь, МПС в 1975 г. одобрило опыт Могилевского отделения по формированию товарных поездов. Необходимо отметить и решение ЦК КПСС о работе Челябинского обкома по сокращению простоев вагонов. В то же время постановление союзного правительства об ответственности за использование железнодорожного состава от 26 апреля 1979 г. указало, что еще слабо распространялся опыт работы ленинградского и одесского транспортных узлов по трудовому содружеству [516, л. 4]. Поэтому пленум Белсовпрофа в октябре 1979 г. предложил активнее использовать отмеченные почины.

В ряде направлений работники нашей дороги являлись разработчиками приемов, получивших всесоюзное признание и распространение. Так, новаторы БЖД в 1970 г. усовершенствовали технологию маршрутизации перевозок массовых грузов, ее новая модель впервые была применена на транспортировке удобрений Солигорска, что дало возможность сократить простои вагонов под погруз-

кой, ликвидировать переработку их на станциях по пути следования [1343, с. 2]. Процесс образования маршрутных поездов перемещался от грузоотправителей к железнодорожникам, грузоотправители передавали заблаговременно на головную станцию информацию о предстоящей перевозке на целый месяц вперед. Организация отправительских и ступенчатых маршрутов ускоряла доставку грузов, обрачиваемость и производительность, и поэтому ЦК КПБ и СМ БССР 16 августа 1971 г. утвердили пятилетний план внедрения этой технологии [228, л. 1]. Только за 1971 г. от маршрутизации по новой технологии эффект в республике составил 2,6 млн руб. Несмотря на прирост перевозок, переработка на станциях уменьшилась на 4,6%, оборот вагонов ускорился на 0,11 суток, что дало возможность высвободить 600 тыс. вагонов [1078, с. 315]. Если до 1971 г. в маршрутах по БЖД перевозилось 27% грузов, то в 1978 г. она охватила уже 53,4% [482, л. 51]. Благодаря маршрутизации перевозок в целом на 18-20% снижался объем переработки вагонов. В то же время на ряде отделений этому методу уделялось недостаточное внимание, например, в 1979 г. на Брестском [516, л. 70]. Но предстояло сделать еще больше, чем уже было достигнуто.

На БЖД находили поддержку и предложения других дорог, в 1975 г. Львовское отделение и местные предприятия произвели переход на планирование и учет использования подвижного состава в вагоно-часах и исходя из этого опыта начальник смены ст. Минск-Сортировочный М. Некраш предложил ввести материальную ответственность каждого работника [1078, с. 349]. Чтобы исключить из обращения составы-коротышки и легковесные поезда, на отделениях БЖД практиковали заседания экономических советов. Для преодоления непроизводительных простоев локомотивов, уменьшения задержек готовых к следованию поездов по причине пересечения в узлах железнодорожных линий с 1976 г. стал использоваться зонный способ их эксплуатации [1334, с. 32, 33]. Ускорить перевозки пытались различными способами. Так, скоростной осмотр транзитных поездов увеличивал оборот локомотивов и вагонов, но для этого необходима была четкость в действиях всех служб. Поэтому в целях ускорения обработки поездов в парке прибытия, например, на ст. Барановичи-Центральные в апреле 1979 г. было улучшено взаимодействие в работе сортировочной горки и подгорочного парка [765, л. 93]. В целом новшества в грузовой работе направлялись на повышение эффективности труда. Внедрялись прогрессивные приемы и в пассажирские перевозки, широко использовался опыт вокзала ст. Львов по диспетчерскому руководству распределением мест в билетных кассах. В Бресте была внедрена новая технология оформления билетов на обратный выезд военнослужащих за границу за 45 суток [1078, с. 327]. Работники поезда «Белоруссия» по маршруту Минск–Москва предлагали пассажирам купить билет на обратный путь из Москвы. В этом направлении главным уже было качество обслуживания.

Развитию творческой инициативы способствовали конкурсы, например, на звание лучшего по профессии, так, по Барановичскому отделению в 1977 г. в нем приняли участие 9150 человек [228, л. 55]. Республиканские органы власти в своем постановлении о мерах по развитию БЖД в 1981-85 гг. подытожили использование передовых методов за предыдущее десятилетие, когда совершенствовалась организация перевозочного процесса и управления им, сокращались нерациональные перевозки [1003, с. 2]. Например, на ст. Минск-Товарный в 1976-80 гг. применялись оптимальные режимы на каждой технологической операции, налажена информация на предприятиях-грузополучателях о поступлении вагонов [483, л. 100]. В итоге за 1976-80 гг. простой вагонов под грузовыми операциями в Минске был снижен на 3,85 часа, транзитных вагонов с переработкой – на 0,36 часа, что дало возможность высвободить 20 тыс. вагонов и отправить сверх задания более 60 тыс. тонн грузов [1340, с. 2]. Все это дало железнодорожникам основание и дальше активно применять передовые подходы к труду.

Основные передовые приемы труда на автотранспорте общего пользования и электротранспорте. Необходимость увеличения объемов перевозок требовало новых ресурсов, а их не доставало. Поэтому органы управления обратились к испытанным формам передового опыта, включавшим экономию и совершенствование процесса перевозок. Так, председатель СМ БССР Т. Киселев на XXVII съезде КПБ поставил задачу по росту объема грузовых автоперевозок главным образом за счет более производительного использования имевшейся техники [266, с. 2]. Постановление пленума ЦК КПБ от 8 апреля 1970 г. обязало транспортников сосредоточить свое внимание на сокращении порожних пробегов. В целях повышения производительности труда союзный кабинет министров издал постановление от 6 июля 1973 г., где предложил широкое переключение короткопробежных перевозок с железнодорожного транспорта на автомобильный [739, л. 12 об.]. Подобные решения принимались регулярно.

Передовые приемы были направлены на решение конкретных проблем, так, в целях ликвидации порожнего пробега машин действовали посты транспортно-экспедиционных баз, предоставлявшие попутные грузы, но получить их было проблематично из-за длинных очередей. При перевозке грузов на дальние расстояния использовался метод тяговых плеч, со сменой водителя после определенного пробега тягача. В целях улучшения обслуживания в системе управления автотранса в 1972 г. до 85% междугородных перевозок выполнялось автопоездами по расписанию и по согласованию с клиентурой и только 15% – по разовым заказам [588, с. 3]. Его главное управление грузовых перевозок внедряло систему рациональной расстановки подвижного состава. Выполнение планов облавтоуправлениями осуществлялось с помощью внедрения прогрессивной технологии по сокращению времени простоя подвижного состава [527, л. 69]. Повышался уровень использования рабочего времени водителей, в том числе за счет совмещения профессий. Продолжали быть актуальными приемы по экономии и бережному отношению к технике. Так, водители А. Федкевич и С. Хмелевский из Минского автобусного парка № 1 г. в апреле 1975 г. довели пробег своего автобуса «ЛАЗ» без капремонта до 1 млн км. Использование передовых методов труда поддерживалось морально и материально, так, Хмелевский С. стал кавалером ордена «Знак почета», а Федкевич А. лауреатом Государственной премии БССР за 1978 г. [463, с. 3]. В целом транспортники пытались выполнить решения органов власти по рациональному использованию имевшихся у них ресурсов.

Больше, чем ранее использовались новые методы труда в пассажирских перевозках. В 1971 г. транспортники организовали работу касс на Минском автовокзале по скользящему графику, когда можно было заказать билет по телефону с доставкой на дом за 15 суток до поездки. Для увеличения производительности труда в Минавтотрансе стремились улучшить оперативное планирование на основе применения ЭВМ. Отраслевая автоматизированная система управления в 1973 г. ускорила движение городских автобусов, и время нахождения пассажиров в пути сократилось на 15% [505, л. 110]. В Могилеве широко применяли разрывной рабочий день водителей автобусов, что позволяло выпускать на линии в «часы пик» больше машин. В целях повышения качества обслуживания населения в 1976 г. для водителей автобусов был введен «талон культуры обслуживания пассажиров», который позволял регистрировать все отклонения [678, л. 13; 1035, с. 1, 2]. Совершенствование перевозок осуществлялось путем централизации управления движением автобусов, оптимизации маршрутной сети [569, с. 2, 3]. В 1977 г. было организовано целостное централизованное диспетчерское руководство автотранспортным процессом. За счет внедрения в Барановичах и Пинске рациональной маршрутной сети городского транспорта, разработанной БелНИИ автотранспорта, вывоза в Бресте рабочих со вторых смен специальными рейсами в целом по области за 1977 г.

средняя продолжительность работы автобусов выросла на 2,3% [228, л. 20, 21]. Таким образом, при грамотной работе можно было постоянно достигать успеха.

Большое внимание уделяло экономии и бережливости Минское ТТУ, в основном с помощью организационно-технических мероприятий и инициативы рационализаторов. В планах НОТ главное внимание было уделено внедрению передового опыта и автоматизации. Витебское трамвайное управление, в свою очередь, усовершенствовало центральную диспетчерскую службу движения [347, л. 139]. Все это повышало ритмичность и регулярность перевозок пассажиров. Усилиями МЖКХ в 1972 г. электротранспорт всей республики был переведен на бескассовую систему обслуживания, что за год дало экономию 55 тыс. руб. Тем не менее, постоянная комиссия ВС БССР по транспорту и связи отмечала то, что там передовые методы внедрялись медленно.

Улучшение организации труда на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. Развитие передовых методов, внедрение оптимальных режимов работы флота и портов были необходимы речникам для повышения эффективности производства [481, л. 13]. Так, ЦК КПБ, исходя из решений XXIV съезда КПСС, поручил ГУРФ повысить в 1971-75 гг. среднесуточную производительность самоходного флота на 5% и несамоходного – на 10% в основном за счет сокращения его простоев. Актуальным оставался вопрос о переключении грузов с автомобильного и железнодорожного транспорта на речной [686, л. 42]. МРФ предлагало интенсифицировать транспортный процесс за счет метода групповой работы экипажей, когда большой объем перевозок проходил малым количеством судов. Важным было реализовать новшества на практике, так, поддерживая почин Черноморского пароходства, Одесско-Кишиневской ЖД и Одесского объединения грузового автотранспорта, портовики Пхова, железнодорожники ст. Пхов и автотранспортники Мозырского автокомбината № 2 в 1975 г. заключили договор на содружество, что принесло рост грузооборота и повышение производительности труда [349, с. 4]. Исходя из постановления ЦК КПСС и СМ СССР об улучшении планирования, речниками, железнодорожниками и автотранспортниками в 1979 г. в порту Пхов был создан межотраслевой координационный центр, который контролировал все виды перевозок, что позволило работать по единому графику и увеличивать объемы перевозок.

Максимум внимания в ГУРФ уделяли передовым методам, показавшим себя положительно. Распространялся метод продления межремонтных периодов эксплуатации судов. В 1972 г. в баржах без команд осуществлялось 99% всех их перевозок. В 1973 г. был произведен перевод на планирование по тонно-километрам буксирного флота Пховского порта [514, л. 164]. Команды теплоходов стали больше работать с баржей-приставкой, что позволило капитанам А. Пархоменко и Е. Ночевка в 1974 г. досрочно выполнить пятилетние планы. ГУРФ начал действовать по новой схеме, когда все крупные суда перевозили грузы на дальние расстояния, а мелкие ходили на местных линиях. В системе комплексного обслуживания флота получил развитие метод безостановочного предоставления судам услуг в промежуточных и конечных пунктах рейса. Планирование прогрессивных методов по ГУРФ включало вождение тяжеловесных составов, толкание барж-приставок, механизацию заправки судов топливом [774, л. 136]. Передовые методы затрагивали различные аспекты работы, с 1975 г. использовали метод сдачи транспортных судов в эксплуатационную готовность в зимних условиях. Экипаж теплохода «БТ-0559» ВДРП в 1977-78 гг. реализовывал план по экономии времени на каждой транспортной операции. Основным направлением улучшения работы портов по снижению стоянок флота во 2-й половине 1970-х гг. оказалось внедрение оптимального режима грузовой обработки судов [514, л. 165]. Дальнейшее развитие на судах получили совмещение профессий и щекинский метод. Обобщению опыта новаторов был посвящен ряд специальных

приказов по ГУРФ, издававшихся перед навигацией [776, л. 66]. В целом передовые приемы были направлены на выполнение планов, повышение производительности труда, снижение затрат, эффективное использование судов.

В целях лучшего обслуживания авиапассажиров в Минском аэропорту в мае 1971 г. их регистрация проходила непосредственно перед вылетом, там в 1977 г. впервые стал применяться метод разделения пассажиров на отдельные группы [481, л. 36]. Для совершенствования перевозочной работы командир «ТУ-124» А. Булышко из Минского аэропорта выступил инициатором внедрения личных комплексных планов на пятилетку. В целом за 1975-78 гг. регулярность полетов была повышена за счет внедрения системы управления качеством в авиационно-технических базах [515, л. 67, 68]. Тем не менее, проблемы использования прогрессивных методов часто возникали в поле зрения парторганов, так, в марте 1970 г. вопрос о работе Минского аэропорта был рассмотрен на Бюро Минского обкома КПБ, предложившем пути повышения эффективности производства. Парторганизация Витебского аэропорта в апреле 1979 г. согласилась с необходимостью перехода на щекинский метод работы с сокращенным персоналом [954, л. 71]. Их помощь оказалась важной для распространения ценного опыта.

Передовые методы работы часто опирались на использование современных видов техники, так, в 1976 г. станции ПУНД были переведены на новые схемы управления [873, л. 24]. За их работой диспетчер следил с помощью системы телемеханики, которая позволяла ему в любой момент вмешаться, если случилась поломка. На службах главного энергетика, автоматики и телемеханики, электрохимзащиты нефтепровода «Дружба» действовал централизованный метод ремонта и обслуживания, что оказывало положительное воздействие на надежность работ в условиях непрерывно действовавшего производства [870, л. 1]. В итоге рационализация труда содействовала более успешному использованию возможностей, заложенных в средствах транспорта.

2.5. Вопросы распространения передовых приемов труда на транспортных предприятиях республики в 1980-91 гг. К оправдавшему себя передовому методу органы власти и профсоюзы обращались неоднократно. Потребовало внедрения прогрессивных форм организации труда постановление Президиума ВС СССР от 23 января 1980 г. ЦК отраслевых профсоюзов транспортников продолжали работу по распространению одобренного ЦК КПСС опыта ленинградских транспортников по трудовому содружеству. В июне 1982 г. были изданы совместные указания Минавтогтранса и Управления БЖД, которые обязали начальников станций и автохозяйств увеличивать объем завоза грузов за счет организации единых комплексных смен. В свою очередь, пленум ЦК КПБ в январе 1984 г. указал на необходимость дальнейшего совершенствования работы и поставил перед транспортниками задачу по интенсификации использования их средств, решить которую без передовых методов труда было проблематично [984, с. 2]. Распространение опыта было поставлено как задача перед ведомствами и в постановлении ЦК КПСС от 9 августа 1984 г. [1005, с. 499, 500]. Одним из значимых документов здесь стало постановление республиканских органов власти от 23 августа 1985 г. по развитию новых методов хозяйствования. Вопросы внедрения передовых приемов были затронуты в постановлении союзного правительства и ВЦСПС от 6 июня 1985 г. [690, л. 164, 179]. Однако в 1989-91 гг. условия для их применения резко ухудшились, так как происходили постоянные сбои как в грузовых, так и пассажирских перевозках, ослабла дисциплина, резко сократилось влияние партийных и общественных организаций, ранее активно поддерживавших работу по росту производительности труда.

Основные передовые методы труда на железнодорожном транспорте. Значительное внимание на БЖД продолжали уделять распространению передово-

го опыта, поддержанного высшими эшелонами власти. Так, в 1980 г. ЦК КПБ одобрил работу ст. Минск-Товарный по эффективному использованию вагонов, что позволило принять меры к его широкому распространению [236, л. 3]. Когда труженики Московской ЖД в 1981 г. вышли с инициативой ускорить перевозку грузов за счет увеличения веса и длины поездов, были разработаны специальные графики движения для таких поездов и на БЖД. Наибольшие потери в использовании подвижного состава возникали на стыках различного вида транспорта. Поэтому приходилось уделять внимание развитию взаимодействия железнодорожников с автомобилистами, работниками портов и транспортных цехов. Для этой цели при парткомах крупных предприятий в 1981 г. действовали координационные комиссии. Внедрялся опыт ленинградцев в Минском транспортном узле, работали единые смены транспортников, завоз-вывоз грузов по прямому варианту составил 25% их объема. В свою очередь, Брянское отделение Московской дороги, Гомельское – Белорусской, Конотопское – Юго-Западной в 1982 г. заключили между собой договор, по которому партнеры принимали меры по беспрепятственному пропуску поездов через пункты стыков отделений [384, с. 34, 36]. Вопросы внедрения передовых методов приходилось контролировать, например, в 1985 г. Гродненский горком КПБ проверил, как в целях интенсификации производственных процессов внедрялся передовой опыт на железнодорожном узле.

В новом десятилетии продолжила развиваться маршрутизация, задания по отправлению грузов таким способом устанавливались начальником дороги на основе задания МПС [230, л. 102]. Получил прописку передовой опыт борисовских приемосдатчиков по рациональному использованию грузоподъемности каждого вагона. Благодаря экономии производственных операций только на Барановичском и Брестском отделениях в феврале 1980 г. ежесуточно высвобождали до 100 вагонов. В свою очередь, коллектив ст. Минск-Товарный развернул движение за работу по сокращенным нормативам. То есть проявила себя характерная особенность изучаемого периода, когда к одному и тому же мероприятию возвращались вновь и вновь, называя его новшеством. Это говорит о том, что предыдущие аналогичные инициативы фактически забывались.

Передовые методы оставались разнообразными. На БЖД широко действовала обратная телетайпная связь о движении грузов. Важным было и рационально использовать все ресурсы, так, в декабре 1981 г. коллегия МПС рассмотрела вопросы о совершенствовании управления эксплуатационной работой на основе АСУ БЖД. Коллектив ст. Барановичи-Центральные в 1981-85 гг. для систематического контроля и анализа результатов работы смен проводил дни качества [421, с. 14]. Не меньше внимания продолжали уделять экономии, так, локомотивные бригады Оршанского депо на основе экономичных режимов вождения составов за 1981-85 гг. записали в фонд бережливых 22 млн киловатт-часов электроэнергии. По словам витебского машиниста-инструктора Е. Червякова основным резервом в деле выполнения планов перевозок осталось вождение тяжеловесных поездов. Главным во внедрении новшеств было получение эффекта и, например, в 1985 г. до 90% маневровых тепловозов БЖД обслуживались без помощника, что обеспечило рост производительности труда [1078, с. 333]. Внедрение на БЖД графика со специализированными расписаниями позволило в 1987 г. улучшить обеспечение поездов локомотивами, сократить простой составов в парках на 7-10%, увеличить участковую скорость на 0,2-0,3 км/ч [1069, с. 61]. В 1989 г. в Минске действовал единый диспетчерский центр, который составлял маршруты грузовых и пассажирских поездов для трети всей БЖД.

Важным полем внедрения новшеств были пассажирские перевозки, так, в мае 1983 г. на заседании коллегии МПС были обсуждены меры по расширению практики вождения скорых поездов. С 1986 г. начались работы по формированию и пропуску длинносоставных пассажирских поездов до 24 вагонов. Работники Минского узла

тогда же предложили почин под девизом «За образцовый сервис от кассы до вагона» [1334, с. 44; 536, с. 67]. Дальнейшее улучшение сервиса, рост пассажиропотока предопределили необходимость внедрения в 1987 г. автоматизированной системы резервирования мест и продажи билетов «Экспресс-2». В свою очередь, коллектив Минского вагонного участка в 1988 г. выступил с инициативой – превратить в образцовые все формируемые пассажирские поезда. Отметим, что улучшение качества обслуживания пассажиров было невозможно без передовых приемов.

Однако, существовал и отрицательный опыт их применения. Так, в 1970-е гг. на Минской дистанции пути широко применялся почин о коллективной ответственности за состояние дисциплины, но в 1980 г. многие руководители утратили интерес к ценному опыту. МПС СССР отметил на БЖД в 1987-88 гг. ряд негативных моментов, которые сопровождали проведение экономического эксперимента. Так, нарушался приказ начальника дороги, который запрещал машинисту начинать движение состава, если последний по весу или условной длине не достиг нормы [206, с. 1]. Машинисту было невыгодно ждать пополнения поезда, так как это мог быть очень длительный процесс, и служба движения давала разрешение на его выпуск. Нельзя не отметить тот факт, что в конце изучаемого периода ситуация здесь стала более сложной, чем когда-либо.

Внедрение передового опыта на автотранспорте общего пользования и электротранспорте, пути распространения и эффективность. С помощью усовершенствованных приемов труда органы власти и ведомства пытались компенсировать недостатки в производственной работе. Например, XXIX съезд КПБ дал задание автотранспортникам по увеличению объемов перевозок прогрессивными способами, а не за счет поставок новой техники. В январе 1982 г. постановление СМ БССР об ускорении развития автотранспорта в 11-й пятилетке потребовало распространять почины, направленные на повышение эффективности и качества работы [269, с. 3; 1001, с. 2, 3]. Соответственно разрабатывались и внедрялись программы по совершенствованию перевозок, техобслуживания, экономии ресурсов, сокращению непроизводительных затрат. Принятым 9 августа 1983 г. постановлением ЦК КПСС и СМ СССР республикам было предложено усовершенствовать обслуживание предприятий по их заявкам [1005, с. 22]. Резервом улучшения работы автотранспорта органы власти продолжали считать принятие административных мер по централизации и повышению качества его перевозочной работы до такого уровня, при котором министерства считали бы экономически невыгодным для себя развитие собственного автопарка [64, с. 257]. Другое дело, что автопредприятия общего пользования в ряде случаев не справлялись с их заявками, исправить положение как раз и могли передовые приемы в организации перевозок, дававшие возможность эффективнее использовать имевшиеся возможности.

Если к передовому методу труда относились с вниманием, то он давал значительную отдачу. В автоколонне № 2410 Бобруйска переход в 1983 г. с двухзвенных автопоездов на трехзвенные дал возможность повысить грузоподъемность на 5 т., сократить на 30% расход топлива и повысить производительность труда [410, с. 2]. В системе Минавтотранса использовалась маршрутизация междугородных перевозок грузов, предусматривавшая их оптимальную увязку и выполнение перевозок в установленные сроки. Основой повышения производительности труда стала работа по утвержденным графикам, что увеличило производительность автомобилей до 40%, обеспечив среднесуточный пробег до 500-700 км. Среднегодовой пробег автомобилей с грузом, работавших на интенсивных графиках, доходил до 120 тыс. км [286, с. 9]. Начинания были эффективны только при их поддержке, так, в июле 1982 г. коллегия Минавтотранса одобрила инициативу бригады из Речицкого автокомбината № 5, которая решила работать по часовым графикам при перевозках зерна. Таких примеров было много, но вопрос состоял в

том, какова конечная эффективность распространения починов, часто господствовали формальный подход и рапорты о выполнении поставленных задач.

С другой стороны, транспортниками продолжались использоваться давние традиции, так, в 1-м автобусном парке г. Минска инициатором экономии топлива стал коллектив водителей В. Толстика [586, с. 5]. Во многом транспортниками передовое использовалось для повышения регулярности движения, улучшения комфорта пассажиров. В Минске была разработана специализированная система диспетчерского управления движением транспорта с применением ЭВМ, занимавшаяся сбором и анализом информации о движении автобусов [569, с. 2, 3]. В целях внедрения передовых методов проводились областные и республиканские смотры-конкурсы, например, в 1990 г. на лучший автовокзал [230, л. 114]. То есть чаще использовались подходы, которые давно доказали свою эффективность.

Если отметить электротранспорт, то Брестское ТУ проводило комплекс мероприятий по соблюдению графика движения и достижению высокой культуры обслуживания [240, л. 69]. В Минском троллейбусном депо в 1985 г. бригадир ремонтников М. Черепович стал инициатором почина по введению гарантии работы. Работниками Могилевского ТУ в тот период для соблюдения регулярности движения использовали вожделение по режимным картам [231, л. 125]. ТТУ Минска систематизировало данные о регулярности движения и потерях времени, что позволило довести средний интервал движения между троллейбусами в 1987 г. до 5 мин. В то же время там, где рационализации работы уделялось мало внимания, обслуживание пассажиров оказывалось некачественным [868, л. 17]. В целом успех во внедрении прогрессивных методов труда был зависим от усилий конкретных исполнителей.

Практическая реализация новшеств на речном, воздушном и трубопроводном транспорте БССР. Так как трудности технического прогресса и несовершенство материальной базы усложняли ГУРФ задачу увеличения объемов перевозок, то применение передовых приемов здесь постоянно оставалось актуальным [1096, л. 3]. Решение ЦК КПСС и СМ СССР от 17 сентября 1979 г. поставило перед речниками задачу по повышению эффективности и качества работы как за счет улучшения эксплуатационной деятельности, так и при помощи распространения методов, доказавших свою эффективность. Для местных условий республиканские органы власти разработали постановление от 21 декабря 1979 г., где речников обязали внедрять все прогрессивное, совершенствовать управление, улучшать взаимодействие с другими видами транспорта [880, л. 13, 14]. Важной оставалась практическая реализация новшеств, так, в крупных портах ВДРП проходило внедрение непрерывного плана-графика работы по опыту ленинградских и одесских транспортников. Одним из главных требований оставалось повышение эффективности, а линейный способ перевозок как раз позволял самоходным судам доставлять попутные баржи по сквозным маршрутам.

Трудовые приемы продолжали отличаться разнообразием. Так, внедрение группового метода движения судов на регулярных грузовых линиях с постоянно закрепленными судами включало в 1985 г. организацию их работы по единому плану, что позволило полнее использовать резервы провозной способности [199, с. 40]. В свою очередь, на теплоходе «РС-017» Ф. Книга предложил освоить вожделение большегрузных составов, на участке Чернобыль–Мозырь он использовал толкание двух груженых барж-приставок. С другой стороны, работа по плану НОТ позволяла рудовозу «РС-017» достигать высоких результатов при наименьших затратах средств и времени. Необходимо отметить, что значимым толчком к усилению использования передовых методов труда был переход речников в 1988 г. на полный хозрасчет и самофинансирование, но экономический кризис в 1990-91 гг. сузил возможности для их эффективного применения.

С помощью передовых приемов авиаторы пытались уменьшить свои потери, происходившие от несогласованности в работе своих подразделений, слабости

материального снабжения [1100, л. 3]. Однако, при формальном подходе к перспективному делу работники не всегда выполняли возложенные на них обязанности, что, например, отметило партсобрание Витебского аэропорта в 1980 г. [955, л. 130]. В дальнейшем ситуацию там удалось изменить. На Минском авиапредприятии введение лицевых счетов эффективности повысило ответственность экипажей за снижение расхода ГСМ. В свою очередь, Гомельское городское агентство воздушных сообщений использовало лицевые счета учета качества обслуживания пассажиров. В конце 1980-х гг. авиаторы основное внимание уделяли экономии эксплуатационных затрат [1107, л. 1]. Все это позволило им уменьшить потери в условиях спада объемов перевозок в 1990-91 гг.

На трубопроводном транспорте укоренение прогрессивных методов труда выразилось через широкое использование автоматизированной системы управления технологическими процессами [790, л. 16]. Со своей стороны НУНД успешно проводил экономию топливно-энергетических и сырьевых ресурсов, потери нефти за 1980 г. были снижены при хранении – на 1,5%, при перекачке – на 0,8% [968, л. 36]. В конце 1980-х гг. главное внимание уделялось укоренению достижений НТП, передовой техники и технологии, использованию кадрового потенциала НТР [970, л.1, 38]. То есть в каждом транспортном предприятии передовые методы труда находили свое место для применения.

Выводы по параграфу. Во многом передовые методы труда были призваны компенсировать недостаточное развитие материально-технической базы, слабое снабжение ряда транспортных предприятий, особенно в конце 1943-1950-е гг. В 1970-80-е гг. масштаб использования передовых методов в организации транспортного процесса несколько снизился, что было связано с улучшением материально-технического состояния. Проблемными были внедрение передовых достижений, поддержка их длительный период времени, в ряде случаев ценное начинание забывалось, не все хотели интенсифицировать свой трудовой процесс. Чтобы преодолеть эти недостатки, проводились специальные семинары, курсы, школы, существовала материальная и моральная поддержка передовиков, усиливалось внимание партийных и профсоюзных органов, но это происходило не всегда.

В целом передовые методы труда инициировали и распространяли в первую очередь для выполнения производственных заданий. Одни из них были актуальны только для определенного времени и исчезали с ростом технической оснащенности транспорта. Другие, такие, как перевозка грузов выше нормы, возрождались в новых условиях, чтобы более производительнее использовать имеющуюся технику. Высокая эффективность какого-либо метода находилась в зависимости от уровня квалификации персонала, на который возлагалось его использование. В противном случае улучшения работы могло и не быть, появлялись сбои в транспортном процессе.

На транспортных предприятиях БССР развивались как собственные творческие инициативы, так и новшества, которые были свойственны экономике в целом, например, по экономии ресурсов. В случае высокой эффективности местного опыта, например, дежурного по Минскому отделению П.Д. Судникова, он мог с 1951 г. распространиться на все железные дороги. Применение прогрессивных приемов помогало выявлять резервы по сокращению простоев вагонов, ускорению процесса обработки поездов и подачи вагонов к местам погрузки. Более совершенные методы организации труда служили средством по повышению скорости движения и веса поездов, ускорению оборота вагонов, повышению уровня маршрутных перевозок.

Одним из важнейших факторов, содействовавших внедрению передовых методов труда, было проведение производственного соревнования. Инициатива по внедрению могла происходить как со стороны органов власти, так и стороны предприятий. Перед широким использованием передовые методы труда проходи-

ли проверку временем на каком-либо участке. С одной стороны это замедляло возможный эффект, но с другой – позволяло избежать ошибок.

Передовые методы труда в системе Минавтотранса применялись в целях сокращения простоя автомобилей под погрузкой и разгрузкой, увеличения продолжительности работы машин на линии. Они проявили себя в улучшении использования прицепов, в организации комплексных бригад по перевозке грузов, внедрении единого планирования и диспетчерского руководства работой автомобилей. Применение передовых методов в городском пассажирском транспорте в 1980-е гг. позволяло улучшать регулярность движения автобусов на маршрутах, которая зависела от уровня взаимодействия работы всех служб предприятия, технического состояния подвижного состава.

У речников применение передовых методов было направлено в 1950-е гг. на сокращение простоев судов, в 1960-е гг. на повышение их скорости движения, в 1970-80-е гг. на увеличение производительности флота. В авиации основное внимание с конца 1943 г. уделялось экономии ресурсов, в 1950-60-е гг. – эффективному использованию техники, в 1970-80-е гг. – повышению удобств для пассажиров. На трубопроводном транспорте передовые приемы в 1970-80-е гг. использовались для ускорения внедрения достижений науки и техники.

§ 3. Подготовка кадров для транспортных предприятий БССР

3.1. Восстановление и расширение подготовки транспортных кадров БССР в конце 1943 – 1949 г. Обеспечение предприятий транспорта кадрами было необходимым условием их успешного функционирования. Поэтому специалистов и рабочих массовых профессий продолжали готовить в годы войны. Для этого использовался Указ Президиума ВС СССР от 2 октября 1940 г. о государственных трудовых резервах. Улучшению подготовки содействовало и решение СНК СССР о школах рабочей молодежи от 30 апреля 1944 г. [699, л. 159]. Учебные заведения для подготовки транспортников республиканские власти стремились восстановить как можно быстрее, так, уже в январе 1944 г. в Гомельской области готовилось к открытию 1 ремесленное училище водников, 1 железнодорожников и 7 школ ФЗО [491, л. 34]. В 1945 г. для подготовки строителей работали школы ФЗО в Калинковичах, Волковыске, Гродно, Минске. Подготовка производилась и на производстве путем индивидуального и бригадного обучения, использовались различные курсы [473, л. 10]. В соответствии с постановлением СМ СССР от 16 июля 1946 г. республиканский кабинет министров обязал начальников управлений ЖД республики, ДДРП и директоров ряда заводов выполнить восстановление ремесленных, железнодорожных училищ и школ ФЗО на сумму 5,93 млн руб. [707, л. 206, 246]. К этому подтолкнуло и решение СМ СССР о подготовке трудовых резервов от 30 сентября 1946 г., отметившее нехватку квалифицированных рабочих, главным образом по причине несоответствия учебной базы потребностям. В свою очередь, пленум ЦК КП(б)Б в феврале 1947 г. обязал обкомы обеспечить подготовку квалифицированных кадров путем расширения сети училищ и школ ФЗО. Потребовал улучшить подготовку рабочих XIX съезд КП(б)Б, отметивший, что использование новейшей техники невозможно без повышения их культурно-технического уровня. В целом подготовка кадров была целенаправленной, в ее основе лежали специализированные решения органов власти.

Пути решения вопросов с кадровым обеспечением железнодорожного транспорта республики, сложности и успехи. Для организации перевозочного процесса уже с октября 1943 г. отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б занимался возвращением на БЖД ее ведущих специалистов, в январе 1944 г. его заботой стало комплектование руководящими кадрами ЗЖД [491, л. 5 об.; 493, л. 46]. Одним

из направлений решения проблемы стала переброска кадров с других дорог, так, на БЖД к маю 1945 г. из союзных республик прибыло 1224 специалиста [400, с. 108]. Что касается высшего железнодорожного образования, то в Москве с 1947 г. начала работать Академия железнодорожного транспорта с 2-летним сроком обучения, где проходили переподготовку представители белорусских дорог. В самой БССР после освобождения стали работать ссузы, так, в декабре 1943 г. начались занятия по специальностям «Эксплуатация железных дорог» и «СЦБ» (систем централизации и безопасности) в Гомельском ЖТ. В начале 1944 г. там работали электротехнический и эксплуатационный факультеты, обучались 360 человек. Через два года число учащихся выросло на 180 человек, в том числе на новом, паровозном отделении [1078, с. 456; 470, с. 17; 1196, с. 4]. 1 сентября 1944 г. к занятиям в Оршанском ЖТ приступило 320 учащихся, с 1945 г. там готовили техников по специальности «Движение и грузовая работа» [635, л. 4]. Гродненский механический техникум железнодорожного транспорта в 1945 г. готовил техников-механиков по паровозному и вагонному хозяйству [854, л. 144]. В 1946 г. произошел первый выпуск из 26 техников-путейцев в Брестском ЖТ, через год там работали отделения путевого хозяйства, движения и грузовой работы, сигнализации, централизации и блокировки, с 1948 г. – телефонно-телеграфной связи. При Брестском и Гомельском ЖТ в 1949 г. были созданы консультационные пункты Всесоюзного заочного ЖТ [470, с. 102]. Во многом это стало итогом работы Главного управления учебных заведений МПС. Но основное количество кадров готовилось в ЖУ и школах ФЗО. Так, в апреле 1944 г. были организованы ЖУ в Гомеле и Калинковичах, в августе – в Жлобине, в октябре – в Минске и Могилеве, в декабре – в Бресте. На призыв молодежи в ЖУ и школы ФЗО были направлены специализированные постановления СМ БССР, например, от 24 июля и 10 июля 1947 г. [470, с. 52; 713, л. 285, 290]. Круг специальностей в училищах был широк. Так, Минское ЖУ в 1944 г. готовило помощников машинистов паровозов, котельщиков, слесарей, бригадиров пути, осмотрщиков-ремонтников вагонов, начальников поездов, проводников вагонов, билетных кассиров, дежурных по станции, электромонтеров и электромехаников [327, с. 2]. Но проблемой было несоответствие в ряде случаев полученных знаний месту работы выпускников.

Для обеспечения деятельности дорог требовалось большое количество работников. Так, на 1 июня 1944 г. только на БЖД выполняло свои обязанности 32811 человек, из них 22315 массовых профессий [212, л. 34]. В целях повышения их уровня кадры машинистов с 1945 г. готовились в ТШ повышенного типа при 2-3-летнем сроке обучения, на курсах ТШ проходила переподготовка кочегаров в машинисты. Барановичская ТШ к концу 1944 г. уже выпустила 660 специалистов массовых профессий, Могилевская за 1945-48 гг. подготовила 235 машинистов, 317 помощников машинистов [1117, л. 85; 540, с. 180; 1072, с. 3]. Школы были разной направленности, так, в Орше в 1945 г. была организована ШПИМ, где за год обучения помощники машинистов получали права самостоятельного вождения. За 1947 г. в Лиде ею было выпущено 30 первых слушателей. Тем не менее, этого было недостаточно, так как постоянно имела место значительная текучесть кадров. Работников приходилось готовить прямо на производстве, например, в Бресте в 1944 г. так переучивали помощников машинистов на машинистов. Самым быстрым способом подготовки были курсы, в сентябре 1944 г. на БЖД для повышения квалификации помощников машинистов они были организованы в Кричеве, Гомеле и Калинковичах [213, л. 307]. Значимое внимание подготовке уделяли парторганизации, так, в июле 1945 г. Брестский обком КП(б)Б провел специальное совещание по кадрам.

Подготовка кадров отличалась масштабностью, так, на БЛЖД всеми ее формами в августе 1946 г. было охвачено 4155 человек, за январь-сентябрь того же года на ЗЖД было подготовлено 6484 человека [628, л. 10; 217, л. 54]. На БЖД в феврале 1946 г. готовилось 5375 человек в ТШ, курсах и индивидуально-

бригадным методом. На отмеченные дороги в тот год пришли после окончания ДТШ и курсов 2588 человек, после школ ФЗО и ЖУ – 1486 человек [470, с. 89]. Но препятствием к обучению продолжала быть текучесть кадров, по БЛЖД за период с 1 октября 1945 г. по 1 апреля 1946 г. выбыло 3245 работников. По БЖД в октябре 1946 г. не хватало 132 помощника машиниста, 200 кочегаров, на ЗЖД не было заполнено 400 рабочих вакансий [627, л. 4; 470, с. 89]. К тому же решению вопроса мешало использование специалистов не по назначению. Требовалось и постоянное повышение квалификации, так как ряды железнодорожников пополнялись неспециалистами, в 1946 г. на ЗЖД было принято 10,9 тыс. рабочих, на БЖД – 11,8 тыс. и на БЛЖД – 6,5 тыс. [470, с. 88]. Поэтому на БЖД в тот момент переподготовкой было охвачено 11243 человек. Среди железнодорожников Западного округа в 1949 г. в стахановских школах без отрыва от производства обучалось 12760 человек, повышению квалификации способствовала деятельность инструкторов-машинистов [762, л. 7]. Улучшение уровня знаний проходило постоянно, важную роль в этом играла техучеба, но на линейных станциях, например, Могилевского отделения ей отводилось мало времени. На будущее железнодорожникам остались много задач по подготовке и переподготовке кадров, необходимых для успешной производственной деятельности.

Преобразования в системе подготовки кадров для автотранспорта и электротранспорта БССР. Без пополнения специалистами немислимо было повышение качества эксплуатации автотранспорта, и поэтому в 1947 г. ЦК ВКП(б) принял постановление по этому вопросу. Наиболее сложной была ситуация с высшим образованием, так как во вузах СССР в первое послевоенное время мало уделяли внимания этому профилю. Но с развитием перевозок росла необходимость в организации подготовки специалистов без отрыва от производства и в ряде соседних республик с 1946 г. стали открывать автоэксплуатационные факультеты в вузах. В БССР же восстановили свою работу профильные ссузы, в 1944 г. в Гомельском АТТ обучалось 140 человек, стал действовать Минский индустриальный техникум с автомобильным отделом. В Бобруйский АТТ в 1945 г. на 1-й курс по специальности «Техник-механик» со сроком обучения 3 года было принято 120 человек, но через год его преобразовали в автомеханический техникум [494, л. 112, 113]. Росла потребность в ИТР, но руководители ряда хозяйств не уделяли внимания их подготовке, неохотно брали к себе молодых специалистов.

Более масштабно развивалась подготовка шоферов и слесарей, организовывались АШ, работали курсы и школы ФЗО. В январе 1944 г. появилась Гомельская АШ НКАТ, но ее проблемой оказалось отсутствие учебных автомобилей. В феврале 1944 г. были созданы АШ в Мозыре и Кричеве, в августе в Минске, за год во всех АШ НКАТ было подготовлено уже 600 шоферов [795, л. 17; 494, л. 20, 66, 113]. Но подготовке водителей была свойственна противоречивость, их выпускали школы нетранспортных ведомств, а работавшая АШ в Полоцке была в 1947 г. закрыта по причине отсутствия курсантов [477, л. 85]. Оказались ликвидированными школы и еще в трех областях. Вопросом было качество подготовки, в годы войны продолжительность обучения шоферов была сокращена с 4-х до 2-х месяцев за счет уменьшения теоретической части, как уменьшен с 1-2 месяцев до 30-50 часов и срок стажировки [1205, с. 10]. После окончания войны время на подготовку шоферов было увеличено, особенно в 1946 г., но если программы подготовки шоферов 3-го класса удовлетворяли требованиям, то 2-го и 1-го классов не обеспечивали необходимых знаний. Поэтому распоряжение СМ СССР от 8 июня 1946 г. обязало разработать новые программы для подготовки [703, л. 22]. АШ и учебные комбинаты, повышая качество подготовки шоферов 3-го класса, решали задачу по увеличению числа шоферов 2-го и 1-го классов. В итоге за 1949 г. в АШ Минавтотранса было подготовлено 1489 шоферов 3-го класса, пе-

реподготовлено с 3-го класса на 2-й – 2061 человек, со 2-го на 1-й – 212 [616, л. 51]. Но и этого количества для потребностей хозяйства было мало.

Необходимые транспорту кадры искали различными путями, так, оперативная группа НККАТ БССР с октября 1943 г. занималась подбором водителей из числа демобилизованных воинов. В 1944 г. отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б организовывал курсы по подготовке авторемонтников, а из них водителей [494, л. 59, 80 об]. За 1944-45 гг. большое количество шоферов было подготовлено школьно-курсовой сетью НККАТ РСФСР в качестве военных водителей. Использовалось и постановление союзных органов власти от 10 апреля 1943 г. об индивидуальном ученичестве шоферов [861, л. 145]. В 1944 г. в ряде промышленных наркоматов готовили шоферов смешанным способом, когда учащиеся зачислялись в хозяйства помощниками шоферов. Они проходили курс автодела и правила движения в школе, а в автохозяйствах обучались вождению. В послевоенный период требования к подготовке шоферов повысились, так как автопарк пополнился более сложными автомобилями [129, с. 2]. Это было важно, так как уровень подготовки шоферов влиял на эффективность использования машин. Больше всего шоферов готовили в подразделениях Осоавиахима (в дальнейшем ДОСААФ), так, постановление СМ СССР от 10 июня 1946 г. обязало его организовывать обучение в АМК, учебных группах и своих первичных организациях [705]. Гомельский АМК при областном совете Осоавиахима произвел в июне 1947 г. уже 4-й выпуск шоферов, доведя их количество до 268 водителей. В целом обучение транспортников происходило по нескольким направлениям, но приоритет отдавался водителю.

Сразу после войны с трудностями налаживалась подготовка кадров для электротранспорта. Так, руководство Минского ТУ за весь 1945 г. обучило лишь 4 слесаря по ремонту. С течением времени ситуация изменилась, и, например, Витебским ТУ в 1949 г. были организованы курсы уже на 180 человек по подготовке вагоновожатых и кондукторов, а по решению местного облисполкома они были обеспечены помещением и преподавательским составом [469, с. 3]. В целом подготовка кадров шла вслед возникавшим потребностям транспорта, а не опережала их, что создавало дополнительные сложности в его функционировании.

Основные пункты подготовки кадров на речном транспорте, ситуация с кадрами в гражданской авиации. Квалифицированные работники необходимы были для всех транспортных подразделений, так, речники БССР могли получить высшее образование в Ленинградском ИИВТ, восстановившем свою работу еще 1 декабря 1943 г. Через три года он вел прием на факультеты инженерно-экономический водных путей и портов, судомеханический, механизации портов со сроком обучения 5 лет. Для подготовки руководителей с 1947 г. в Ленинграде работала Академия речного транспорта [649, с. 1]. Важным для республики было наличие собственных учебных заведений по профилю, в конце 1943 г. стал работать РТ в Гомеле, в июле 1944 г. его студенты уже сдали экзамены за 1-й курс обучения. В 1946 г. на штурманском отделении он готовил штурманов речного и озерного флота, на судомеханическом – техников-судомехаников [184, с. 2]. На флот поступали и после окончания других ссузов, в 1947 г. из политехникума Гродно на ВДРП прибыло его 82 выпускника [475, л. 147]. Приходили работать и из других республик, так, будущий начальник ВДРП М. Григорьев в конце 1940-х гг. окончил Киевское речное училище. Были выпускники и Киевского РТ. В свою очередь, Всесоюзный заочный техникум речного транспорта в Москве предлагал обучение сроком на 5 лет. В Гомеле работала школа юнг. Но требовалось больше всего работников массовых профессий, и поэтому в 1944 г. было восстановлено Гомельское ремесленное училище водников, через два года там действовало судомеханическое отделение. За 1947 г. три ремесленных училища республики передали на флот 650 выпускников [491, л. 35; 475, л. 147]. Но были сложности с их закреплением. В целом флот БССР пополнялся за счет выпускни-

ков речных и ремесленных училищ, готовивших рулевых, судовых мотористов и машинистов, а также из ФЗО и демобилизованных из ВМФ.

Обучение проводилось также на курсах и индивидуально в бригадах, с декабря 1943 г. развивалась техучеба, с 1944 г. работал военно-учебный пункт ДДВВУ на 120 человек. За год в республике было обучено 1242 рабочих на производстве и 1284 человека на курсах. Состав речников был доведен до 5,8 тыс. человек, но требовалось больше [495, л. 3, 4; 213, лл. 82, 108]. С каждым годом обучение расширялось и в межнавигационный период 1945-46 гг. отдел подготовки кадров ДДРП организовал учебно-курсовые пункты в Гомеле, Пинске, Бобруйске и Витебске, где 80 человек получили специальность и 386 человек повысили квалификацию. В 1947 г. были дополнительно организованы 2 пункта в Гомеле, 1 – в Пинске, 1 – в Мозыре [761, л. 285]. Однако и таких усилий оказалось мало. Поэтому, например, за навигацию 1946 г. по судовождению и судоремонтным специальностям индивидуально готовилось 600 человек. Для привлечения новых учащих-ся с 1 сентября 1947 г. была введена более высокая система оплаты участников курсов берегового состава, 50% оклада получали ученики, находившиеся на индивидуально-бригадном обучении. Много времени уделялось переподготовке работников, и при Гомельском РТ в 1946 г. работали курсы по повышению квалификации судовых механиков. Плавсостав во время подготовки к навигации проходил курс техучебы. По ВДРП в 1947 г. командирской учебой было охвачено 242 человека, производственным обучением 1240 рабочих [475, л. 147]. Не удалось избежать и недостатков, когда летом 1949 г. на Пинском и Бобруйском участках не было техучебы. К тому же качество подготовки оставляло желать лучшего. Ряд речников каждый год, обучаясь на курсах, так и не знали Правил плавания и ПТЭ, то есть во многом на качестве подготовки сказались трудности послевоенного времени.

Основные центры по подготовке авиаторов находились за пределами БССР, они могли получить образование в Троицком и Егорьевском авиационно-технических училищах. В то же время повысить свою квалификацию могли и на месте своей работы, так, с 1944 г. в Минске была организована командирская учеба. Не обходилось, естественно без трудностей, например, в Минском аэропорту техучеба проводилась слабо [694, л. 3; 695, л. 2 об.]. В 1947 г. нерегулярно проходили занятия по повышению квалификации в Витебском аэропорту. Поэтому начальником ГУ ГВФ были изданы специальные приказы, например, от 24 мая, 1947 г. о приеме зачетов по техминимумам [942, л. 3; 800, л. 109]. Авиаторами проводилась профориентация, например, курсанты Минского АЭЖ в июне 1947 г. завершили наземную подготовку и совершали первые полеты.

3.2. Расширение подготовки кадров для транспортных предприятий республики в 1950-е гг. Постоянное внимание подготовке кадров оказывали органы власти, так, на улучшение обучения в ремесленных и железнодорожных училищах было направлено специальное постановление ЦК КП(б)Б от 26 декабря 1950 г. Решением союзного кабинета министров от 2 августа 1954 г. ведомства были обязаны обеспечить прием лиц, окончивших средние школы в профессионально-технические школы, школы ФЗО, на курсы. В свою очередь, постановление республиканских органов власти от 28 августа этого же года было связано с организацией производственно-технической подготовки молодежи, окончившей средние школы [759, л. 179]. В 1956 г. обязал улучшить качество производственного обучения молодежи в школах и училищах трудовых резервов XX съезд КПСС. Решения подобного плана были одними из направлений государственной политики по укреплению производства и повышению его эффективности.

Появление собственного высшего железнодорожного образования в БССР, совершенствование работы ссузов и училищ. Развитию высшего образования содействовала организация в 1951 г. ВЗИИЖТ, где шла подготовка по

8 специальностям на 3 факультетах: электромеханическом, эксплуатационном и строительном [1211, с. 60]. На крупных узлах БЖД работали его консультпункты, где читались лекции, принимались экзамены, например, с 1955 г. в Орше. В 1956 г. в Калинковичах был открыт филиал Гомельского консультпункта ВЗИИЖТ [61, с. 2]. В свою очередь, 1 октября 1953 г. в Гомеле вступил в строй БИИЖТ, в июле 1957 г. он уже выпустил первых 300 специалистов, на дневном отделении там занималось 2 тыс. студентов, на вечернем – 292 [1021, с. 2]. БИИЖТ в 1959 г. принимал на 1-й курс дневного и вечернего отделений по 4 специальностям, в том числе эксплуатация дорог. На заочное – по 12 специальностям, из них по электрификации. С принятием постановления СМ СССР от 18 ноября 1959 г. расширилось обучение в вузах и ссузах с отрывом от производства [1078, с. 304, 305]. Так, десятки машинистов Полоцкого паровозного депо повышали свои знания в Московском ИИЖТ. На Осиповичском узле ряд работников учились в Харьковском политехническом институте, то есть транспортники думали о перспективе. Наличие у работника высшего и среднего специального образования давало ему возможность занять руководящую должность. Так, в резерв на выдвижение по Брестскому отделению в 1954 г. было зачислено 60 человек, в том числе 15 инженеров [629, л. 5, 6, 7]. Другое дело, что подобный потенциал удавалось реализовывать не всегда.

Совершенствовалось среднее специальное образование, так Гомельский ЖТ готовил движенцев, паровозников, коммерческих работников, в 1952 г. там обучалось 500 человек. Гродненский – паровозников, на его базе действовала трехгодичная ШПМ. Брестский обучал по 6 специальностям, в том числе движенцев [1275, с. 3]. Оршанский ЖТ принимал учащихся по специальности «Эксплуатация», а партбюро и местком проводили разъяснительную работу среди коллектива Оршанского узла по вовлечению в учебные заведения [890, л. 54, 56]. Специалистов ряда направлений готовилось недостаточно, так, в 1954 г. Брестское отделение имело нужду в инженерах и техниках-путейцах, так как по этим специальностям заявки Управление БЖД удовлетворяло только на 5-10% [629, л. 8]. В целом образовательный уровень на БЖД лиц был невысокий, например, в 1954 г. на его Барановичском отделении из 25 тыс. состава – только 109 инженеров и 311 техников [1331, л. 114]. Заметим, что огромное место на железной дороге занимал малоквалифицированный, а значит, и малопроизводительный труд.

Продолжали поставлять рабочих массовых профессий училища, в Минском № 3 программа была рассчитана на 2 года, в 1952 г. там обучалось 300 человек, за 1924-59 гг. было выпущено 7 тыс. человек, обучение шло по 5 специальностям [1170, с. 3]. В 1955 г. Брестское № 7 было реорганизовано в техническое училище №10, в 1961 г. в ГПТУ № 27 [1078, с. 306]. Ремесленные и железнодорожные училища чаще выпускали слесарей и помощников машинистов. Работали специализированные школы. Так, Гомельская ШПМ в 1950 г. впервые выпустила 90 машинистов, Оршанская – 80 специалистов. Трехгодичная ШПМ на базе Гродненского ЖТ принимала на повышение квалификации помощников машинистов. В Барановичах и Столбцах ТШ готовили поездных вагонных мастеров, в Бигосово ДТШ – дежурных по станции. В 1955 г. Могилевская ТШ присваивала квалификации уже по 4-м специальностям. В целом учебные заведения дорог стремились удовлетворить самые острые потребности отрасли.

Постоянно проходила переподготовка работников, за январь-август 1950 г., например, на ЗЖД повысили квалификацию 2 тыс. человек, что составило 55% плана [364, л. 66]. На Минской ЖД действовала сеть стахановских школ по изучению передового опыта. В депо Барановичи большую помощь оказывала техучеба. Преподаватели ТШ в Могилеве, ЖТ и трехгодичной ШПМ в Гомеле пропагандировали новые ПТЭ с помощью Дома техники. Паровозники в 1959 г. выезжали на курсы в Гудермес для прохождения переквалификации в местном тепловозном депо. Наименее затратным при подготовке кадров оставалось ученичест-

во, так, дежурный по Осиповичскому депо Л. Бойкачев за 1944-51 г. подготовил 50 машинистов паровозов. Для профориентации с 1955 г. в Минске работала Малая БЖД. В целом кадровый потенциал БЖД оказался огромен, например, в 1958 г. на ней работало 68,6 тыс. человек [622, л. 81]. Но никуда не исчезли и их проблемы, например, в вагонном депо Гомеля молодые рабочие месяцами ждали возможности повысить свой разряд, имевшаяся система подготовки кадров требовала своего совершенствования.

Изменения в подготовке кадров для автотранспорта общего пользования и электротранспорта, проблемы и пути их разрешения. В новом десятилетии появилось больше возможностей для получения высшего образования, в сентябре 1951 г. в БПИ был создан автотракторный факультет, который готовил инженеров-механиков по специальности «Эксплуатация автотранспорта». В июне 1956 г. факультет впервые выпустил 51 специалиста, из них 27 по автомобильному профилю [303, с. 2]. С 1956 г. автоинженеров стал готовить Всесоюзный автомобильно-дорожный заочный институт в Саратове. В 1957 г. работали Московский, Харьковский, Саратовский, Сибирский и Киевский автомобильно-дорожные институты, готовившие и инженеров-механиков. Большой объем работы выполнял, открытый в 1955 г. заочный автодорожный техникум в г. Горький. Предлагавшиеся возможности были востребованы. Так, руководящие работники проходили несколько ступеней подготовки. Например, директор автобусного парка № 4 г. Молодечно П. Машчиц в 1957-58 гг. учился в Друйском ТУ, затем – курсы ДОСААФ и учеба в БПИ.

В нашей республике продолжали совершенствовать свою работу ссузы, так, в 1950 г. Гомельский АТТ был преобразован в дорожно-механический, на 1 января 1956 г. там училось 644 человека по дневному отделению, 157 – по заочному [1120, л. 133; 617, л. 39]. На 1 января 1951 г. в Бобруйском АТТ было 612 учащихся, через три года он был преобразован в автодорожный, готовил техникув-автомехаников и эксплуатационников. В 1955 г. там обучалось 722 человека, на 1 января 1958 г. – 852, но имели место трудности при их распределении [616, л. 51; 143, л. 35]. В целом за 1944-57 гг. в БССР в профильных техникумах было подготовлено 2,3 тыс. специалистов [287, с. 24]. То есть возможности получить более высокую квалификацию в республике улучшились.

Более массовой была подготовка в АШ, так за 1945-51 гг. в них по Минавтотрансу было обучено на 3-й класс 20,8 тыс. шоферов, переподготовлено на 2-й и 1-й класс – 6,5 тыс. Однако лишь часть из них приходила работать на его предприятия и ситуация с кадрами оставалась сложной. По АТК общего пользования за 1947-50 гг. количество работников выросло с 1,2 до 2,6 тыс., но текучесть составила 41% [1121, л. 47; 616, л. 38]. То есть одной только работы школ и курсов было мало, необходимо еще и создавать благоприятные условия для работы. Негативными было и то, что в 1952 г. имел место переизбыток штатов ИТР в 5% при общей текучести кадров – 35% [496, л. 123]. В 1951 г. у Минавтотранса действовало 7 АШ, но их выпускников было мало, тем не менее за 1953-55 гг. школы ежегодно готовили 1,8-2,1 тыс. шоферов 3-го класса, переподготавливали на 2-й и 1-й класс – 1,4-1,7 тыс. [1110, л. 44; 1111, л. 42; 617, л. 39]. За 1956-58 гг. готовили 1,5-1,9 тыс. шоферов 3-го класса, в том числе для собственных нужд 0,6-1 тыс., на 2-й и 1-й класс переподготавливали 2,3-2,6 тыс., в том числе для себя 0,8-1,1 тыс. [142, л. 36; 144, л. 32]. Всего за 1944-57 гг. там было подготовлено 28,8 тыс. шоферов 3-го класса, переподготовлено с 3-го класса на 2-й и со 2-го на 1-й – 16,8 тыс. [287, с. 24]. Ряд водителей приходило работать после окончания автошкол других ведомств.

Кадры готовились различными способами, так, по Минавтотрансу за 1953-58 гг. ежегодно индивидуально обучалось 0,45-1,5 тыс. рабочих и 0,05-0,07 тыс. ИТР, повышали квалификацию 0,3-1,3 тыс. рабочих и 0,06-0,68 тыс. ИТР, по рабочим планы не выполнялись, а по инженерам перевыполнялись [1110, л. 44; 144,

л. 32]. Организация производственного обучения в АШ и курсах страдала недостатками, так как практические занятия часто проводились на неходовых автомобилях. Среди преподавателей в 1955 г. половина не имела специального образования. Но в связи с оснащением АТК новыми моделями машин шофера должны были отлично знать матчасть, до 1956 г. этим требованиям обучение в полной мере не отвечало, так как программы шоферов 3-го класса были рассчитаны только на 3-месячный срок обучения с отрывом от производства. Поэтому с 1 января 1956 г. срок обучения был установлен: с отрывом от производства – 4 месяца, без отрыва – 6 месяцев [554, с. 29]. Стало действовать новое положение, когда 1-й и 2-й класс получали только шофера, не нарушавшие дисциплину, владевшие техникой вождения, для квалификации 2-го класса шофер 3-го класса должен был наездить 60 тыс. км. Однако, на практике достичь успеха было нелегко, так, в Брестской АТК не была налажена учеба по повышению квалификации [864, л. 69]. Высокий образовательный уровень был жизненно необходим, а, например, Витебским облавтотрестом только в 1958 г. было принято на работу 130 человек подростков в возрасте до 18 лет [826, л. 10]. Выход здесь был в укреплении ученичества.

С 1951 г. наибольшее количество водителей стали готовить в ДОСААФ, однако подготовке в его АМК, АШ и курсах были свойственны многочисленные недостатки. Так, курсы для подготовки водителей не обеспечивались квалифицированными преподавателями, пособиями, не имели базы для изучения устройства автомобиля. Поэтому на экзаменах в ГАИ много курсантов не обнаруживали необходимых знаний, в первую очередь практических [20, с. 3]. Тем не менее, заведения ДОСААФ продолжала действовать, там все желавшие могли получить специальность шофера без отрыва от производства. К тому же по распоряжению СМ СССР от 16 мая 1955 г. развивалось политехническое обучение в СШ и вузах, где массово можно было получить специальность шофера, но при невысоком уровне навыков [1045, лл. 59, 120]. Все только усложняло ситуацию. Поэтому на будущее осталась задача по обеспечению возраставших перевозок качественными кадрами водителей и в достаточном количестве.

Появление новых средств транспорта влекло за собой и подготовку специалистов по их использованию, например, к июню 1952 г. для Минского троллейбуса в учкомбинате 1-го троллейбусного парка Ленинграда были подготовлены 25 водителей и 7 слесарей [1171, с. 4]. При ТТУ Минска в 1953 г. работали уже свои собственные курсы водителей. Готовились кадры и для трамвая, так, Витебское ТУ в 1956 г. оборудовало производственный класс для подшефной СШ № 29, где обучило 5 слесарей и 2 электромонтера [926, л. 37]. Без подобных усилий транспортникам приходилось бы сталкиваться с еще более сложными кадровыми проблемами.

Усилия учебных заведений речного и авиационного профиля по подготовке специалистов. На транспорте было невозможно внедрить передовые методы труда без повышения квалификации и в этих целях ряд речников занимался заочно в Ленинградском ИИВТ. В Пинске действовали курсы по подготовке к поступлению на его заочное отделение, а также консультационный пункт Всесоюзного заочного РТ [69, с. 1]. Ряд работников, например, Гомельской РЭБ заочно учился в Киевском политехническом институте. Но более активно речники занимались в ссузах, так, только за 1944-53 гг. Гомельский РТ выпустил 500 специалистов, на его 3-х отделениях (судоводительском, судомеханическом, гидротехническом) обучалось до 600 человек. К тому же, например, в 1956 г. из ВДРП в Киевском РТ обучалось 40 человек, в Ростове-на-Дону – 4 [137, л. 39]. Руководство заочным средним образованием было возложено на Всесоюзный заочный РТ. Тем не менее, круг речников, имевших высшее и среднее специальное образование, был невысок, с высшим образованием по ГУРФ в 1958 г. было 185, со средним специальным 543 работника при их общем количестве 10,2 тыс. [139,

л. 26]. Это указывало на имевшуюся у речников высокую долю ручного труда, для которого не был важен уровень образования.

Продолжали действовать училища, за 1944-59 гг. Гомельское № 1 подготовило 2 тыс. речников, ежегодно после 2-х лет обучения выпускало до 150 учащихся по 7 специальностям [1018, с. 2]. На курсах и в ФЗО ежегодно происходила подготовка до 1 тыс. специалистов массовых профессий, в учебных комбинатах ВДРП – несколько десятков капитанов теплоходов. За 1955 г. только курсами повышения командного состава было охвачено 144 человека [500, л. 11; 613, л. 3]. Не забывали улучшать имевшийся образовательный уровень и за 1956 г. была повышена квалификация у 513 работников ГУРФ, в том числе в школе передовых методов труда – 74, овладели смежными специальностями 278 человек. Регулярно проводилась переаттестация руководителей [137, л. 38, 39; 767, л. 48]. Масштабной была учеба, так, из общей массы работавших в 1958 г. на предприятиях ГУРФ 10,2 тыс. речников 0,4 тыс. прошло индивидуальное обучение и 0,8 тыс. курсовое [137, л. 39; 139, л. 26]. Тем не менее, препятствием для успешной деятельности была текучесть кадров. Из имевшихся в 1956 г. по ГУРФ 10,9 тыс. работников за год по разным причинам выбыло 2,1 тыс. Текучесть составляла в 1958 г. – 26,5%, главным образом работников низкой квалификации [137, л. 39; 139, л. 28]. В целях компенсации нехватки плавсостава использовалось совмещение профессий, например, по такому принципу кадры готовил Пинский комбинат. Частью повышения квалификации была техучеба. Но в целом усилия учебных заведений в решении кадровой проблемы не были определяющими, на флоте оставались лишь те, кого устраивали сложные условия труда и нестабильный заработок.

В 1950-е гг. подготовка авиаторов проходила с помощью Высшего авиационного училища ГВФ, ежегодных учебных сборов, технических занятий в территориальных управлениях. С 1954 г. выпускали слушателей школа высшей летной подготовки и учебные эскадрильи. На территории БССР проходила практика курсантов технических училищ [797, л. 132; 1258, л. 131]. В целях повышения квалификации пилотов проводились сборы по переподготовке техников-практиков, территориальные управления ГВФ проводили семинары руководящего состава. Все это доказывает факт того, что большинство форм обучения у различных транспортных подразделений оказывались схожими.

3.3. Реализация мероприятий по улучшению подготовки кадров в 1960-е гг.

Комплекс новых мер по росту кадрового потенциала на производстве предложило Всесоюзное совещание работников высшей школы СССР в 1961 г. Союзные органы власти 9 мая 1963 г. обязали увеличить темпы развития среднего специального образования по сравнению с высшим. На расширение заочного и вечернего образования было направлено решение СМ БССР от 24 июля 1964 г. Много внимания требовало эффективное использование имевшегося кадрового потенциала. Поэтому на февральском пленуме ЦК КПСС в 1964 г. было предложено установить строгий порядок отработки молодых специалистов. С улучшением использования специалистов с высшим образованием оказалось связано постановление союзных органов власти от 21 мая 1964 г. Решение республиканских органов власти по улучшению подготовки специалистов увидело свет 24 декабря 1966 г. В свою очередь, поставил задачу расширить подготовку квалифицированных рабочих XXIII съезд КПСС. Обязал улучшить использование специалистов XXVI съезд КПБ. С повышением квалификации руководящих работников промышленности и транспорта было связано постановление союзного правительства 6 июня 1967 г. В целях компенсации нехватки кадров расширилась практика отправки работников на учебу в вузы и техникумы за счет предприятия.

Деятельность учебных заведений железнодорожного транспорта, появление новых специальностей. Здесь важным оказалось решение партийно-

хозяйственного актива БЖД в марте 1964 г., отметившее нехватку работников, например, дорожных мастеров. Обучение специалистов в вузах, ссузах, кадров массовых профессий было одной из функций МПС. Развивалось высшее железнодорожное образование в республике, в 1963 г. почти в 2 раза увеличилось число поступивших в вузы по путевкам предприятий. БИИЖТ в 1965 г. проводил набор студентов на 1 курс дневного и заочного обучения по специальностям: тепловозы; вагоностроение; эксплуатация, строительство дорог. Действовали его консультпункты в Гомеле, Минске, Бресте, Барановичах и Витебске. За 1953-70 гг. БИИЖТ уже выпустил 6177 инженеров [470, с. 195]. К тому же ряд работников заочно занимались в ИИЖТ за пределами БССР. Специалистов со средней квалификацией продолжали готовить Оршанский, Брестский и Гомельский ЖТ, ежегодно выпускавшие по 600 человек [1078, с. 304]. При Брестском в 1960 г. было открыто вечернее отделение по подготовке техников-механиков тепловозного хозяйства, готовились техники путейской специальности, в 1966 г. было открыто отделение по механизации. В 1960 г. стало работать вечернее отделение в Оршанском ЖТ по специальностям: эксплуатация дорог, вагоны, тепловозы; в 1964 г. заочное отделение по 4 специальностям [400, с. 134; 1078, с. 457]. В целом работа учебных заведений соответствовала переоснащению дорог новым подвижным составом и оборудованием.

В то же время ряд транспортников не желал повышать свой уровень образования, и поэтому, например, парторганизация Витебского отделения БЖД проводила среди командиров-практиков работу по вовлечению их в заочное обучение. Как итог подобных усилий можно отметить, что если в 1961 г. из 73 руководителей подразделений БЖД 28 человек имели инженерное образование, то через восемь лет из 66 руководителей – 56 человек [894, л. 5; 1317, с. 14]. Только за 1964 г. на Брестском отделении БЖД на 5,2% было улучшено замещение должностей ИТР лицами со средним специальным и высшим образованием. В целом уровень таких лиц там составил 84%. За 1961-70 гг. обеспеченность БЖД специалистами со средним специальным образованием выросла с 74 до 83% [630, л. 5, 6; 1078, с. 305].

Масштаб обучения был значителен. В январе 1960 г. по БЖД в заочных и вечерних отделениях вузов занимались 1,2 тыс. человек, в заочных и вечерних техникумах – 0,8 тыс., в вечерних школах и курсах – 1 тыс. За 1961-70 гг. диплом техника-тепловозника получило 1 тыс. человек [1346, с. 2; 470, с. 196]. Но в целом ситуация была сложной. Так, из имевшихся в 1964 г. на Брестском отделении 200 инженеров лишь 1 прибыл по окончании дневного учебного заведения, 23 человека – после заочной и вечерней учебы. В 1965 г. 7 инженеров и 174 техника работали на должностях, которые не соответствовали их образованию [630, л. 13, 14]. Объем пополнения отделения квалифицированными кадрами оказался незначительным, по дневной форме обучения малым, в целом по дороге ситуация не была лучше.

Обучение отражало технические изменения в отрасли. Так, в 1960 г. без отрыва от производства в созданных при 7 депо БЖД, например Барановичском, на курсах обучалось 350 будущих машинистов тепловозов, ряд машинистов Минска проходило курс обучения на машинистов тепловозов в ДТШ Гомеля. К концу 1965 г. на БЖД были подготовлены 1300 машинистов тепловозов, 825 – их помощников [470, с. 192]. Право самостоятельного управления локомотивом присваивалось помощникам машинистов, выдержавшим теоретические испытания, имевшим образование 7 классов, квалификацию слесаря по ремонту локомотивов 3-го разряда и сделавшим пробег 50 тыс. км. Для лиц, окончивших ШПМ, техникумы и институты тяговой специальности норма составляла 24 и 12 тыс. км. Первый класс присваивался машинистам, имевшим стаж работы в поездах не менее 5 лет, для 2-го класса – не менее 3-х лет, для 3-го – не менее 2-х лет [651, с. 136]. В 1962 г. 30 машинистов паровозов были отправлены в Батумскую ДТШ для переквалификации на машинистов секций электровозов.

Большое количество будущих железнодорожников готовилось в училищах. Только за 1966-70 гг. в Брестском, Гомельском, Могилевском и Минском ППТУ

было подготовлено 27,4 тыс. человек [470, с. 192, 193]. В то же время на дорогу приходило много работников и без специального образования. Сложностей в подготовке кадров было предостаточно. Например, на Барановичском отделении в 1968 г. обязательства по подготовке кадров не только не соответствовали потребностям, но и не выполнялись [241, л. 72]. Определенным выходом стало совмещение профессий и развитие техучебы. До 80% всех работников БЖД повышало свою квалификацию без отрыва от производства, а с отрывом от производства – в трех ДТШ, за 1966-70 гг. Гомельскую закончили 3,5 тыс. человек, Могилевскую – 2,7 тыс., Барановичскую – 1,4 тыс. [400, с. 134; 470, с. 194]. Была распространена практика обучения молодых работников общественными мастерами-инструкторами. В целях повышения квалификации только на Барановичском отделении за 1969 г. было организовано 127 школ передового опыта, проведено 254 семинара по изучению новой техники, их посетили 7,3 тыс. человек, было прочитано 1,3 тыс. лекций на технические и экономические темы [244, л. 75]. Как итог отметим, что в целях улучшения кадрового потенциала использовались все доступные формы работы.

Главные источники пополнения кадров автотранспорта и электротранспорта республики. Внимание к подготовке кадров автотранспортников все время усиливалось, так, постановление СМ СССР от 27 сентября 1962 г. дало задание разработать систему подготовки водителей по единой методике. Решение уже белорусского правительства от 25 января 1968 г. обязало Минавтотранс и ДОСААФ перевести школы и курсы по подготовке шоферов 3 класса с отрывом от производства с 3-месячного на 5-месячный срок. Не меньшее внимание кадрам уделяли местные власти, так, за необходимость развития политехнического обучения в СШ в 1962 г. высказалась 8-я сессия Гродненского горсовета [858, л. 15]. Постановление Бюро Могилевского обкома КПБ и облисполкома от 30 июня 1967 г. о мерах по улучшению обслуживания населения городским транспортом обратило внимание на повышение квалификации водителей [677, л. 217]. Здесь видно, что трудности с кадровым обеспечением были повсеместными.

Главным источником пополнения кадров с высшим образованием остался БПИ, в 1965 г. он проводил прием по дневному отделению на автотракторный факультет, по заочному отделению – на общетехнический, в том числе на специальность «Автотранспорт». Продолжал работать снова как автотранспортный техникум в Бобруйске, в 1969 г. он готовил техников по техобслуживанию и ремонту автомобилей, эксплуатации автотранспорта, за 1945-69 гг. выпустил 3,94 тыс. специалистов. Однако потребности в них не удовлетворялись, поэтому на многих должностях ИТР работали практики. Как выход, предлагалась учеба на заочном отделении Бобруйского АТТ, в 1969 г. прием туда составил 210 человек, сроки обучения в зависимости от первоначального образования учащегося 1 год 9 месяцев – 4 года 9 месяцев [42, с. 4]. Развивалось профессионально-техническое образование, Вилейское ГПТУ № 48 с 1965 г. проводило прием 300 учащихся на специальность слесаря по ремонту автомобилей, обучение – 2 года. В Борисове на базе АРЗ в 1966 г. было открыто ТУ № 85 для подготовки автослесарей, принималось 200 учащихся, срок обучения – 1 год. Брестское ГПТУ № 27 ежегодно выпускало до 80 автослесарей [242, л. 223]. Но эти достижения не соответствовали реальным потребностям отрасли.

Много работников автотранспорта готовилось в АШ ГУАТ, только в мае 1962 г. – 400 шоферов, но качество осталось низким, учебная программа была рассчитана на 4 месяца. Большинство выпускников, попадая в хозяйства, вынуждены были доучиваться, прежде чем приобретали необходимые навыки [1305, с. 4]. Чтобы преодолеть эту проблему, с середины 1960-х гг. Минавтотранс проводил работу по повышению уровня мастерства водителей, его учкомбинаты получили автодромы и автоматизированные классы, ежегодно проводились конкурсы мастерства. Выпускник школы получал права шофера 3 класса, через 3 года работы и после окончания курсов повышения квалификации 2-й класс, еще через

2 года – первый [788, л. 1]. Так, Брестский облавтотрест за 1968 г. в своей АШ подготовил 300 шоферов 3-го класса, повысил квалификацию на 2-й и 1-й класс для 250. Прием в АШ и ПТУ производился по направлениям автохозяйств в счет плана приема на учебу молодежи. Но, несмотря на многочисленные учебные заведения, постоянно ощущалась нехватка кадров, если на июль 1966 г. на предприятиях Минавтотранса работало 70 тыс. человек, то требовалось еще более 5 тыс. шоферов. По Могилевскому облавтотресту в 1968 г. нехватка штата специалистов с высшим и средним специальным образованием составила 46% [242, лл. 183, 200, 223.]. Все это толкало хозяйства принимать водителей 3-го класса из АШ и курсов АМК ДОСААФ, там подготовка проводилась за 4 месяца для лиц с отрывом от производства, 6 месяцев без отрыва.

Но уровень обучения в ДОСААФ мало удовлетворял, там не осуществлялось необходимого контроля, многие преподаватели не имели специального образования, курсы часто открывались без наличия необходимой базы, курсанты не получали опыта вождения [226, л. 40]. Поэтому автотранспортникам нельзя было обойтись без техучебы, так, коллектив Оршанской автобазы № 13 в 1963 г. стремился добиться 100% охвата ей служащих и 50% шоферов [827, л. 18]. Повышение квалификации необходимо было и для получения звания «Лучший шофер автобуса». В то же время техучеба с работниками пассажирской службы Витебского облавтотреста проводилась без планов. В целом подготовка кадров шла по разным направлениям, так, в автобусной колонне № 2411 Минска работали группы повышения классности. По Брестскому облавтотресту в 1968 г. индивидуально подготовили 140 ремонтников [242, лл. 156, 183, 223]. С осени 1969 г. по решению СМ БССР в ряде СШ возобновилось обучение автоделу. Все это позволяло несколько снизить остроту кадрового вопроса на автотранспорте общего пользования.

Если отметить электротранспорт, то при Минском ТТУ в 1966 г. работали постоянные 4-месячные курсы для обучения водителей трамвая и 6-месячные – троллейбусов. Учпункт при Могилевском ТУ подготовил в 1969 г. первую группу водителей троллейбусов, а на тяговых подстанциях проходили стажировку мастера, ремонтники и дежурные [300, с. 4]. Для подготовки работников электротранспорта использовалась работа водителей-наставников и кондукторов-наставников.

Подготовка и переподготовка кадров на речном транспорте и в гражданской авиации, ситуация с кадрами на трубопроводном транспорте. Без повышения образовательного уровня кадров было невозможно решить поставленные перед речниками производственные задачи. Поэтому МРФ в 1960 г. предложил заместить должности ИТР работниками со спецобразованием. На флоте были нужны специалисты, обладавшие знаниями по всем профессиям, что учитывали в планах вузов и ссузов, при подготовке на курсах повышения квалификации ставилась задача ориентации на новые специальности. В связи с подготовкой ГУРФ к переходу на новые условия планирования его подразделения занимались переподготовкой руководителей [770, л. 2]. Чаще всего речники получали высшее образование, заочно обучаясь в Ленинградском и Горьковском ИИВТ, для них работали консультанты в Гомеле, Мозыре и Пинске. Это позволило использовать в марте 1962 г. среди речников республики 185 ИТР с высшим образованием и 750 со средним. Численность работников ВДРП тогда составляла 4 тыс. человека, в линейных организациях ГУРФ – 5,64 тыс. [1163, л. 35, 49]. В целом образовательный уровень специалистов за последние десять лет вырос.

В связи с общим расширением среднего заочного образования были организованы специальные отделения в каждом речном училище и техникуме. Гомельский РТ был преобразован в Гомельский техникум речного строительства, в 1960 г. там работало судоводительское отделение. Через два года он работал уже как политехникумом, где на стационарном, вечернем и заочном отделениях занималось 200 человек [640, с. 1]. Часть речников заочно занималась в Киевском

и Московском РТ. С июня 1963 г. речные училища и техникумы стали выпускать специалистов, имевших право совмещать должности штурмана и помощника механика. Гомельское училище № 1 выпускало кочегаров, рулевых, рулевых-мотористов. Созданное на его базе Гомельское ПТУ речного флота в 1968 г. готовило до 100 механиков, бригадиров судостроения и капитанов в год [92, с. 4]. Возможностей получить необходимое образование было несколько. Так, ряд речников Неманского участка прошел обучение на курсах механиков в Каунасе. Рижская мореходная школа предлагала подготовку матросов и мотористов.

Продолжали действовать учпункты ГУРФ, Гомельский комбинат без штатных преподавателей готовил кадры с 1948 г., учкомбинат Пинского СРЗ с 1951 г. обучал капитанов и механиков. Только за 1961 г. учпунктами было подготовлено 0,3 тыс. работников. Благодаря этим мерам по ГУРФ в 1968 г. комплектация судов механиками составила 99%. Развивалась техучеба, использовалось ученичество. Но в ряде мест давала о себе знать нехватка кадров, так, на пристань Витебска из-за отсутствия жилья не желали приезжать специалисты по распределению. Чтобы решить проблему там организовали обучение молодежи допризывного возраста, но она уходила в армию [243, л. 242, 251]. Поэтому одним из распространенных способов комплектации штатов у речников, компенсации недостаточно высокого уровня их подготовки в училищах стало совмещение профессий.

Уровень подготовки кадров в авиации был более высок, чем по другим видам транспорта. Так, участники 2-го слета передовиков авиации БССР в декабре 1960 г. отметили, что все их подчиненные учились заочно в вузах и ссузах. Летное образование они получали за пределами республики, при БУГА был лишь создан учебно-консультационный пункт заочного факультета Киевского ИИГА [251, с. 4]. Повышению квалификации помогали летчики-инструкторы, тем не менее, и тут были сложности. Так, анализ летних происшествий, допущенных работниками Витебского аэропорта за 1960 г., показал, что авиаторы мало занимались штурманской подготовкой [945, л. 5]. То есть были четко видны направления для дальнейшего совершенствования работы.

Противоречивой была ситуация с кадрами на трубопроводном транспорте. Если из вузов в ПУНД по направлениям в 1969 г. прибыло 5 человек и 5 из техникумов, то часть сразу выбыла из-за отсутствия мест. Больше требовалось специалистов массовых профессий, которых выпускало Новополоцкое ГПТУ. Ряд работников обучались на курсах, для НПС «Сенно» готовил механиков Витебский учкомбинат. В то же время проблемой была высокая текучесть кадров, составившая в 1968 г. по ПУНД 32% [336, л. 6, 8]. Таким образом, с одной стороны, учебные заведения стремились повысить кадровый потенциал транспортных предприятий, а с другой – там не всегда создавались надлежащие условия для закрепления специалистов.

3.4. Совершенствование подготовки специалистов транспортного профиля в республике за 1970-е гг. Подготовка кадров должна была всегда соответствовать требованиям времени, интенсификации транспортной работы, повышению ее сложности, и поэтому пленум ЦК КПБ в апреле 1970 г. потребовал усилить внимание к развитию профессионально-технического образования. В свою очередь, XXIV съезд КПСС предложил развивать уже высшее образование в соответствии с развитием НТП и его требованиями к образовательному уровню. Союзные органы власти 23 июня 1972 г. также потребовали совершенствования профессионально-технического образования. Отражая требования по развитию производства, усилению его эффективности, XXV съезд КПСС поставил задачу улучшения подготовки рабочих высокой квалификации. По решению высших союзных органов власти от 30 августа 1977 г. сеть технических училищ была расширена. Для предприятий действовала обязательная минимальная норма приема на работу и на производст-

венное обучение молодежи, окончившей СШ и ПТУ. Держали контроль за трудоустройством молодежи, окончившую школы, исполкомы, здесь использовалось постановление союзных органов власти от 13 декабря 1979 г.

Ситуация с подготовкой кадров для железнодорожного транспорта. В новом десятилетии обучение специалистов с высшим образованием расширилось. При БИИЖТ в 1970 г. было создано подготовительное отделение, дававшее пополнение для механического, строительного и эксплуатационного факультетов. В 1971 г. в БИИЖТ было принято более 1 тыс. человек, всего обучалось 5 тыс. В 1976 г. в вузах без отрыва от производства учились 1,3 тыс. белорусских железнодорожников, в ссузах – 2 тыс. [309, с. 3; 1078, с. 351]. Часть студентов набирали по льготам, например, с Витебского отделения ежегодно по 10-15 человек из числа работавших его предприятия направляли на учебу в вузы и ссузы с отрывом производства на условиях отработки [106, с. 504, 505]. Поэтому почти все штатные должности, которые должны замещаться дипломированными инженерами и техниками, там были заполнены. Было важным, что большое количество специалистов выпускалось из техникумов. Так, в Гомельском ЖТ в 1978 г. на 5 отделениях обучалось 1800 учащихся. Оршанский ЖТ открыл специальность «Промышленное строительство», в 1979 г. – «Электроснабжение», за 1921-79 г. подготовил 6540 транспортников. В 1970-е гг. диплом ежегодно получали около его 350 выпускников по 3 специальностям [252, с. 2]. Брестский ЖТ с 1978 г. готовил работников по автоматике и телемеханике, механизации грузовых работ.

Продолжало работать Гомельское ГПТУ железнодорожников, Минское ГПТУ за 1923-75 гг. подготовило 15,5 тыс. специалистов, в том числе помощников машинистов, ежегодно там обучалось 690 человек [657, с. 2]. В 1977 г. оно готовило по 10 специальностям, в том числе осмотровиков-ремонтников вагонов, электромонтеров сигнализации, централизации и блокировки. Более 1 тыс. специалистов различных профилей выпускала ежегодно Гомельская ТШ, предлагала переподготовку для вождения электропоездов. Сотни специалистов по 6-ти направлениям выходили из Барановичской ДТШ, в том числе дежурные по станции. Формы учебы использовать разные, так, работники из депо Волковыск на 5-месячных курсах готовились как помощники машинистов тепловозов [244, л. 39]. Подготовка отличалась масштабностью, в обязательствах БЖД на 1971 г. было запланировано обучение 7 тыс. работников массовых профессий, повышение квалификации 10 тыс. рабочих и ИТР. Действовали курсы по повышению разрядов, изучению новой техники, обучению второй профессии. На курсах с отрывом от производства в 1977 г. повысили свою квалификацию 1,19 тыс. работников только Витебского отделения [106, с. 506, 507]. В целом учебные заведения стали лучше справляться с количественной и качественной подготовкой нужных дороге кадров.

Проблемы подготовки кадров для автотранспорта и электротранспорта. Кадровые вопросы никогда не терялись из поля зрения органов управления, так, на подготовку шоферов было направлено постановление СМ БССР от 10 марта 1971 г. [737, л. 41]. По положению о Министерстве автотранспорта БССР от 13 апреля 1971 г. одной из его главных задач также стала организация подготовки кадров и повышения их квалификации. В свою очередь, учебные заведения стремились учитывать требования времени. Так, увеличение автопарка, усложнение конструкций автомобилей привели к возникновению новых специальностей в БПИ, с 29 июля 1974 г. – по организации дорожного движения, управлению на автотранспорте, эксплуатации автотранспорта, а специальность «Автотранспорт» была преобразована в «Автомобили и автохозяйство». На транспорт приходили работать и выпускники других вузов. Например, директор АП № 11 Пружаны В. Макаревич закончил факультет механизации БИМСХ.

В новом десятилетии расширилось число ссузов, после которых приходили работать на автотранспорт, например, Могилевский машиностроительный техни-

кум. Минский автомеханический проводил прием учащихся на вечернее отделение по специальности «Техобслуживание и авторемонт» со сроком обучения 4 года 10 месяцев. Лидский индустриальный – на дневное и заочное отделение по этим специальностям на базе СШ и восьмилетней школы со сроками обучения 2 года 6 месяцев – 3 года 10 месяцев. Гомельский дорожно-строительный – на заочное отделение на подобные специальности. Начал подготовку работников автотранспорта ряд ТУ. Так, Мозырское № 84 проводило прием на курсы шоферов 3 класса. Слуцкое СПТУ готовила механизаторов со специальностью водителя. Для нужд автотранспорта ГПТУ № 14 г. Могилева выпускало автослесарей.

Значительное число водителей обучали АШ Минавтотранса, по приказу его министра от 29 марта 1973 г. отделу кадров и учебных заведений было поручено улучшить там качество практической подготовки [819, л. 12]. Но учеба продолжала мешать масса недостатков. Так, если план по подготовке шоферов 3-го класса в Витебской АШ в 1972 г. был выполнен, то по водителям автобусов нет (52,3%). В Брестской среди преподавателей лица со специальным образованием составляли лишь 58% [829, л. 106; 866, л. 181]. Все отмеченные факты мешали и количественной подготовке. Неудивительно, что по Минавтотрансу, например, в 1972 г. не хватало 3 тыс. водителей [245, л. 6, 16]. Во 2-й половине 1970-х гг. вместо АШ работали АУК, росло их техническое обеспечение. В Гомельском в 1979 г. проходили занятия в классе программированного обучения водителей. Но, объемы подготовки в таких комбинатах были небольшими, так, Брестским в 1977 г. для работы на городских маршрутах был подготовлено лишь 190 человек [228, л. 22]. В основе АУК была курсовая система, но повысить качество обучения они не смогли. Даже в Центральном в июле 1979 г. из 89 водителей автобуса с первого раза сумело сдать экзамен только 43 [296, с. 4]. То есть на будущее осталось много работы по улучшению качества подготовки. Существовали проблемы и в повышении квалификации, например, в Могилевском облавтоуправлении на ряде предприятий срывалась экономическая учеба. Поэтому местным облисполкомом 16 января 1973 г. было принято решение об организации курсов. На необходимость усиления внимания к повышению квалификации водителей указала в марте 1978 г. и комиссия Гродненского горсовета по транспорту и связи [678, л. 13; 234, л. 15]. С переменным успехом развивалось шефство опытных работников над молодыми.

Продолжили, к сожалению, с недостатками работать выпускавшие шоферов СТК, АШ и курсы ДОСААФ, из-за общей нехватки кадров они учили по ускоренным программам. В итоге, по словам начальника ГАИ УВД Мингорисполкома И. Худеева, причинами ДТП в 1974 г. оказалось отсутствие должных навыков в управлении, нетвердое знание правил дорожного движения [1289, с. 4]. В то же время приходили на работу все новые тысячи молодых водителей, за 1969-72 гг. только СТК в Несвиже подготовил 2 тыс. шоферов 3-го класса [972, с. 4]. А такие клубы были почти в каждом райцентре республики. Во многих организациях ДОСААФ будущие водители не получали глубокого представления о правилах, имели место случаи приписки часов вождения. Администрация ряда АШ слабо контролировала посещение занятий, однако допускала учащихся к экзаменам ГАИ, в результате чего они получали неудовлетворительные оценки. В итоге были приняты меры по совершенствованию обучения, усложнилась программа, были введены новые дисциплины. Развивалась профориентация, в 100 СШ БССР в 1970 г. было введено преподавание автодела для учеников 9 и 10 классов.

Не оставалась без внимания кадровая проблема на электротранспорте. Так, ГПТУ № 114 Минска с 1971 г. готовили специалистов по монтажу контактно-кабельной сети, с 1975 г. водителей троллейбуса [301, с. 2]. В свою очередь, СМ СССР 25 декабря 1972 г. обязал предприятия заключать с лицами, проходившими обучение в его учкомбинатах и на курсах, договоры по отработке 2-х лет после учебы. Учпункт Минского ТТУ выпускал ежегодно 230-250 водителей троллей-

бусов. Работали курсы по подготовке водителей трамвая в Витебском ТУ [935, л.137]. Развивалось шефство опытных работников над молодыми. В целом каждое транспортное подразделение стремилось развивать у себя свое собственное обучение, чтобы уменьшить зависимость от других ведомств.

Направления подготовки кадров на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. Что касается речников, то постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 17 сентября 1979 г. обязало улучшить подготовку специалистов. Широкий набор специальностей предлагал ЛИИВТ, в 1973 г. проводивший прием на 1 курс дневного обучения на 5 факультетов, в том числе водных путей и портов, он готовил инженеров по 6-ти специальностям, из них по экономике и организации водного транспорта. К речникам продолжали приходить и после окончания непрофильных вузов. Так, директор Днепро-Березинского предприятия водных путей А. Наумов закончил Брестский инженерно-строительный институт. Тем не менее, например, в 1973 г. по ВДРП из общего количества 1,65 тыс. человек персонала среднего звена высшее образование было только у 84, среднее специальное – у 748 работников [1164, л. 44, 145 об.]. В отмеченный период совершенствовалась работа ссузов. Так, 5 января 1973 г. был установлен срок обучения учащихся их дневных отделений на базе 8-летней школы в размере 4 года и на базе СШ 3 года по четырем специальностям.

Обучение массовым профессиям продолжалась на курсах, за 1975 г. на флоте республики с их помощью было подготовлено 0,7 тыс. рабочих, повышена квалификация у 1,9 тыс. [776, л. 66]. Причиной масштабной подготовки была нехватка кадров, так, в Верхне-Днепровском управлении пути при 2365 работавших в 1976 г. не доставало еще 296 специалистов. При 2462 работников на Петриковском СРЗ там был недокомплект на 213 человек [631, л. 2; 632, л. 2]. В целях повышения квалификации речников экономической учебой в 1975 г. было охвачено 3,1 тыс. человек. Постоянным было требование о проведении шефства опытных над новичками. На повышение роли мастера производственного обучения к тому же был направлен приказ ГУРФ в мае 1977 г. [778, л. 238]. Проводилась и профориентация, ежегодно в Гомельском клубе юных моряков и речников проходили учебу 700 курсантов.

В новом десятилетии в БССР появилось собственное учебное заведение авиаторов. Так, в 1975 г. на базе Минского консультпункта Киевского ИИГА было создано Минское авиатехническое училище, где готовились специалисты по эксплуатации радиоэлектронного и приборного оборудования. В марте 1978 г. состоялся первый выпуск, через год училища перешли на работу по единым планам по срокам обучения – 2 года 10 месяцев [1224, с. 26]. Сеть учебных заведений авиаторов была широка, в Минске, например, приняли выпускников Иркутского авиатехнического училища и ряда военных училищ. Проводилось обучение новых командиров самолетов в областных аэропортах [951, л. 96]. Для подготовки бортпроводников с 1971 г. в Минске работала вечерняя школа без отрыва от производства сроком 3,5 месяца. Значительное внимание уделялось повышению квалификации, толчком к чему послужило введение в 1971 г. нового Положения о присвоении классов и выдаче свидетельств летно-подъемному составу.

На трубопроводном транспорте было также несколько направлений подготовки кадров. Например, за 1973 г. в ПУНД индивидуальным и бригадным методом ученичества было обучено 42 рабочих, совместили профессию 24 специалиста, прошли обучение на курсах целевого назначения – 11, в школах передовых методов – 26. Тем не менее, текучесть кадров из-за условий труда и быта тогда составила 10,9% [147, л. 95, 96]. Заметим, что для решения кадровой проблемы необходимо было реализовывать целый комплекс мер как в учебных пунктах, так и на производстве.

3.5. Повышение кадрового потенциала транспортных предприятий в 1980-91 гг., основные итоги работы учебных заведений. Решать кадровые вопросы на транспорте приходилось постоянно, к этому органы власти и ведомства толкали рост производства и увеличение масштабов перевозок. Поэтому, например, XXVI съезд КПСС обратил внимание на необходимость обеспечения дальнейшего развития системы образования. В 1986 г. следующий съезд компартии Советского Союза обязал ведомства совершенствовать профессиональную ориентацию молодежи, развивать систему профессионально-технического образования. С повышением уровня подготовки учащихся было связано постановление союзных органов власти от 12 апреля 1984 г. В свою очередь, решение ЦК КПСС от 9 августа 1984 г. особое внимание предложило уделить комплектованию кадров пассажирского транспорта, где были значительные проблемы с обслуживанием населения, во многом связанные с недостаточной квалификацией работников. Тем не менее, несмотря на предпринимавшиеся усилия, транспортным предприятиям нашей республики пришлось развиваться в условиях нехватки ряда специалистов, не всегда удовлетворявшего их уровня квалификации рабочих массовых профессий.

Основные результаты подготовки кадров для железнодорожного транспорта, главные специальности. Внимание к учебе железнодорожников никогда не ослабевало. Исходя из Положения о железной дороге МПС СССР от 23 февраля 1989 г., одной из его задач была организация подготовки и переподготовки кадров. Тем не менее, для новых направлений работы специалистов готовилось мало, ощущалась нехватка их в целом, была велика доля лиц, не имевших высшего образования. Все это подтолкнуло ведомства изменить работу в вузах. Так, БИИЖТ с 1985 г. стал готовить кадры не для всей сети, как это было раньше, а только для трех дорог – Белорусской, Прибалтийской и Северной, расширилось целевое обучение. Шло обучение по 10 специальностям на дневном отделении, в том числе управление процессами перевозок, за 1953-91 гг. было выпущено до 22 тыс. специалистов [190, с. 3; 196, с. 10, 11]. В 1951-91 гг. работал Всесоюзный заочный ИИЖТ, там прошли обучение более 25 тыс. инженеров и экономистов, в 1991 г. по 16 специальностям [1211, с. 60]. Выпускники СШ, ссузов и ПТУ, если они поступали в вузы МПС на ряд специальностей, например, вагоностроение и вагонное хозяйство, должны были иметь стаж практической работы 6 месяцев. Однако пополнение инженеров и техников БЖД, окончивших учебные заведения, было недостаточным, что заставляло проводить работу по вовлечению в стационарное и заочное обучение [106, с. 504]. Было важным совместить практический опыт студента-заочника и его теоретическую подготовку.

Многие для улучшения кадрового состава дороги сделали ссузы, так, Оршанский ЖТ за 1944-91 гг. подготовил около 7 тыс. специалистов по 4-м специальностям [159, с. 328]. Брестский обучал техников в основном по путевой специальности, за 1971-91 гг. по всем профессиям обучил около 9 тыс. человек. Гомельский больше всего готовил техников-механиков, за 1971-91 гг. около 10 тыс. специалистов всех направлений [1334, с. 94]. Ежегодно Минское ГПТУ № 34 выпускало до 200 работников по 4-м основным специальностям. Гомельское ГПТУ № 35 готовило по 6-ти направлениям. В 1944-91 гг. Брестское ГПТУ № 27 выпускало рабочих по 26 профессиям [1078, с. 306]. То есть развивался ранее очерченный круг специальных учебных заведений железнодорожников.

Подготовка, переподготовка и повышение квалификации осуществлялись в ДТШ (Барановичской, Гомельской и Могилевской) и на предприятиях. В ДТШ готовились машинисты локомотивов и их помощники, электромеханики. Так, ДТШ в Гомеле за 1966-80 гг. обучила 3,5 тыс. машинистов. Гомельская обеспечивала переподготовку на машинистов электровозов и электромехаников. Барановичская за 1971-91 гг. выпустила около 9 тыс. специалистов по 9-ти направлениям, там повысили квалификацию 5 тыс. человек [540, с. 181]. В целом подготовка

кадров массовых профессий проводилась индивидуальным, бригадным и курсовым способом более чем по 50 профессиям [106, с. 505]. Всего за 1971-91 гг. в ДТШ и на предприятиях было подготовлено около 200 тыс. человек массовых профессий, в том числе около 40 тыс. с отрывом от производства [1334, с. 94, 95]. В отдельные периоды, когда усилий ДТШ было недостаточно, по решению руководства БЖД организовывались курсы на предприятиях, например, специалистов для оборудования участков диспетчерской централизацией [106, с. 505]. Минский вагонный участок приглашал на курсы по подготовке проводников вагонов и поездных электромехаников. Кадры как готовили, так и проводили их переподготовку. Например, ИТР периодически в 1970-80-е гг., не реже одного раза в 5-6 лет, повышали свою квалификацию. В рамках экономического эксперимента на БЖД была проведена работа по обучению рабочих смежным профессиям. В итоге высокий профессиональный уровень железнодорожников оказался одним из важнейших факторов, который влиял на выполнение ими своих производственных заданий, сгладил ухудшение социально-экономической ситуации на дороге в 1990-91 гг., стал основой для нового подъема отрасли в рамках Республики Беларусь.

Учебные заведения автотранспортного профиля, вопросы с качеством подготовки, положение дел на электротранспорте. Кадровому вопросу уделялось повсеместное внимание. Предлагая высшее автотранспортное образование, БПИ проводил прием на обучение с отрывом от производства на автотракторный факультет по 4 специальностям. Так, директор автобусного парка № 5 г. Минска С. Савицкий заочно окончил БПИ по специальности «Экономика и организация автотранспорта» в 1990 г. [1233, с. 4, 5]. Как и раньше, ряд руководителей проходили несколько этапов обучения, например, директор Слонимского автопарка № 3 В. Николаев закончил Лидский индустриальный техникум и Ленинградский сельхозинститут. Главным ссузом автотранспортников оставался Бобруйский АТТ, в 1991 г. там училось 700 человек. В свою очередь, Минский автомеханический техникум за 1946-91 гг. подготовил 30 тыс. работников по 10 специальностям [1316, с. 7]. Ряд специалистов продолжал выпускать Лидский инструментальный техникум. Увеличилось число специальностей в училищах. Вилейское ГПТУ № 48 готовило слесарей по ремонту автомобилей и сварщиков с правом управления автомобилями. Свирское среднее СПТУ № 17 проводило прием по специальности «Водитель автомобиля», Гродненское № 7 обучало электромонтеров-шоферов.

Продолжили свою работу АУК, главной задачей которых было повышение квалификации шоферов-практиков. Всего в системе Минавтотранса в 1981 г. обучалось 8 тыс. водителей, но оставалось после учебы работать в отрасли только 60% [569, с. 2, 3]. Как и раньше, при подготовке были недостатки, в Центральном АУК беспокойство вызывало обучение практическому изучению автомобилей. В целом по АУК в 1980 г. не сдавал экзамены с 1-го раза почти каждый 6-й человек. Как показали проверки Центрального и Гродненского АУК, учебный процесс там шел на слабой материальной базе, в 1-м полугодии 1984 г. ГАИ отстранила от экзаменов 317 выпускников Центрального АУК [98, с. 2]. Чтобы изменить ситуацию, министр автотранспорта БССР В. Бородич в 1985 г. предписал комбинатам осуществить мероприятия по улучшению подготовки. На совершенствование работы Гомельского АУК было направлено решение местного облисполкома [673, л. 52]. Такое внимание дало отдачу, так, в 1988 г. уже 93% выпускников АУК сдавали экзамены в ГАИ с 1-го раза. Гродненский АУК располагал 25 учебными классами и за 1945-91 гг. подготовил 50 тыс. водителей, автослесарей, дизелистов [189, с. 7]. При должном внимании работа учебных заведений давала ожидаемую от них отдачу, повышалось качество подготовки специалистов.

Как и раньше, наиболее низкой по качеству, но самой массовой по количеству была подготовка водителей в ДОСААФ. Так, только Шарковщинская АШ за 1967-91 гг. подготовила до 10 тыс. водителей. Но начальник ГАИ г. Минска Ху-

деев И. отметил, что отказывали в выдаче водительского удостоверения в 1981 г. каждому второму в группах СТК, например, Минского автозавода, затрачиваемых на подготовку водителя 3-6 месяцев было мало [1290, с. 2]. В итоге по ПТУ и СТК в 1980 г. не сдавал экзамены с 1-го раза каждый 3-й выпускник, в СШ – каждый 2-ой. Причиной слабой сдачи экзаменов было то, что учебно-материальная база подготовки не отвечала требованиям. К тому же СТК по профилю подготовки водителей было гораздо меньше, чем желавших получить права [381, с. 1]. В целом водителей-профессионалов готовили АШ и СТК в ДОСААФ, ПТУ, техникумы, институты, Министерство транспорта, Госагропром. То есть подготовка оказалась распыленной по многим ведомствам, что снижало ее качество. Исходя из этого, актуальным было повышение квалификации на предприятиях, там использовалась программа техникума, сдача зачетов по правилам движения. Продолжало действовать наставничество, эффективными мероприятиями были проведение систематической учебно-воспитательной работы и создание условий для стажировки. Но в целом подготовка фактически шла для замещения убывавших работников из-за их неудовлетворенности материальными условиями. Так, текучесть кадров, например, по автопаркам г. Гродно в 1987-89 гг. находилась в границах 8-14% [238, л. 25]. Дальше ситуация стала еще хуже, кадровый вопрос в 1990-91 гг. обострился. Многочисленность учебных заведений по подготовке водителей не оказалась решающим фактором по его разрешению, требовалось решать целый комплекс имевшихся проблем.

Кадров электротранспорта не хватало, так как училищ, где они готовились в БССР было только одно – Минское ГПТУ № 114, выпускавшее ежегодно по 62 водителя троллейбуса при потребности 630. Была высокой текучесть кадров, составлявшая, например, в 1984 г. по Бобруйскому ТУ около 35% [880, л. 31]. Но благодаря принятым мерам по расширению подготовки водителей и проведению мероприятий по их закреплению, ситуация улучшилась и их недокомплект в Гомеле, Могилеве и Бресте уменьшился в 1988 г. до 20% [881, л. 121]. Если отметить Минский метрополитен, то помощники машинистов поездов в 1984 г. были обучены на курсах при Харьковском метрополитене, в Ленинграде – машинисты эскалаторов, в ТШ Барановичей – дежурные по станциям метро. То есть для каждого нового транспортного подразделения требовались кадры соответствующей квалификации.

Возможности получения образования для работы на речном, авиационном и трубопроводном транспорте. Стало ближе высшее образование к речникам, так как в Гомеле действовал заочный филиал ЛИИВТ. Всего в ГУРФ на ноябрь 1987 г. было 10,5 тыс. работников, из них с высшим образованием был уже 0,8 тыс. и со средним специальным – 1,8 тыс. [784, л. 30]. То есть был достигнут резкий рост специалистов высшей квалификации, что было связано с усложнением выполнявшейся производственной деятельности. Стал готовить ряд специальностей Светлогорский индустриальный техникум, как и раньше, проводил выпуски Гомельский политехникум. Больше внимание стало подготовке лиц, занимавших руководящие должности. Так, в июле 1983 г. появился приказ ГУРФ, касавшийся кадров командного состава [782, л. 217]. Развивалось наставничество, так, рабочий А. Северинец с Речицкого ССРЗ за 1962-86 гг. обучил 16 человек. Продолжилась профориентация, с 1988 г. в Бресте действовать клуб юных моряков. Однако, обеспечить речной транспорт необходимым количеством специалистов оказалось делом сложным [237, л. 20]. Продолжала иметь место постоянная высокая текучесть кадров, в первую очередь, из-за тяжелых условий труда и быта.

Учебные заведения авиаторов в свою очередь для обеспечения фронта своей работы ввели зональную систему набора, которая себя оправдала и Минское училище с 1986 г. начало готовить специалистов по технической эксплуатации наземных радиосредств. Управление учебными заведениями МГА организовало в вузах подготовку специалистов в сокращенные сроки без отрыва от производства – 4 года 6 месяцев. Направлений подготовки кадров было несколько, так,

в 1989 г. в республике работал учебно-тренировочный центр БУГА во главе с П. Клименком. В свою очередь, Минское среднее ГПТУ № 32 в течение года проводило обучение бортпроводников, дежурных службы пассажирских авиаперевозок [557, с. 4]. В 1987 г. там впервые выпустили 64 бортпроводницы. Однако, в силу социально-экономических причин молодежь стала идти учиться менее охотно, что можно было переломить только в результате роста авиаперевозок и материальной базы отрасли, с чем как раз и были проблемы.

К услугам работников трубопроводного транспорта были различные вузы и ссузы, в Новополоцке функционировал свой техникум, готовивший специалистов по прокачке нефти. Использовались самые разные формы подготовки и переподготовки кадров, в 1983 г. стал действовать собственный учебно-курсовой комбинат НУНД, в школах конкретной экономики прошли обучение его 127 работников. В 1986 г. ряд работников прошел 3-месячные курсы организаторов промышленного производства и строительства в Ленинграде [626, л. 2, 8; 793, л. 105]. Укреплению кадрового потенциала содействовало то, что по НУНД текучесть кадров находилась в рамках 2,4-6,9% [790, л. 17; 149, л. 2]. Но здесь необходимо было еще и поддерживать благоприятные условия труда. В целом каждое предприятие при усилиях со своей стороны могло обеспечить подготовку специалистов и положительно решить кадровый вопрос.

Выводы по параграфу. В последние годы войны и первое послевоенное время для железнодорожников БССР наиболее проблемным было наличие среди них большого количества малоквалифицированных работников, для которых остро необходимо было повышение образовательного уровня. Как выход из ситуации, использовались ученичество, семинары, дорожные школы, школы передового опыта. В 1960-е гг. республике необходимы были машинисты для работы на новых видах тяги, для подготовки которых были открыты специальные курсы, введены новые специальности в училищах и дорожных школах.

Нехватка работников со средним специальным и высшим образованием в 1960-80-е гг. преодолевалась на ряде предприятий за счет целевого обучения с будущей отработкой выпускников, развития заочного обучения. Подготовка железнодорожных кадров в целом включала обучение в вузах (в том числе с 1950-гг. на территории БССР), в школах ФЗО, железнодорожных техникумах и училищах с конца 1943 г. Со 2-й половины 1940-х гг. действовали школы вначале паровозных, а в 1960-е гг. тепловозных машинистов, дорожные технические школы.

Главными сложностями на автотранспорте были нехватка водителей, их невысокая первоначальная квалификация, являвшаяся следствием слабой подготовки в автошколах. Автошколы, в свою очередь, испытывали трудности с материальной базой и уровнем квалификации преподавательских кадров, особенно во 2-й половине 1940-х – 1-й половине 1960-х гг. В значительной степени ситуация была исправлена, но не до конца в системе Минавтотранса, когда в 1965 г. там были созданы автокомбинаты. По школам и автомотоклубам ДОСААФ качество преподавания осталась невысоким, что заставляло автохозяева доучивать их выпускников на рабочих местах.

На автотранспорте получение высшего образования происходило на базе факультетов политехнических и автодорожных вузов, среднее специальное давали автомеханические, автодорожные, индустриальные техникумы, однако количество специальностей и объем выпуск специалистов автотранспорта там был небольшим, что держало на невысоком уровне их количество в отрасли. С 1960-х гг. выросло количество профтехучилищ, где одним из направлений работы был выпуск шоферов, а также автослесарей, которые были в большом дефиците на предприятиях. Работники электротранспорта чаще всего готовились на специальных курсах при предприятиях. Тем не менее, водителей не хватало, несмотря на рост

масштабов подготовки, главной причиной чего была высокая текучесть кадров из-за неудовлетворенности условиями труда, быта и уровнем оплаты труда.

У речников республики возможность получить высшее образование была только за ее пределами, в первую очередь в Ленинграде. Среднее специальное образование им предлагалось с конца 1943 г. в Гомеле, как в техникуме, так и в ремесленном училище. В конце 1950-х гг. больше надежд речники стали возлагать на учебные комбинаты, где их обучали совмещению профессий. В 1960-е гг. масштабы подготовки уменьшились, ряд училищ были закрыты, что привело к невысокому уровню лиц с высшим и средним специальным образованием.

Гражданские авиаторы республики до середины 1980-х гг. получали высшее и среднее специальное образование только за ее пределами. На авиапредприятиях БССР в 1944-1950-е гг. проходило повышение квалификации с помощью командирской учебы, затем технической учебы, курсов, пилотов-наставников. На трубопроводном транспорте шире всего применялась деятельность учебных комбинатов.

В целом на транспортные предприятия приходили работать и после непрофильных учебных заведений, а с другой стороны, выпускники транспортных вузов, ссузов и училищ, курсов и учебных пунктов уходили с них, что усложняло там кадровую ситуацию.

Выводы по главе. Ведомства и органы власти республики были постоянно заинтересованы в выполнении и перевыполнении производственных заданий, удовлетворении потребностей экономики и населения в транспортных услугах, для чего использовалась экономическая стимуляция труда, реформы и эксперименты, разрабатывались и внедрялись передовые приемы, шла подготовка и переподготовка кадров. Такие вопросы постоянно оставались актуальными, так как развитие хозяйства требовало дальнейшего укрепления работы транспорта по доставкам грузов, все больше внимания к себе привлекали пассажирские перевозки. Развитие хозрасчетных отношений на транспорте создавало у его работников стимулы к высокопроизводительному труду, рациональному использованию имевшихся машин, оборудования и материалов, но в полной мере они распространены не были, так как экономика республики была централизованной, предприятия зависели от ведомств. При проведении экономической реформы 1965 г. остались в силе многие административные рычаги управления транспортом, что не позволило реализовать на практике все заложенные в ней возможности, хотя и был достигнут значительный рост перевозок, повысилась их эффективность. Передовые приемы были постоянно востребованы на транспорте. При их помощи можно было повысить производительность имевшейся техники, не дожидаясь новых поставок, более рационально организовывался перевозочный процесс, когда для него требовалось меньше подвижного состава и производственных объектов при более высоком конечном результате. В рамках проводившихся на транспорте реформ и экспериментов возросли требования к уровню образования как самих работников, так и их руководителей. Без постоянного повышения квалификации обслуживающего персонала было также невозможно успешное и быстрое внедрение, совершенствование распространявшихся на транспортных предприятиях передовых методов труда. Учебные заведения транспортного профиля стремились учитывать пожелания производства, откликались на появление новых видов техники и оборудования, учитывали необходимость повышения доли специалистов с высшим и средним специальным образованием. Однако решение кадровой проблемы на транспорте было глубже, чем казалось на первый взгляд, так как мало было подготовить работника, необходимо было еще и закрепить его на предприятии. В противном случае усилия учебных заведений направлялись только на возмещение убывавших специалистов, которых могли не устраивать условия труда, его оплата, возможности социальной базы.

ГЛАВА IV ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА И ОТДЫХА РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА

§ 1. Условия труда и быта на транспортных предприятиях

1.1. Ситуация с условиями труда на белорусских транспортных предприятиях в конце 1943 – 1949 г. и попытки ее улучшения. Условия труда в отмеченный период были сложными, здесь сказывалась не до конца восстановленная материально-техническая база, нехватка самого необходимого. При слабом снабжении работа транспортников во многом шла по непрерывному графику, часто при любой погоде. Но, несмотря на трудности, органы власти и ведомства пытались создать условия для высокопроизводительного труда, что нашло отражение в Законе СССР о пятилетнем плане восстановления. Например, согласно этому закону увеличивался уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ [1129, л. 1]. Сделать труд более благоприятным предлагалось и в Законе о пятилетнем плане восстановления БССР на 1946-50 гг. В свою очередь, XIX съезд КП(б)Б обязал ведомства уделять больше внимания механизации трудоемких работ и внедрению новой техники [270, с. 3]. Специальное решение о мерах по улучшению погрузочно-разгрузочных работ на транспорте 29 июня 1948 г. вынесло и белорусское правительство. Совершенствование условий труда являлось одной из главных задач профсоюзов. Так, на защиту здоровья человека от воздействия вредных производственных факторов была направлена деятельность Всесоюзного центрального научно-исследовательского института охраны труда ВЦСПС. В целом транспортники и органы управления понимали, что без создания благоприятных условий труда трудно было ожидать от специалиста полной отдачи и выполнения производственных заданий.

Сложности в организации труда на железнодорожном транспорте. У каждого транспортного подразделения была своя специфика труда и свои трудности. Например, одним из факторов, усложнявших работу железнодорожников, были нарушения в нормировании труда, в конце 1943-44 гг. ожидание рейсов машинистами и кочегарами на БЖД доходило до 20 часов [213, л. 308]. Ситуация к лучшему здесь менялась медленно, отдельные бригады Могилевского кондукторского резерва и в 1946 г. работали без отдыха до 30 часов. О сложностях было известно, и поэтому 17 января 1947 г. появилось постановления СМ СССР об обеспечении режима работы и отдыха локомотивных бригад [1117, л. 77]. За 1947-48 гг. оно во многом было реализовано, но сверхурочные работы долгое время оставались частым явлением. Большую роль в улучшении условий труда играли профсоюзы. В этих целях они занимались конкретными производственными проблемами, обращали внимание на необходимость восстановления электрического освещения и отопления, окон и дверей в рабочих помещениях. Но, несмотря на такие усилия, производственные условия длительное время на ряде предприятий оставались неблагоприятными.

Железнодорожники испытывали дефицит спецодежды, не был налажен ее ремонт [1126, л. 50]. За 1944-46 гг. не удалось восстановить стрелочные посты на Гомельском отделении. На Полоцком вагонном участке за 1944-48 гг. так и не были выполнены приказы начальника дороги по ремонту производственных помещений. Однако, в тех местах, где к улучшению условий труда профсоюзные и партийные организации относились более ответственно, ситуация в лучшую сторону менялась быстрее. Так, профком ст. Гомель-Сортировочная сумел за 1945-46 гг. настоять на ремонте пунктов техосмотров, к зиме там были переложены печи и остеклены окна. Впервые в 1946 г. были освещены служебные помещения, посадочные и погрузочные площадки ряда небольших станций БЖД. Много решений принималось и по ме-

ханизации труда, так пленум ЦК КП(б)Б в июне 1948 г. обязал Управление Западного округа МПС обратить особое внимание на погрузку массовых грузов, В свою очередь, Бюро ЦК КП(б)Б и белорусское правительство контролировало реализацию мероприятий по механизации транспортировки, например, леса.

Неблагоприятные факторы труда на автомобильном, речном и воздушном транспорте БССР и их минимизация. Трудно решаемой проблемой была высокая доля использования ручного труда и на автотранспорте общего пользования, например, при погрузке автомобилей, так как хозяйства не были обеспечены механизмами. Материальная база Минавтотранса пока еще была слабой, большинство ремонтных мастерских располагалось в непригодных помещениях. К тому же резко ухудшались условия труда в зимних условиях, когда шофера страдали от холода вследствие непригодности техники [474, л. 4]. Водителям постоянно приходилось сталкиваться и с вредным воздействием на свой организм выхлопных газов. Решение подобной проблемы растянулось на многие годы, пока промышленность СССР не научилась выпускать более совершенные модели автомашин и автобусов, но попытки улучшить ситуацию предпринимали местные изобретатели и рационализаторы, в ряде случаев удачно применявшие различные приспособления, облегчавшие труд и защищавшие человека от неблагоприятных факторов.

Особенностью труда речников в свою очередь являлось его сезонность и прерывность процесса движения, что изматывало физически. Наиболее тяжелыми были условия труда у кочегаров на паровых судах, что приводило к постоянным проблемам с их кадрами. Обычным явлением были неудовлетворительные производственные условия на СРЗ [495, л. 385]. Наибольшие трудности там были зимой, когда не хватало средств переложить печи и остеклить окна. Чтобы улучшить условия навигации, необходимо было поддерживать в порядке водные пути, это заставляло речников для расчистки перекатов десятки километров пешком добираться на места своей работы, так как судов не хватало [150, л. 1, 2; 836, л. 4]. Проблемы были повсеместными. Так, основная часть грузов на причалах перерабатывалась вручную. Из-за недостаточной освещенности участков погрузочных работ в портах было много случаев травматизма [475, л. 37]. Тем не менее, вопросы облегчения труда решались. Так, в 1944 г. нарком речного флота СССР З. Шашков предложил форсировать механизацию работ и полнее использовать подъемные краны [1128, л. 14]. Большие надежды связывались с совершенствованием технологических процессов обработки судов в портах и на пристанях. Например, в 1946 г. в Гомельском порту началась механизация загрузки судов углем, через год там действовали плавучие перегружатели, 10 транспортеров, но не на полную мощность [835, л. 6]. Впоследствии в процессе восстановления ситуация с подобными механизмами была улучшена.

В свою очередь, авиаторам республики в 1944-45 гг. приходилось работать при частом отсутствии зимней одежды, обуви и совершать рейсы на самолетах со значительными техническими неисправностями, что приводило к авариям [695, л. 38]. Чтобы преодолеть эти трудности БРК профсоюза в 1947 г. издал постановление об улучшении работы своих организаций [863, л. 66]. Изменению ситуации с производственными условиями помогали также смотры охраны труда, техники безопасности и промышленной санитарии [796, л. 222]. Но главным оказывался поиск необходимых средств, чтобы привести содержание рабочих мест в соответствии с нормативами.

1.2. Реализация мер по улучшению производственных условий на транспорте в 1950-е гг. После восстановления разрушенного хозяйства у органов власти появилось больше возможностей улучшать условия труда. Так, XXI съезд КПБ дал новое поручение министерствам принять меры по механизации погрузочно-разгрузочных работ [255, с. 2]. Внимание к условиям труда усиливалось постоянно, так, июльский пленум ЦК КПСС в 1955 г. потребовал повышения уровня

автоматизации, предложил комплекс мер по ее развитию [1271, с. 41]. Обширные указания по улучшению условий труда дал XX съезд КПСС. Облегчению трудовой деятельности содействовал Указ Президиума ВС СССР от 25 апреля 1956 г. об отмене уголовной ответственности за самовольный уход с предприятия. Такой указ был важен, так как ранее широко практиковалась отдача под суд за нарушения дисциплины, во многом вызванные тяжелыми условиями труда [628, л. 11]. В свою очередь, пленум ЦК КПБ в октябре 1958 г. посчитал недопустимым, что отдельные руководители мирились с нарушениями законодательства о труде. Июньский пленум ЦК КПСС 1959 г. предложил разработать дополнительные мероприятия по механизации труда. Вскоре, в июле этого года и пленум ЦК КПБ предложил активнее заниматься ликвидацией тяжелого труда. Внимание партийных органов к условиям труда было неслучайным, так как они хорошо понимали их взаимосвязь с ростом производительности труда.

Работники стали больше защищены со стороны профсоюзов, так, комиссия ФЗМК по охране труда, исходя из положения от 8 февраля 1951 г., следила за снабжением спецодеждой. Основные вопросы режима рабочего времени регламентировались Типовыми правилами внутреннего трудового распорядка. Разбирала ситуацию с условиями труда комиссия по трудовым спорам. XI съезд профсоюзов СССР обязал ВЦСПС потребовать от хозяйственных руководителей соблюдения трудового законодательства. Безопасностью и охраной труда с 1956 г. активнее занимались инженеры техники безопасности, профсоюзная инспекция охраны труда, техническая и санитарная инспекции. Профкомы заключали с администрацией колдоговоры, в которых предусматривались мероприятия по улучшению производственных условий [290, с. 65, 67]. Значимым было и то, что статья № 10 Положения о правах месткома от 15 июля 1958 г. ограничила основания для увольнения работника. В то же время руководители ряда министерств не принимали необходимых мер к созданию здоровых условий труда, так, на XX съезде КПСС руководитель ВЦСПС Н. Шверник отметил слабое внимание к вопросу о снабжении спецодеждой.

Облегчение труда белорусских железнодорожников, основные направления работы. Для улучшения условий труда необходимо было прилагать совместные усилия органов власти и ведомств. Так, исходя из требований XXI съезда КПБ, министерства пытались механизировать погрузочные работы на своих предприятиях, облегчая прием вагонов для железнодорожников. Внедрение таких средств было предложено и на XX съезде КПСС [93, л. 2]. Вопросами улучшения производственных условий постоянно занималось Главное управление труда, заработной платы и техники безопасности МПС. Но много проблем требовало неотложного решения, так, не были механизированы и не освещались многие погрузочные пункты БЛЖД, на ее вагонных участках тяжелые работы чаще всего производились вручную [764, л. 12, 13]. С течением времени ситуация изменилась. Например, в вагонных участках БЖД, первоначально в Барановичах, с 1955 г. стали использовать моечные машины для очистки колесных пар, была механизирована подача тележек при ремонте. Транспортировка и постановка вагонных дверей осуществлялись с помощью крана и приспособлений малой механизации. Но до конца проблема решена не была. Так, сведения о низком уровне механизации на БЖД и большом количестве сверхурочных работ попали в ее отчет по основной деятельности и за 1958 г. [622, л. 63, 81]. Здесь требовалось выделения значительных объемов средств, которых не доставало.

Со временем требования к условиям работы становились жестче. Например, на ст. Березина в середине 1950-х гг. часто поднимали вопрос о перебоях в электрическом освещении, в то время как в конце 1940-х гг. пользовались керосиновыми лампами. Одним из направлений в улучшении условий труда стало благоустройство помещений для отдыха локомотивных бригад, за что высказалось сове-

шание актива ЖД созданное ЦК КП(б)Б 3-4 апреля 1952 г. В 1958 г. организация труда локомотивных бригад осуществлялась в соответствии с установленной законом продолжительностью непрерывной работы не более 12 часов. После поездки в месте постоянной работы бригадам предоставлялся отдых в 2 раза больше продолжительности поездки [380, с. 23]. На каждом тяговом участке режим работы устанавливался графиком оборота локомотивов, но он нарушался, особенно плохо сказывалось отсутствие еженедельных выходных дней. В то же время использование именного графика движения поездов на БЖД по направлению Брест–Минск–Борисов позволило машинистам с 1958 г. располагать своим свободным временем. Применяя сменную езду, машинисты стали регулярней получать выходные дни, что способствовало увеличению их трудоспособности.

Ситуация с производственными условиями на автотранспорте общего пользования республики. Работникам автотранспорта в 1-й половине 1950-х гг. также приходилось преодолевать проблемы, связанные с большой долей сверхурочных работ и слабо развитой материальной базой. Они проводили ремонты в непригодных помещениях, на некоторых предприятиях рабочие из-за нехватки гаражей работали на открытом воздухе, не всегда обеспечивались теплой одеждой [85, лл. 57, 58]. В большинстве автохозяйств МАТЩД отсутствовали машины техпомощи, продолжала оставаться нерешенной проблема механизации погрузочно-разгрузочных работ [1122, л. 60]. Спецификой деятельности транспортников была их работа в выходные дни, сопровождаемая простоями автомобилей из-за проблем в производственном процессе. В итоге по АТК текучесть кадров, например, в 1950 г. составляла 41,2% [616, л. 38]. Это, в свою очередь, создавало препятствия для роста объемов перевозок, так как не хватало работников.

Условия и характер организации работ на автотранспорте общего пользования во 2-й половине 1950-х гг. изменились в связи с использованием централизованных перевозок и применением производительных погрузочных механизмов, внедрялась и перевозка грузов в контейнерах. Созданию благоприятных условий работы с этилированным бензином было посвящено постановление СМ БССР от 15 декабря 1955 г. [478, л. 87]. Тяжелые условия на производстве органы власти пытались частично компенсировать введением дополнительных отпусков. С другой стороны, в областотрестах в 1957-59 гг. механизировались смазка и мойка автомобилей, в ряде хозяйств применяли подачу сжатого воздуха для технологических нужд [211, л. 61]. В свою очередь, месткомы стремились ликвидировать сквоньяки в гаражах, снабдить мойки теплой водой, оборудовать пункты обогрева рабочих. Проведение таких мероприятий благоприятно сказывалось на выполнении плана перевозок. Тем не менее, постановление СМ БССР от 11 мая 1959 г. отметило то, что на ряде предприятий в результате беспечного отношения руководителей к вопросам труда имели место несчастные случаи [1, л. 44, 45]. Это указывало на то, что в вопросах улучшения производственных условий предстояло еще многое сделать.

Улучшение условий труда на речном и воздушном транспорте. В 1950-е гг. у речников также не был еще решен вопрос с механизацией трудоемких работ, с одной стороны, скоростная обработка судов проходила с помощью законченного цикла механизации, но с другой – трюмных работ это касалось слабо [500, л. 8]. Пока еще не использовались контейнеры и пакетирование грузов на поддонах, что могло бы облегчить труд, был непреодолим сезонный характер работы плавсостава. Подобные факторы держали текучесть кадров по ГУРФ на уровне 20-25% в год [137, л. 39]. Отставала техническая база флота. Так, ряд судов в начале 1950-х гг. отправлялся в рейс с освещением при помощи керосиновых ламп, а недостаток жилых помещений приводил к недокомплекту личного состава [501, л. 9 об.]. У службы обустройства судоходного пути по Днепру не хватало экскаваторов. Слабой была механизация на ряде СРМ, что приводило к высокому уровню сверхурочных и ручных работ. Ремонт флота проходил в зимний период под открытым небом, и

речникам постоянно приходилось сталкиваться с отсутствием качественной тепловой одежды, на что в 1958 г. обратила внимание 2-я Белорусская конференция отраслевого профсоюза. Сделал замечания в своем постановлении от 29 декабря 1959 г. и Президиум БРК отраслевого профсоюза [485, л. 23]. Во многом без контроля месткомов за условиями труда ситуация была бы еще более сложной.

Важным средством, улучшившим условия труда в середине 1950-х гг., стало применение механических и химических средств зачистки корпусов судов. Суда новых серий стали выпускать с электромеханическими лебедками и приборами управления механизмами, для освещения бакенов применялись электричество и автоматика [839, л. 2]. Другое дело, что их не хватало. Речники постоянно пытались решить проблему высокой доли ручного труда. Так, новый устав внутреннего водного транспорта СССР от 1 января 1956 г. обязал грузоотправителей создавать причалы с погрузочными механизмами. В результате подобных усилий за 1950-57 гг. переработка флота БССР механизмами увеличилась в 7 раз при росте числа рабочих только в 1,3 раза. За 1945-58 гг. механизация погрузочных работ выросла в 2 раза, но слабой стороной осталась транспортировка грузов с судов [136, л. 5]. Тем не менее, несмотря на выполнение ряда мероприятий, направленных на улучшение условий труда, внедрение средств механизации по ГУРФ медленно снижался травматизм. За 1958 г. в 80% случаев причиной оказалась неудовлетворительная организация рабочих мест [170, с. 2]. Таким образом, на будущее остался еще большой фронт работ.

Трудности затрагивали всех, так, ограниченность материальных ресурсов в экономике приводила к тому, что даже такому высокотехнологичному виду транспорта как воздушному приходилось работать в 1950-е гг. в условиях нехватки электроэнергии на аэродромах [665, л. 3]. К тому же областные аэропорты, например, Витебский, предлагали своим авиаторам стесненные производственные площади на земле. Особое, но не всегда эффективное внимание, как показала практика, уделяли авиаторы охране труда [800, л. 647]. В дальнейшем, с ростом перевозок и соответственно возможностей авиаторов производственные условия у них удалось улучшить.

1.3. Усиление внимания к условиям труда транспортников БССР в 1960-е гг. С каждым новым десятилетием производственная сфера во многом становилась более благоприятной, хотя и не так быстро как хотелось бы транспортникам. В течение 1960 г. по решению XXIV съезда КПБ произошел перевод рабочих и служащих на 7-часовой рабочий день [263, с. 2]. В свою очередь, инструкцией Президиума ВЦСПС от 29 декабря 1962 г. были определены правила установления сокращенного рабочего дня и дополнительных отпусков при вредных условиях труда. В 1967 г. произошел перевод рабочих уже на 5-дневную рабочую неделю продолжительностью 41 час. Тем не менее, с обеспечением благоприятных трудовых условий было много сложностей, так, на недопустимость медленного внедрения прогрессивной технологии указал XXV съезд КПБ [264, с. 3]. В постановлении ЦМ СССР и ВЦСПС от 23 января 1962 г. были отмечены высокий уровень травматизма и заболеваемости. В свою очередь, ЦК КПБ в 1965 г. в своем постановлении потребовал исправить ситуацию с нарушениями законодательства на предприятиях [497, л. 14]. Здесь многое зависело от позиции профсоюзов. Так, комиссии охраны труда месткома, используя Положение от 4 октября 1963 г., добивались проведения мероприятий по созданию здоровых условий труда, содействовали внедрению современной технологии, автоматизации с целью ликвидации тяжелых ручных работ, проверяли использование средств на оздоровление [1026, с. 40]. В условиях новой системы хозяйствования по реформе 1965 г. предприятия применяли для облегчения труда своих работников фонд развития производства, значимым средством оздоровления условий профессиональной деятельности являлась научная организация труда.

Факторы влияния на производственные условия железнодорожников.

Значимыми здесь оказались партийные решения, так, в июле 1960 г. пленум ЦК КПСС предложил программу механизации и автоматизации производственных процессов. Улучшение производственной сферы зависело от нескольких факторов. Так, оказал свое влияние перевод рабочих на 7-часовой рабочий день, когда железнодорожникам было разрешено предоставлять не один, а два перерыва во время работы. Для поддержания нормальных производственных условий проводились реконструкция системы приточной вентиляции в цехах, мероприятия по улучшению температурного режима [490, л. 55]. В целях облегчения условий труда и увеличения скорости движения паровозы БЖД в 1962 г. были переведены на угольно-нефтяное отопление. Большие изменения были связаны с применением тепловозной и электрической тяги, новых вагонов и путевых машин [508, л. 6]. При прогрессивных видах тяги облегчался труд локомотивных бригад, ликвидировались профессии, связанные с тяжелым физическим трудом, такие, как работники угольных складов. С механизацией работы сортировочных горок сократилось применение труда башмачников, распространение автосцепки облегчило условия работы составителей. За 1959-68 гг. уровень механизации работ по содержанию пути на БЖД вырос с 15% до 27,9% [1317, с. 9]. В конце 1960-х гг. на БЖД в целом были механизированы трудоемкие процессы в локомотивном, путевом, вагонном и грузовом хозяйствах, автоматизированы компрессорные.

Широкие перспективы по улучшению условий труда были связаны с применением автоблокировки, автоматической локомотивной сигнализации. Автоматизация торможения вагонов на сортировочных горках и поездная радиосвязь облегчили труд многих профессий. Для защиты локомотивных бригад, электромехаников и монтеров электровозы оборудовались специальными вентилями. Были разработаны новые виды приспособлений, стендов и механизмов, облегчавших труд ремонтников, действовали лаборатории транспортной светотехники, вентиляции, по борьбе с шумом и вибрациями, индивидуальных средств защиты [1032, с. 118, 119]. Рекомендации по улучшению условий труда были разработаны ВНИИ железнодорожной гигиены. Но не все задуманное удавалось реализовать в запланированные сроки, так, в 1964 г. на БЖД многие объекты не были обеспечены необходимыми механизмами. Работе проводников пассажирских составов сопутствовали ночные смены и оторванность от дома. XX съезд отраслевого профсоюза в 1968 г. отметил недостатки в снабжении спецодеждой и спецобувью. Локомотивным бригадам не всегда предоставлялись еженедельные дни отдыха, они совершали поездки с нарушениями непрерывной продолжительности работы [1113, л. 118]. Для преодоления этого негатива председатель ЦК отраслевого профсоюза Е. Чередниченко предлагал шире использовать именные графики работ, когда машинист знал о времени своей поездки.

Решение проблем с обеспечением благоприятных условий труда автотранспортников и работников электротранспорта. Работа здесь шла в нескольких направлениях. Так, в помещениях, где производился ремонт деталей и агрегатов автомобилей, работавших на этилированном бензине, применяли приточно-вытяжную вентиляцию. К тому же предприятия старались повышать качество ремонта, чтобы сократить вредное влияние шума и вибрации на водителей. Создание благоприятных условий работы на транспорте являлось и одним из гарантов его безопасной эксплуатации. Если предусматривалось движение автомобиля более чем 12 часов без предоставления шоферу нормального отдыха, то автомобиль обслуживался двумя шоферами [395, с. 24, 25]. Но, когда данные требования не соблюдались, имели место происшествия, так, в Минском АП № 1 за 1965 г. произошло 62 случая травматизма с потерей 1 тыс. дней. К тому же по Минавтотрансу происходили нарушения режима рабочего времени (сверхурочные, отмена выходных дней). Тяжелыми считались условия работы на пассажир-

ском автотранспорте, так как шоферам приходилось рано начинать работу, поздно ее заканчивать [242, л. 155]. Там, где внимание к нуждам работников было ослаблено, им приходилось работать в антисанитарных условиях, отсутствии вентиляции и отопления в автопарках [677, л. 218]. Не всегда на предприятиях использовались имевшиеся у них возможности по улучшению условий труда. Так, при исправной механизированной моечной установке, мойка автомобилей, например, в автобазе № 1 Брестского облавтотреста происходила вручную [766, л. 129]. В итоге неблагоприятные условия труда оказывались наряду с отсутствием жилья одной из основных причин текучести кадров.

Недостаткам продолжали противодействовать профсоюзы, так, их техническая инспекция имела право приостанавливать работу там, где возникала угроза здоровью работников. По словам председателя БРК отраслевого профсоюза В. Чуковича, проводившиеся смотры по культуре производства помогали повышать механизацию и автоматизацию тяжелого и ручного труда [1307, с. 2]. Положительным примером была Гомельская область, на ее территории с 1964 г. получили распространение механизированные моечные установки грузовых автомобилей, участки по уходу за шинами, посты централизованной смазки и заправки. В Минске для облегчения труда водителей городского транспорта в 1967-68 гг. была установлена прямая связь между диспетчерскими пунктами и конечными остановками автобусов [242, л. 146]. В конце 1960-х гг. было более четко регламентировано рабочее время водителя, сокращенный до 7 часов рабочий день действовал для водителей автобусов при интенсивном движении на улицах.

В ряде случаев условия труда транспортников усложнялись, так, постановлением СМ СССР от 24 января 1969 г. был произведен перевод части водителей и кондукторов городского транспорта, в том числе электротранспорта с их согласия на режим работы с разделением смены на две части. Это приводило к дополнительной утомляемости работников. Однако определенной предварительной компенсацией за рост сложности труда было введение пятидневной рабочей недели с 2 выходными днями согласно постановлений союзных органов власти от 7 марта 1967 г. и республиканских от 8 апреля 1967 г. [242, л. 98]. Но у транспортников при скользящей рабочей недели этот фактор имел небольшое влияние. Более значимым было улучшение производственной базы, но это удавалось не всегда.

Облегчение условий труда у белорусских речников и авиаторов. Крупным шагом здесь также стало введение 7-часового рабочего дня, на СРЗ он появился в октябре 1959 г., в пароходствах и бассейновых управлениях в феврале-марте 1960 г. [1082, с. 46]. При 7-часовом рабочем дне на судах по инициативе профсоюзов вводили бригадный метод, который позволял предоставлять выходные дни плавсоставу на протяжении всей навигации. Но сложными были условия труда на тех судах, где применяли метод проводки барж путем толкания, так как для этого не хватало оборудования. К тому же на СРЗ в 1960-61 гг. новейшая техника внедрялась мало, в результате большой удельный вес занимал ручной труд [1112, л. 7]. Неблагоприятными оставались условия труда на путевых участках, так как мастерам на лодках приходилось обслуживать линии длиной до 60 км [771, л. 3]. Требовалось наращивать техническое оснащение вспомогательных речных служб.

В то же время улучшению трудовых условий путейцев содействовали электрификация и автоматизация судоходной обстановки. На техучастках стали больше использовать эхолоты для измерения глубин и автоматы зажигания огней на бакенах. Внедрялись автоматизация управления судовыми силовыми установками, механизация трудоемких работ по швартовке, зачистке трюмов, подъему якорей [769, л. 8]. В ряде портов на переработке песка стали использовать гидравлические установки, увеличилась протяженность механизированных причальных линий. За годы семилетки выведение из эксплуатации паровых судов в ГУРФ и замена их дизельными позволили ликвидировать тяжелый труд кочегаров и улуч-

шить условия работы экипажей [243, л. 176]. Это дает возможность отметить, что наряду с сокращением продолжительности рабочего дня, одним из основных факторов, улучшавших производственные условия речников, оказался технический.

Свои сложности были у работников авиации, в 1960-е гг. так получилось, что неблагоприятные условия труда сложились в периферийных аэропортах, где часто отсутствовали средства на самое необходимое для организации полетов [182, с. 20]. Улучшить ситуацию стремились местные парторганизации, выступавшие с ходатайствами о возведении новых производственных помещений. Решению проблем пытались помочь и профорганизации, так, перед XIII съездом профсоюза авиаторов СССР его председатель Мишинкин В. в 1967 г. предложил шире внедрять НОТ, позволявшую изменять производственную обстановку в лучшую сторону.

1.4. Основные проблемы в области условий труда в 1970-е гг. и пути их разрешения. Ряд производственных вопросов являлись нерешенными многие десятилетия, например, наличие большой доли ручного труда. Поэтому пленум ЦК КПБ в апреле 1970 г. указал на необходимость осуществления комплексной механизации складских операций, а XXVII съезд КПБ обязал довести механизацию погрузочно-разгрузочных работ до 70% [266, с. 3]. В свою очередь, ВС СССР 15 июля 1970 г. принял основы законодательства СССР и союзных республик о труде, где большое внимание было уделено его облегчению и упорядочению. Этот вопрос поднимался на уровне органов власти как часть планирования дальнейшего развития транспорта. Так, наметил широкую программу мероприятий по оздоровлению труда и XXIV съезд КПСС. Своевременным оказалось постановление ЦК КПСС о мерах по устранению нарушений законодательства о режиме труда от 3 февраля 1972 г., также положительную роль сыграло решение союзного правительства от 23 мая 1973 г. об улучшении нормирования труда. В тот момент появилось и постановление ЦК КПСС о повышении уровня механизации работ, в том числе и на транспорте. За создание обстановки, исключавшей профзаболевания, высказался ноябрьский (1979 г.) пленум ЦК КПСС. Соответственно его предложениям появилось постановление ЦК КПСС о сокращении текучести кадров от 13 декабря 1979 г. Важную роль в обеспечении благоприятных производственных условий играли колдоговоры, предусматривавшие нормативы о сменности труда в соответствии с условиями производства.

Мероприятия по улучшению условий труда на БЖД. Значимое влияние здесь продолжали оказывать парторганы, так, пленум ЦК КПБ в апреле 1970 г. обязал БЖД за пять лет довести, например, уровень механизации при капремонте путей до 85% [982, с. 2]. В целях изменения производственных условий железнодорожники пересматривали, разрабатывали и внедряли нормы обслуживания машин, механизмов, оборудования, аппаратуры и рабочих мест [481, л. 12]. Их достижением было доведение уже в 1971 г. уровня механизации погрузочно-разгрузочных работ на БЖД до 85%. Труд облегчался по многим направлениям. Так, за 1977-79 гг. на ряде участков была внедрена механизированная продажа билетов в пригородном сообщении [228, л. 53]. Важным являлось и распространение передового опыта. Многого закладывалось на стадии строительства производственных объектов. В этих целях Президиум ЦК отраслевого профсоюза занимался преодолением недостатков в разработке их проектов. К тому же по действовавшему кодексу законов о труде было запрещено введение в эксплуатацию предприятий, в серийное производство машин и оборудования не отвечающих требованиям охраны труда. Соответственно новые локомотивы отличались просторными кабинами, улучшенным освещением, отоплением и вентиляцией, там были уменьшены шум и вибрации, [73, с. 43]. Но радикально проблема решена не была.

Положительное в обеспечении труда соседствовало с отрицательным. Если в целом НТП с тяжелых ручных и опасных работ освободил тысячи железнодорож-

ников, то уровень механизации работ в путевом хозяйстве и подъемном ремонте повышался медленно. Сложностей добавляло то, что каждая профессия несла в себе массу особенностей, например, на тепловозах и электровозах возросли скорости, что повысило нервно-эмоциональное напряжение машиниста [119, с. 38]. В большинстве случаев локомотивные бригады на работу приходили по безвызовной системе и в соответствии с именными расписаниями, им предоставлялись выходные дни, равномерно распределенные в течение месяца, было запрещено работать более 2-х ночей подряд. Но фактором, ухудшавшим работу, было превышение времени на поездку против норм из-за простоев на промежуточных станциях и на станциях пунктов оборота. Все это приводило к срыву выходных дней, росту сверхурочных работ и в результате к текучести кадров [489, л. 9]. В свою очередь, недостатки в обустройстве технических средств эксплуатации подвижного состава приводили к травматизму. Так, за 1973 г. по Могилевскому отделению несчастных случаев, приведших к инвалидности, оказалось 3 и касались они стрелочников, составителей поездов и приемосдатчиков [1115, л. 63]. Поэтому профсоюзы железнодорожников продолжали внедрять передовую технологию, комплексную механизацию и автоматизацию, привлекали к решению проблем новаторов производства.

Пути совершенствования производственных условий на автотранспорте общего пользования и электротранспорте. Главным фактором улучшения условий труда в Минавтотрансе было создание технически передовых предприятий, что потребовал пленум ЦК КПБ в апреле 1970 г. В свою очередь, ЦК отраслевого профсоюза только за 1971-75 гг. издало 20 постановлений по вопросам улучшения условий труда, но они не были до конца реализованы. С другой стороны, было важным, что Госкомитет СМ СССР по труду и социальным вопросам и Секретариат ВЦСПС 16 августа 1977 г. утвердили положение о рабочем времени водителей, кроме занятых на международных перевозках, оно не могло превышать 41 час в неделю. Для работавших на 6-дневной трудовой неделе ежедневная продолжительность работы не должна была превышать 7 часов [1264, с. 150]. С целью уменьшения утомляемости водителей им было предписано делать кратковременные перерывы в работе. Но осталось много сложностей, так, специфика работы шоферов была такова, что выпуск на линию автобусов начинался в 3-5 утра. Водители маршрутных автобусов, кроме обычной усталости, испытывали большое психическое напряжение [1312, с. 18, 19]. Здесь выходом мог быть только выпуск на линии дополнительных автобусов в «час пик».

Все еще требовал решения вопрос о совершенствовании режимов труда и поэтому, например, в Бресте в 1975-79 гг. внедрялись технические средства связи для контроля за движением городских автобусов [228, л. 22]. Много внимания уделялось техническим вопросам, так, транспортники распространяли систему воздушного подогрева автомобилей в зимнее время, уменьшалась доля ручного труда при мойке автомобилей, сушке деталей. Облегчался труд на шиномонтажных постах, внедрялись тепловые завесы по въездным воротам. Использовалась вентиляция в ремонтных помещениях [234, л. 14]. Для ремонта «Икарусов» стали применять гидроподъемники, при их обслуживании эстакады позволяли, не заезжая в гараж, осматривать машину [239, л. 58]. Со временем совершенствовалась база автотранспорта. Для шоферов дальних рейсов начали строить гостиницы с охраняемыми стоянками, на дорогах появлялись площадки отдыха, их было достаточно на Минском шоссе. Заметим, что только при комплексном подходе к улучшению условий труда, можно было достичь значимых успехов.

Важную роль в улучшении условий труда на электротранспорте сыграло постановление СМ СССР от 25 декабря 1972 г., когда для развития этого вида транспорта были выделены дополнительные средства. К тому же улучшению производственных условий водителей троллейбусов, например, в Могилеве, способствовали ремонт проезжих частей улиц, оснащение машин радиосвязью [678, л. 295]. В целом условия

труда больше волновали городские власти в том случае, когда транспортники не справлялись со своими обязанностями и на них приходили нарекания.

Производственные условия на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. Мероприятий проводилось несколько. Так, усилению оснащённости речного флота способствовало постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 19 ноября 1971 г. Продолжались электрификация механизмов и устройств, оборудование судов дистанционными и автоматизированными системами управления, прогрессивными средствами судовождения, связи и сигнализации. Большое значение имело увеличение технической вооружённости причалов, уровня комплексной механизации [514, л. 22, 163]. Важным оказалось пресечение фактов пренебрежительного отношения к соблюдению норм, правил и инструкций по технике безопасности [773, л. 157]. В то же время там, где внимание к созданию благоприятных производственных условий было ослаблено, имели место случаи травматизма, несчастных случаев, а в итоге и аварий [248, л. 4]. Усложняли работу вопросы с припиской судов к своим базам, когда нарушения графиков захода на базы не позволяли командам получать полноценный отдых.

Одним из направлений улучшения условий труда для авиаторов оказалось уменьшение доли ручного труда в багажно-грузовых и билетно-кассовых операциях. Для облегчения работы наземных служб в 1977 г. в аэропорту Минска был установлен ленточный транспортер [228, л. 91; 515, л. 69]. Для летного состава была регламентирована общая продолжительность рабочего времени. В то же время на ряде предприятий были такие недостатки, как переналет часов, несвоевременное предоставление отпусков.

Условия труда зависели и от уровня внедрения достижений НТП, так, по информации профсоюза рабочих нефтяной, химической и газовой промышленности, комплексная механизация и автоматизация позволила сократить затраты труда на транспортных, разгрузочно-погрузочных, складских работах. Однако на ряде предприятий, например, НУНД в 1977 г. был значительным удельный вес ручной работы, особенно на ремонте [870, л. 1]. Здесь решения органов власти по уменьшению доли тяжелого труда до конца выполнены не были и имевшиеся проблемы перешли в новое десятилетие.

1.5. Изменения в условиях труда на транспортных предприятиях республики в 1980-1991 гг. В условиях НТП широкое внедрение высокопроизводительной техники, совершенной технологии обладали огромным потенциалом по изменению характера труда. Поэтому XXVI съезд КПСС предложил на этой основе создание благоприятных условий для достижения его высокой производительности. В свою очередь, XXVII съезд КПСС дал задание улучшить нормирование труда, так как здесь оставалось много недостатков. С другой стороны, важным оказалось реализация постановлений СМ СССР и ВЦСПС об увеличении производства средств индивидуальной защиты от 14 октября 1977 г. и 1 марта 1983 г., когда был усилен заслон вредному воздействию производственной среды на организм работников. Положительную роль сыграли комиссии по трудовым спорам облсовпрофов, решавшие, в том числе проблемы и с условиями труда [869, л. 12]. В то же время уменьшение внимания к таким вопросам в конце 1980-х гг. из-за нараставшего социально-экономического кризиса в союзных республиках привело к увеличению текучести кадров [693, л. 3]. Здесь оказали влияние старение технической базы предприятий, усиление дефицита ряда материалов, обесценивание финансовых ресурсов, выделявшихся на мероприятия по улучшению условий труда.

Влияние негативных факторов на условия труда железнодорожников и их минимизация. Внимание к условиям труда здесь не ослабевало, но решения принимавшиеся органами власти касались традиционных вопросов, то есть за послевоенный период они до конца решены не были. Так, постановление ЦК КПСС от 4 марта

1980 г. предложило руководителям предприятий особое внимание обращать на соблюдение нормальных условий труда и отдыха лиц, связанных с движением поездов. Оставался тяжелым труд проводников из-за высокой доли ночной работы, был высок травматизм монтеров пути из-за неудовлетворительной организации работы и недостаточного уровня механизации [171, с. 24, 25]. Продолжали иметь место случаи преждевременного вызова машинистов на работу, так, в 1984 г. бригады машинистов из Кричева прибывали в Оршу на работу, но ожидали рейсов по 6-8 часов, затем, в ряде случаев не отработав, возвращались обратно. Сверхурочные рабочие часы появлялись по причине неудовлетворительной службы отделений, которые должны были обеспечивать четкий график оборота грузовых составов.

Работа на дороге была связана с воздействием шумов, вибраций, физической тяжести и психической напряженности. Все это заставляло обращать внимание на все стороны производственного процесса, так, Брестское вагонное депо для облегчения труда слесарей с 1985 г. использовало гидропневматические установки. В локомотивном депо Орша по инициативе профкома в условия соревнования был введен новый показатель – культура производства, созданием здоровых условий труда продолжали заниматься внештатные технические инспектора труда. Профком ст. Могилев постоянно содействовал снижению заболеваемости в коллективе, его усилиями в 1985 г. были подключены к центральному отоплению вокзал и пакгауз [462, с. 2]. Внедрялся электрообогрев стрелок, машины по покраске вагонов и очистке пути. На БЖД основное внимание старались уделять освобождению от тяжелых условий труда, Например, на Брестском отделении за 1986-90 гг. был механизирован труд 1,5 тыс. человек. Но доля ручного труда там и в 1990 г. осталась 40% [230, л. 102, 103]. То, что условия труда на транспорте в лучшую сторону радикально не изменились, было во многом связано с нехваткой ресурсов при экстенсивном развитии экономики в целом.

Попытки противодействия отрицательным производственным факторам на автотранспорте общего пользования и электротранспорте. Несмотря на технический прогресс, трудности в работе не исчезали, так, водитель продолжал испытывать значительные психологические и физиологические нагрузки, не всегда оправдывали себя рационализация маршрутной сети, внедрение разрывного рабочего дня [231, л. 128]. Поэтому важным фактором сохранения работоспособности водителей было устранение или сведение к минимуму воздействий на них шумов, вибраций. Сложности имели место на различных участках работы. Так, по Минавтотрансу оставалась высокой доля сверхурочных работ, на 1 января 1984 г. на участках, признанных вредными было, занято до 60% всех автотранспортников [880, л. 176]. Однако, в целях изменения ситуации, например, Гродненское облавтоуправление оборудовало комплексные механизированные посты смазки автомобилей, отделения по обслуживанию топливной аппаратуры. Свою роль сыграл Закон о трудовых коллективах, который повысил их права в совершенствовании производственных условий. Ряд предприятий пытались использовать переход на новые условия и самофинансирование. Так, в 1989-90 гг. по Брестскому облавтоуправлению строились механизированные мойки автобусов в городах Пружаны и Береза, новые производственные объекты были запланированы во всех райцентрах области [230, л. 115]. Но ухудшившаяся экономическая ситуация не позволила выполнить подобные планы.

Постоянными проблемами на электротранспорте были низкое качество ремонта подвижного состава, недостаточное освещение и асфальтирование улиц, что, естественно, не содействовало созданию необходимых условий для эффективного труда [880, л. 30]. Требовалось четко соблюдать режимы труда, от чего зависела работоспособность, например, работников появившегося в Минске в 1984 г. метро, в первую очередь машинистов и их помощников. С большими усилиями, но здесь транспортники стремились соблюдать нормы, так как в противном случае последствия были бы непоправимыми.

Ситуация с условиями труда на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. В улучшении условий труда речников значимую роль играло техническое переоснащение их рабочих мест. Так, была увеличена мощность портово-пристанского хозяйства, например, в Гродно. Комплексная механизация на ее пристани в 1982 г. достигла 99%. Больше самостоятельности в расходовании имевшихся средств, в том числе и на более благоприятные производственные условия, речники получили в связи с переходом на полный хозрасчет в 1988 г., но не все ими воспользовались в полной мере. В ряде мест была проведена неоправданная экономия в оснащении производственных участков. В целом во 2-й половине 1980-х гг. перевозочному процессу препятствовало часто неудовлетворительное состояние судоходного пути, приводившее к бракам в работе и несчастным случаям [881, л. 80]. Как отметил в 1990 г. председатель БРК отраслевого профсоюза В. Бибик, состояние условий и охрана труда у речников вызывали беспокойство, исправлять их пришлось уже в рамках независимой Беларуси, когда человек, его потребности вышли на первое место.

Сложными остались условия труда у авиаторов, в том числе и наземных служб. Так, в 1980 г. по БУГА ощущалась нехватка погрузочных механизмов, что приводило к значительному весу ручных работ [1100, л. 3]. В то же время наличие фондов экономического стимулирования помогало авиаторам при их желании осуществлять перспективные планы по улучшению производственных условий [1105, л. 19]. Но дополнительные сложности внесла устаревшая летная и вспомогательная техника, нехватка ресурсов.

В свою очередь, в управлении магистральных нефтепроводов «Дружба» основное внимание уделяли механизации и автоматизации производственных процессов [790, л. 16]. В целях улучшения условий труда постоянно издавались приказы по НУНД, например, от 11 апреля 1988 г. о недопущении электротравматизма [794, л. 269]. Тем не менее, подобных усилий оказалось мало, необходимо было еще и подкреплять их крупными финансовыми вложениями, которых при спаде прокачки нефти стало мало.

1.6. Бытовые условия работников транспорта, реализация мероприятий по их совершенствованию (конец 1943 – 1970-е гг.). С момента освобождения БССР вопрос социально-бытового обеспечения стоял остро и как один из вариантов выхода из ситуации органы власти увидели в использовании новых источников финансирования. Для этого 5 декабря 1946 г. СМ СССР принял постановление о фонде директора промышленного предприятия [761, л. 47]. За 1947-49 гг. действие этого постановления было распространено на транспорт. На необходимость улучшения бытовых условий работников указал в июле 1945 г. пленум ЦК КП(б)Б. С попытками наладить удовлетворение бытовых нужд работников было связано постановление ЦК КП(б)Б от 15 января 1946 г. Обратил внимание партийных и профсоюзных организаций на необходимость улучшения бытового обслуживания рабочих и пленум ЦК КП(б)Б в феврале 1947 г. Подобные решения были обязательны для выполнения, но усилий на местах оказалось мало, что отметил XIX съезд КП(б)Б [270, с. 3]. Чтобы улучшить возможности по решению бытовых вопросов, в период «оттепели», когда явно определился вектор социальной переориентации экономики, в августе 1955 г. СМ СССР принял постановление о фонде предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства. Для успеха в решении бытовых вопросов необходимы были усилия по всем направлениям. Поэтому о необходимости повысить здесь роль профсоюзов было сказано на XX съезде КПСС [254, с. 5]. На совершенствование бытовых условий направил ведомства декабрьский пленум КПСС в 1956 г. За пропаганду здорового быта выступил пленум ЦК КПБ в октябре 1958 г. Позитивную роль сыграли новые положения о фонде предприятия от 4 февраля 1961 г.

и от 22 мая 1963 г. [991, с. 334]. Затем на смену пришел фонд социально-культурных мероприятий и жилищного строительства. Отметим и то, что ассигнования на социально-бытовые цели возрастали пропорционально росту взносов предприятий в бюджет соцстраха. Импульсом к улучшению условий труда и быта стало постановление сентябрьского (1967 г.) пленума ЦК КПСС. Решений принималось много, даже частичное их выполнение улучшало ситуацию.

Решение вопросов быта на железнодорожном транспорте. Вопросы, связанные с бытовым обслуживанием, постоянно поднимал транспортный отдел ЦК ВКП(б), особенно в 1944-45 гг., так как органы власти были крайне заинтересованы в бесперебойных железнодорожных перевозках для фронта [832, л. 1, 2]. Бытовой фактор был одним из важнейших в прикреплении кадров к ЖД, так, в целях четкой организации их работы необходимо было создавать условия для отдыха поездных бригад. Но в связи с последствиями войны проблема решалась медленно. Так, за 1944-46 гг. в Гомеле не было закончено восстановление дома поездных бригад, а на ст. Осиповичи паровозные бригады депо Жлобин и Могилев, как правило, проводили время отдыха на паровозах [1031, с. 2]. В Гомельском паровозном депо душевая снабжалась горячей водой только с паровоза. Не случайно, что III пленум Дорпрофсожа в апреле 1948 г. критиковал отношение ряда руководителей к бытовому обслуживанию. Но, несмотря на трудности, в первую послевоенную пятилетку шло восстановление поселков, их мощение и освещение, создавалась водопроводная и канализационная сеть, бани и прачечные [854, л. 137]. Все это влияло на устойчивость кадров и рост производительности их труда.

Железнодорожники располагали лучшими социальными условиями, чем другие транспортники, их регулярнее снабжали обмундированием, за ремонтом и строительством их бытовых объектов следили политотделы. Выполнялось постановление СМ СССР от 25 июня 1951 г. о неблагоприятном положении с безопасностью движения поездов, которое обязало МПС исправить недостатки в бытовой сфере [342, л. 16]. В 1952 г. в Гомеле и Жлобине функционировали уже хорошо оборудованные дома отдыха локомотивных бригад. Больше стали уделять внимания проживавшим в общежитиях, создавать приемлемые условия молодым специалистам [629, л. 5]. К тому же, по словам председателя БРК отраслевого профсоюза М. Мурзина, производственные успехи во 2-й половине 1950-х гг. позволили железнодорожникам выделить из сверхплановой прибыли большие суммы на культурно-бытовое строительство [901, л. 29]. Чаще всего вопросы быта поднимались на отчетно-выборных собраниях профсоюзных организаций. Особое значение имело решение конкретных вопросов на местах, таких, как обустройство колодцев с питьевой водой и строительство бань на дистанциях пути. В системе ОРС работали портняжные и сапожные мастерские, парикмахерские и фотоателье [487, л. 101]. Это особенно было важным в условиях нехватки ресурсов.

Усилия по улучшению условий быта постоянно претворялись в жизнь, так, по решению XIX съезда отраслевого профсоюза с 1966 г. особое внимание на БЖД уделялось доведению до установленных норм санитарно-бытовых помещений, обеспечению рабочих спецодеждой. Тем не менее, постоянный рост перевозок приводил к увеличению численности работавших на транспорте, а это, в свою очередь, обостряло ситуацию в социально-бытовой сфере. Так, на ряде линейных подразделений, например, Могилевского отделения было неудовлетворительно налажено снабжение питьевой водой [852, л. 197]. Строилось много общежитий, но не во всех из них соблюдался порядок. Но временем ситуация здесь улучшилась. По словам заведующего отдела охраны труда ЦК отраслевого профсоюза А. Лощина, улучшение условий быта было связано и с соревнованием за повышение культуры труда.

Отношение к вопросам обеспечения бытовых условий работников автотранспорта общего пользования и электротранспорта. Бытовые проблемы затрагивались автотранспортниками уже с момента освобождения БССР, напри-

мер на Гомельском АРЗ [795, л. 138]. После окончания войны возможностей здесь стало больше. Забота об улучшении бытовых условий оказалась заботой о ритмичности работы транспорта, так как судьбу производственных планов решали конкретные люди. Неслучайно руководство Минавтогтранса высказывало большие опасения об уровне быта своих работников, вызывавшем большую текучесть кадров, и как следствие – простои автомобилей. Но подобные вопросы волновали его чаще в случае невыполнения производственных обязательств. Так, МАТШД в марте 1956 г. издал специальный приказ по быту, где обязал принять меры к устранению недостатков [805, л. 57]. Ситуация здесь изменялась медленно. СМ БССР в постановлении о мерах по улучшению условий труда (февраль 1960 г.) отметил, что бытовые помещения на ряде предприятий были недостаточны по площади. Исправляя замечания, например в 1963 г. в Гродно был открыт городской автовокзал с комнатой отдыха для водителей. Тем не менее, по областотрестам осталась нехватка помещений с обогревом [4, л. 46]. Поэтому пленум БРК отраслевого профсоюза в мае 1968 г. обязал рациональнее расходовать имевшиеся средства на их развитие. Внимание здесь необходимо было усиливать, так как работники постоянно подвергались перегрузкам, а если еще и быт оказывался неустроенным, то ответом была текучесть кадров.

Если для улучшения бытовой сферы железнодорожного транспорта госорганам удавалось находить средства, то в отношении других видов, например, электротранспорта, хозяйственное значение которых было меньшим, в первые послевоенные десятилетия подобные усилия были минимальными. Во многом они вынуждены были выходить из ситуации самостоятельно [922, л. 5]. Так как большое количество молодых работников электротранспорта проживало в общежитиях, то важным для них оказалось утверждение 17 июля 1954 г. Секретариатом ВЦСПС «Положения о культурно-бытовом совете общежития». Но этим ограничиваться было нельзя. Так, недостатки в осуществлении городских перевозок, мешавшие развитию производства, вынудили правительство СССР разработать ряд социально-экономических мер по ликвидации отставания в области быта и на электротранспорте. В первую очередь, необходимо отметить его постановление от 26 декабря 1967 г. [730, л. 38, 88 об]. Все что удалось реализовать, хотя и с отставанием от планов, стало одним из факторов улучшивших состояние кадров, а в итоге и обслуживание населения.

Ситуация с бытом на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. Органы власти требовали от транспортников активно решать свои бытовые проблемы. Так, среди речников БССР с конца 1943 г. была распространена практика восстановления социально-бытовых объектов в свободное от основной работы время на добровольной основе. На судоверфях в 1944 г. массово строились как служебные помещения, так и бани, прачечные [289, с. 2]. Актуальность приобретала подготовка помещений к работе в межнавигационный период, когда нагрузка на них многократно возрастала, ведь команды сходили на берег. Ситуация оказывалась противоречивой. Если взять рабочие места речников, то на Гомельском СРЗ отсутствовали обустроенные помещения для обеденного отдыха. Наоборот, по Гомельской РЭБ за 1958-59 гг. в цехах уже были выделены помещения под раздевалки, построены две душевые и зал для умывальников. Тем не менее, недостатком в работе управления флота было то, что оно в первую очередь держало под контролем ситуацию с выполнением планов перевозок и меньше интересовалось условиями быта работников, от которых это зависело [798, л. 152]. С развитием перевозок, у речников стало больше возможностей улучшить свой быт, активизировали работу жилищно-бытовые комиссии профсоюзов. За расширение бытовых помещений высказался в мае 1962 г. пленум БРК отраслевого профсоюза [287, с. 2]. Значительные средства расходовались на ремонт постовых домиков для работников обстановки и обеспечения их электроосвещением, были расширены поставки речникам брандвахт, организовано регулярное снабжение судов питьевой водой. Тем не менее, как отметило совещание по технике безопасности

в Гомеле, требовалось строительство санитарно-бытовых помещений для Витебских и Речицких СРМ, Пинской РЭБ, а руководители ряда предприятий, портов вопросами быта занимались от случая к случаю.

Постоянный вклад в улучшение социально-бытовых условий, хотя и в рамках своих ограниченных финансовых возможностей, вносили профсоюзы. Так, БРК авиаработников выплачивал материальную компенсацию ряду техников за особо тяжелые условия труда и быта [863, л. 2, 4]. К сожалению, при отсутствии необходимых социально-бытовых условий для работников развивались местные воздушные линии, на что, например, в 1951 г. обратил внимание партийных и советских органов начальник Белорусского управления ГВФ К. Горбунов [665, л. 2]. Сложно было решать бытовые вопросы на участках ряда областных аэропортов. Так, например, за 1945-62 гг. БУГА не выделила Витебскому аэропорту никаких средств на строительство. Продолжало иметь много недостатков их санитарно-бытовое состояние в конце 1960-х гг., например, в Могилеве [833, л. 60]. Однако в столичном аэропорту ситуация была лучше и необходимо было ее выравнивать по всем подразделениям. Если затронуть трубопроводный транспорт, то неудовлетворительные бытовые условия стали в 1968-69 гг. одной из главных причин значительной текучести кадров наряду с невысокой зарплатой по предприятиям ПУНД [336, л. 17]. Все это усилило внимание ведомств и органов власти к бытовым вопросам в новом десятилетии.

1.7. Основные направления решения бытовых вопросов на предприятиях в 1971-1991 гг. В 1970-е гг. внимание к вопросам быта расширилось, так как благодаря сравнительно успешному развитию экономики у предприятий появилось больше возможностей реализовать на практике свои планы. Исходя из Положения о правах месткома действовавшего с 1971 г. он участвовал в разработке проектов планов строительства и ремонта культурно-бытовых объектов. Вопросы бытового строительства, согласно Положению от 18 июня 1973 г., рассматривало ПДПС. Благодаря выполнению постановлений союзного правительства от 3 октября 1966 г., СМ СССР и ВЦСПС от 6 сентября 1974 г. были улучшены жилищно-бытовые условия проживавших в общежитиях. По словам заведующего отделом охраны труда ЦК отраслевого профсоюза В. Крутякова, много предложений было внедрено в ходе проведения в 1978 г. Всесоюзного общественного смотра условий труда, быта и отдыха женщин. Оздоровлением условий труда и быта занимался также санитарный надзор. Дополнительный толчок к улучшению бытовых условий дало постановление ЦК КПСС от 9 августа 1984 г., которое отметило значимость быта для закрепления кадров. Но кризисные явления в экономике республики за 1990-91 гг. ситуацию ухудшили, тем не менее к этому моменту уже многое удалось сделать, существовала база, с помощью которой в будущем был достигнут новый производственный подъем.

Состояние условий быта на железнодорожном транспорте. На решение бытовых вопросов железнодорожников было направлено постановление ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС о мерах по закреплению кадров от 2 июня 1971 г. В целях улучшения быта проведено несколько важных мероприятий. Так, Всесоюзный смотр культуры производства в 1972 г. позволил довести потребность в санитарно-бытовых помещениях на ряде предприятий до необходимого уровня [119, с. 39]. ЦК отраслевого профсоюза в 1973 г. провел соревнование за образцовый быт железнодорожных поселков, домовые комитеты привлекали население к их благоустройству. Направлений работы было несколько, так по итогам смотра общежитий БЖД на лучшую постановку бытового обслуживания в 1975 г. первое место было присуждено общежитию Брестского узла [228, л. 54]. Бытовые условия находились под контролем органов власти постоянно. Об этом свидетельствовало постановление ЦК КПСС от 4 марта 1980 г., когда руководители БЖД по-

лучили новое задание проявлять об этом повседневную заботу. Заметим, что то или иное предприятие выступало примером в улучшении быта, так, при помощи профкома ст. Могилев на рабочих местах в 1985 г. появилась возможность пользоваться электрочайниками и электроплитками [462, с. 2]. В свою очередь, в рамках улучшения бытовых условий на Брестском отделении за 1986-90 гг. свыше норм оказалось обеспечение душевыми и умывальниками, на большинстве предприятий действовали сауны и химчистки, но на некоторых линейных пунктах не все рабочие места были оборудованы простейшими бытовыми помещениями [230, л. 103]. В целом достигнутые успехи не снимали с повестки дня дальнейшей работы в этом направлении.

Решение бытовых вопросов на автотранспорте общего пользования и электротранспорте. Ситуация с бытовыми условиями транспортников никогда не оставалась без внимания, так, в октябре 1970 г. президиум ВЦСПС, обсудив причины недостатков в работе городского пассажирского транспорта, обязал профсоюзы принять конкретные меры по улучшению условий быта. Через год ВЦСПС предложил уже промышленным предприятиям помочь транспортникам в решении их бытовых проблем [644, с. 13]. Но во многих хозяйствах Минавтотранса даже в 1979 г. были все еще неудовлетворительные условия: у 25% не было душевых, а в некоторых и гардеробов, особенно в райцентрах. Поэтому, например, в 1978 г. уволилось 33% слесарей в Минавтотрансе, и для обслуживания машин приходилось привлекать водителей [24, с. 59]. Тем не менее, мероприятия по улучшению бытовых условий на автотранспорте реализовывались. Так, на Мстиславской автобазе № 12 была за 1980-82 гг. построена котельная на жидком топливе, проложены канализация и теплотрасса, действовали душевые, комнаты для спецодежды, финская баня [444, с. 5]. В Волковысском автобусном парке в 1984-85 гг. по настоянию членов комиссии труда профкомахозспособом было построено специальное отделение для стирки и сушки спецовок, налажен их ремонт [646, с. 26]. Но с переходом в 1987-88 гг. на самофинансирование в ряде автохозяйств на решении бытовых вопросов стали экономить, что ситуацию ухудшило. Как ответ возросла текучесть кадров и упала дисциплина, что доказывало необходимость изменения акцентов в организации трудовой деятельности.

С каждым годом все отчетливее проявляла себя проблема бытовых вопросов у работников электротранспорта, так как для поощрения работников МЖКХ чаще всего использовались лишь моральные стимулы [934, л. 47]. Поэтому важным оказалось постановление СМ СССР от 25 декабря 1972 г. о создании там фондов для улучшения культурно-бытовых условий. Но и в новом десятилетии проблема не была решена, а в его конце еще и обострилась. Так, уменьшение вложений в развитие бытовой базы Брестского ТУ за 1989-90 гг. стало одним из факторов невыполнения производственных показателей [868, л. 17]. Человек хорошо работал только там, где чувствовал о себе повседневную заботу, в том числе и в вопросах быта.

Попытки улучшения бытовых условий на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. Много в улучшении условий быта зависело от оснащения речников новыми видами судов. Так, обстановочные теплоходы, которые выпускались Речицким СРЗ, были уже оборудованы надстройкой санитарно-бытовых помещений. Полезным было то, что проверку состояния служебно-бытовых помещений продолжали проводить комиссии охраны труда [775, л. 93]. Роль бытового обслуживания возросла в условиях интенсификации перевозок и большие надежды в улучшении ситуации оказались связаны с развитием системы берегового обслуживания судов [228, л. 170]. Хорошие бытовые условия речников оказывались к тому же важными условиями для успешного распространения передовых методов труда. Многие делали для улучшения быта речников их управление рабочего снабжения, в системе которого, например, работали ателье. Но культурно-бытовое строительство могло быть ускорено только при условии

более полного использования возможностей самих предприятий [398, с. 4, 5]. Там, где к этому подходили с пониманием, там и проблем подобного типа было меньше или они отсутствовали.

В целях создания благоприятных условий для работы и отдыха в авиации проводилось масштабное строительство бытовых объектов. Но бытовые вопросы решены до конца не были, и профсоюзам необходимо было постоянно следить за рациональным расходованием средств. Исходя из действовавшего устава о дисциплине работников авиации, преимущества в жилищно-бытовом обслуживании представлялись в первую очередь работникам, успешно и добросовестно выполнявшим свои трудовые обязанности. Вопросы быта затрагивались на всех транспортных предприятиях. Так, по трубопроводным объектам, например, ПУНД в 1970 г. были сложности с бытовыми помещениями, в частности с гардеробными, и на его линейных предприятиях выход нашли в распространении вагончиков-бытовок [871, л. 2; 873, л. 34]. Но они сделали проблему лишь менее острой. В свою очередь, Президиум ВЦСПС в 1982 г. обязал советы профсоюзов республики областей, по территории которых проходили магистральные газопроводы обеспечить их работникам нормальные жилищно-бытовые условия в полевых городках и на трассе, охрану труда и медицинское обслуживание. Внешне внимание к вопросам быта на предприятиях было активным, другое дело всегда ли наполнялось оно реальным содержанием.

Выводы по параграфу. Одной из острых проблем на транспортных предприятиях была высокая доля ручного труда, в первую очередь на погрузочно-разгрузочных работах и при проведении ремонта. Широкий круг мероприятий по повышению механизации труда охватил 1950-60-е гг., в первую очередь путевое железнодорожное хозяйство, работу судоремонтных предприятий, функционирование мастерских по ремонту автотранспорта и электротранспорта.

Для улучшения погрузочно-разгрузочных операций важным оказалось оснащение речных портов в 1960-е гг. средствами большой и малой механизации, укрепление погрузочного хозяйства на железной дороге в 1970-90-е гг., совершенствование погрузочной техники на предприятиях, пользовавшихся услугами автомобильного транспорта, оснащение аэродромов более производительной техникой по их обслуживанию в 1980-е гг.

На производственные условия большое влияние оказывало качество и удобство, производимой для транспортников техники, с чем в конце 1943-50-е гг. были большие проблемы. Только в 1960-70-е гг. перевод железной дороги на новые виды тяги (тепловозную и электровозную) резко улучшил условия труда машинистов, значимую роль в 1960-80-е гг. сыграло оснащение дорог электроцентрализацией стрелок и автоматической регулировкой, но до конца все запланированные работы доведены не были.

На автотранспорте и электротранспорте более удобные для водителей машины были поставлены в 1970-80-е гг. Большое значение сыграло также оборудование автогаражей вытяжной вентиляцией, автомойками и тепловыми завесами, но они не всегда использовались производительно, что могла исправить работа инспекторов по охране труда и помогавших им профсоюзных активистов.

Дополнительные сложности транспортникам создавали сверхурочные работы, часто во многом ненормированный рабочий день, в первую очередь в конце 1943-50-е гг. В 1960-е гг. ситуация здесь была улучшена, с одной стороны, с помощью совершенствования законодательства. С другой стороны, было проведено упорядочение производственного процесса на предприятиях, например, введены именной график работы машинистов, обслуживание дальних рейсов автомобилей сразу двумя водителями.

Благоприятные условия труда и быта на предприятиях оказались значимым рычагом влияния на улучшение производственной деятельности коллективов,

от них в значительной мере также зависели здоровье человека и его работоспособность. Создание благоприятной обстановки на производстве было важным направлением в работе по закреплению кадров. В целом хорошо устроенный быт и высокая культура обслуживания способствовали повышению производительности труда транспортников, более рациональному использованию материальных и трудовых ресурсов.

С одной стороны, без решения социальных вопросов нельзя было добиться наиболее эффективного развития производства, улучшения отношения к труду, а с другой – без роста производительности труда, без создания материальных предпосылок было невозможно решение задач по социальному прогрессу.

За послевоенный период совместными усилиями ведомств и профсоюзов в целом были созданы благоприятные производственно-бытовые условия для круглосуточной работы транспортников.

§ 2. Оплата труда работников транспортных предприятий

2.1. Состояние оплаты труда транспортников республики в конце 1943 – 1949 г. Денежное вознаграждение за труд являлось одним из важнейших факторов, обеспечивавших эффективность перевозочного процесса и увеличение интенсивности производства. Уровень оплаты зависел от того, был ли труд транспортника квалифицированным или неквалифицированным, тяжелым или легким, какова являлась ответственность работника за выполнение производственных показателей. Органы власти стремились соблюдать справедливость при начислении зарплаты. Так, двойная оплата на основании постановления СНК СССР от 24 сентября 1929 г. производилась за работу в праздничные дни. Но в обеспечении вознаграждения оказалось и много нерешенных вопросов, влиявших на уровень удовлетворенности работников результатами своего труда. Поэтому Закон о пятилетнем плане восстановления СССР на 1946-50 гг. поставил задачу усовершенствования системы сдельно-прогрессивной оплаты труда рабочих, премирования ИТР за выполнение и перевыполнение производственных планов. В свою очередь, в Законе о пятилетнем плане восстановления БССР на 1946-50 гг. было дано задание по увеличению доли премии за выполнение производственных заданий в зарплате. В целом зарплата оказалась одним из важнейших средств экономического стимулирования работников.

Материальное поощрение на железнодорожном транспорте. Внимание к этому вопросу было связано с необходимостью выполнения графика формирования и пропуска поездов, ускорения их движения. Плановыми органами, понимавшими ситуацию, было предложено обеспечивать более высокий уровень оплаты труда работников ведущих профессий: машинистов и их помощников, слесарей, занятых на ремонте локомотивов и вагонов. Оплата труда напрямую влияла на кадровый вопрос. В первые послевоенные годы на ЖД ощущалась нехватка паровозных бригад. Поэтому СМ СССР принял постановление от 17 февраля 1947 г., разрешившее обучавшимся на машинистов во время нахождения в трехгодичных школах получать стипендию 100 руб. в месяц; в годичных школах – средний заработок, на месячных курсах кочегарам стипендию 300 руб. [1078, с. 354]. С железнодорожниками заключались договоры с обязательством для машинистов и их помощников отработать после учебы не менее 8 лет, для кочегаров – 5 лет с выплатой им процентных надбавок за выслугу лет. Не забывали и командный состав. Так, для усиления ответственности руководителей дорог, начальников предприятий за выполнение плана перевозок 1 октября 1947 г. были образованы фонды директора в размере 5% годового фонда зарплаты. Из него разрешалось расходовать средства на выдачу премий, оказание единовременной помощи.

Уровень оплаты был сравнительно высок, так, слесари вагонных участков БЖД в 1946 г. зарабатывали при перевыполнении заданий до 800 руб. в месяц. В погрузочных конторах заработок грузчиков при перевыполнении норм в 1947 г. мог достигать 855 руб. (до денежной реформы) [1213, с. 1]. У машиниста он мог быть в 1,5 раза больше. Оплата труда была построена на принципе повышения ее за стаж и трудовые достижения. Так, постановлением СМ СССР от 24 июля 1949 г. была установлена выплата надбавок к окладу работникам ведущих профессий при выслуге от 1 до 3 лет – 5%, от 10 до 15 лет – 15%, свыше 20 лет – 30% [1078, с. 355]. Высокий заработок имел место при интенсивной работе транспортника, когда к окладу можно было получить премию.

Премирование было разнообразным, так, за рационализацию подготовки паровозов к поездкам начальник транспортного отдела службы пути БЖД А. Морозов в 1946 г. получил 1750 руб. [1030, с. 1]. Передовики производства при вручении почетного знака, например, «Отличный паровозник», получали премию в размере месячного заработка. До сентября 1947 г. действовали постановление ГКО от 14 мая 1942 г. о премиях для железнодорожников, положение от 5 июня 1942 г. о премировании за выполнение и перевыполнение плана ремонта паровозов, от 24 июля 1942 г. о премировании за выполнение плана ремонта вагонов. Машинисту и старшему стрелочнику выплачивалось вознаграждение за безаварийность, и за работу без брака и аварий 120 машинистов Брестского паровозного депо в 1948 г. получили премии министра [285, с. 23]. В то же время из негативного надо отметить, что, например, на ст. Сиротино в 1946-47 г. имелись задержки выплаты зарплаты [1137, л. 36]. О несвоевременной выплате зарплаты говорилось в марте 1948 г. и на 3-м пленуме Дорпрофсожа БЖД.

Оплата труда на автотранспорте и электротранспорте. Своя дифференциация в зависимости от сложности труда была у автотранспортников, так, тарифные ставки шоферов грузовых автомобилей различались в зависимости от грузоподъемности машин [656, с. 139]. По распоряжению СМ СССР от 21 мая 1946 г. действовала надбавка к заработку по сдельным расценкам и заработку по тарифу в размере 20% шоферам, работавшим на автомобилях с дизельными моторами. Была установлена надбавка шоферам 3-го класса, работавшим на машинах грузоподъемностью 8-10 тонн, на сдельных работах в размере 450 руб., на повременных 405 руб. в месяц, свыше 10 тонн соответственно 525 и 465 руб. [703, л. 21]. Уровень оплаты труда постепенно рос и во многом зависел от перевыполнения производственных заданий, так, в 1944 г. зарплата работников автоэксплуатационных баз НКАТ составила 366 руб. в месяц [140, л. 58]. Применялось премирование шоферов и рабочих за достигнутую им экономию при ремонтах.

Увеличению уровня оплаты работников электротранспорта содействовало введение премиальных выплат в 1946 г., распространение на них постановления СМ СССР о фонде директора с 1 апреля 1947 г. Из работников массовых профессий наиболее высокой оказалась оплата труда у водителей. Так, в 1948 г. по Витебскому трамвайному управлению они получали 1080 руб., а работники службы эксплуатации лишь 606 руб. в месяц [923, л. 43]. В целом уровень оплаты труда зависел и от его количества и от качества.

Изменения оплаты труда на речном транспорте. В целях расширения перевозок в мае 1943 г. постановлением СНК СССР была повышена зарплата судовым командам, работникам портов и путейцев, введена выдача премий не только за перевыполнение, но и за выполнение планов, что было распространено и на БССР. Оплата труда изменялась в зависимости от вида деятельности и сезона. Так, согласно Положению об оплате плавсостава в межнавигационный период (декабрь 1944 г.) им присваивался тарифный разряд. До 100% оклада доплачивалась во время межнавигационного ремонта флота сдельщикам 6-7 разрядов, до 70% – 2-3-й разрядов, повременщикам на 10% меньше. Командирам и механикам

судов привлеченных к наблюдению за ремонтом – к сдельному заработку 20-40% оклада [597, с. 2]. В целях повышения производительности труда плавсостава на ремонте МРФ 17 октября 1946 г. ввело систему неограниченной сдельной оплаты. В межнавигационный период 100% оклада получали старшие капитаны, 70% – работники плавсостава, занятые на отстое флота, капитаны и механики, закончившие ремонт своего судна и переведенные в цех, получали доплату 25-60% [370, с. 2]. С 1 сентября 1947 г. по постановлению СМ СССР была введена прогрессивно-сдельная система оплаты труда для рабочих, занятых на судостроении и судоремонте.

Значимое место занимало премирование, в течение навигации работники машинных отделений паровых судов за тщательный уход за механизмами, могли получить в 1944 г. премии до 7 тыс. руб. на человека. СМ СССР 19 февраля 1949 г. при премировании руководителей ввел показатель «тонно-километры». Если называть конкретные цифры, то месячный заработок члена команды грузопассажирского флота мог доходить, например, в 1944 г. до 5 тыс. руб. [1299, с. 4]. Но оплата труда и здесь не всегда была справедливой, так, на ряде эксплуатационных участков ВДРП имели место невыплаты вознаграждения по сдельно-прогрессивной системе. Была небольшой разница в оплате между работниками малой и высокой квалификации. В целом уровень оплаты определялся нормативами, повысить ее можно было в основном только за счет премий или перехода на более высокую должность или разряд.

2.2. Укрепление фактора материальной заинтересованности на транспорте в 1950-е гг. Успехи восстановления позволили органам власти применять материальное поощрение более широко. Так, при введении с 10 марта 1956 г. сокращенного на 2 часа рабочего дня в предвыходные и предпраздничные дни, при повременной оплате выплачивалась зарплата как за полный день, а при сдельной оплате – согласно выполненной работе. На XX съезде КПСС было решено повысить долю тарифных ставок в заработках, установить правильные соотношения в уровне ставок по отдельным отраслям с учетом квалификации рабочих [254, с. 5]. С 1 января 1957 г. была повышена зарплата низкооплачиваемым рабочим, в том числе занятым на транспорте 300-350 руб. в месяц; младшему обслуживающему персоналу в городах – 300 руб., в сельской местности – 270 руб. Значимую роль играло премирование. Так, на выдачу премий использовалась часть средств из фонда предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников. В 1957 г. на железной дороге действовали сдельная, сдельно-прогрессивная, повременная, повременно-премиальная и аккордная системы зарплаты и премия для сдельщиков. На речном – повременно-премиальная; на воздушном – сдельная и повременно-премиальная, на автомобильном – сдельная, повременная и повременно-премиальная.

Система оплаты труда и ее уровень на железной дороге. Уровень оплаты труда железнодорожников был более высокий, чем на других предприятиях, что отражало объем их перевозок. В докладе руководителя МПС Б. Бещева на Всесоюзном совещании актива в 1954 г. было указано, что их средняя зарплата по сравнению с довоенным периодом возросла уже более чем в 2 раза [1078, с. 357]. Зарплату работника пытались начислять так, чтобы увеличивать производительность его труда. Использовалась практика применения сдельных оплаты труда локомотивных бригад по показателю в тоннах и километрах проведенных составов [333, с. 74]. Для интенсификации работы продолжали применять надбавки к зарплате. В 1951 г. для работников ведущих профессий и руководителей были установлены новые надбавки к зарплате за выслугу лет. СМ СССР 25 декабря 1954 г. предоставил право руководителям производить повышение сдельных расценок, доплату и выплату вознаграждения за формирование и проведение сдвоенных поездов не менее 1,8 весовой нормы. То есть необходимо было интенсифицировать свой труд, чтобы больше заработать. Для оплаты комплексных и маневровых бригад

в 1956 г. использовалась сдельно-прогрессивная система. В этом случае работники поощрялись дважды: ростом индивидуального сдельного заработка и доплатой по бригаде. Увеличение оплаты было связано и с использованием передовых методов труда. Например, в 1957 г. для командного состава дистанций и служб пути в случае качественного содержания своих участков [1302, с. 64]. Здесь отметим, что оплата труда толкала транспортников к повышению качества их работы.

Увеличились размеры премирования, так, за безаварийную работу в 1950 г. лучшие машинисты Лунинецкого узла получили 2,8 тыс. руб. премии МПС [369, с. 3]. Выплачивались премии за организацию безотцепочной выгрузки вагонов. За проводку грузов для новостроек движеньцы ст. Молодечно в апреле 1953 г. получили вторую Всесоюзную денежную премию в размере 50 тыс. руб. В целом же среднемесячная зарплата работников эксплуатационных подразделений БЖД за 1958 г. составила 709 руб. [622, л. 81]. Рядом с успехами были и недостатки. Так, из-за невыполнения заданий по снижению дальности перевозок грузов, за 1954 г. в МПС произошел перерасход фонда зарплаты, не всегда денежное вознаграждение было своевременным. Оплата локомотивных и поездных бригад за формирование и вождение тяжеловесных поездов была дифференцирована, а у вспомогательных служб не создавала личной заинтересованности [464, с. 73]. Если в целях стимулирования работы руководителей по решению СМ СССР в 1956 г. действовало премирование работников за высокие показатели в выполнении месячного задания, то на БЖД этим вопросом занимались нерегулярно, премиальные выдавались с опозданием, что снижало заинтересованность работников.

Дифференциация в оплате труда у автотранспортников и на электро-транспорте, попытки ее рационализации. Оплата труда у автотранспортников была гибкой, давала возможность рациональней, но фактически более экономно расходовать имевшиеся средства. В уровне оплаты труда по Минавтотрансу имели место колебания. За 1953-55 г. у водителей она выросла с 734 до 792 руб., у ремонтников, наоборот, снизилась с 836 до 649, кондукторов – с 369 до 299 руб. в месяц [1110, л. 39; 1111, л. 32; 617, л. 34]. То есть больше стали обращать внимания на сложность работы. Труд шоферов горавтотранспорта в 1954 г. оплачивался в зависимости от выполнения ими намеченных графиков, оплата за участие в работах по техобслуживанию автомобилей в составе бригады с 1955 г. производилась повременно. В итоге на предприятиях ГУАТ за 1956 г. средняя зарплата составила 714 руб. месяц [142, л. 28]. С декабря 1956 г. в автобусных хозяйствах была введена повременно-премиальная система оплаты труда, способствовавшая улучшению графиков движения. В связи с общим повышением оплаты труда низкооплачиваемым категориям, с 12 января 1957 г. зарплату кондукторам установили в 340 руб. [806, л. 1]. Чтобы ее повысить, необходимо было заработать премию.

На автобазах в 1956 г. использовались прямая сдельщина, почасовая или повременно-премиальная система, сдельно-прогрессивная оплата, прямая сдельная производилась отдельно за километраж и отдельно за перевезенные тонны. Помимо основной сдельной, шоферы получали надбавки за классность, доплату за работу в сверхурочное время, премии за перевыполнение плана, за экономию бензина, за безаварийную работу, за пробег автомашин сверх нормы. В 1956 г. ежемесячная надбавка за классность шоферу 2 класса была 15% от ставки шофера 3 класса, за 1-й класс – 35%. На автомобилях с газогенераторными установками – 30%, с дизельными моторами – 20%, с одним двухосным прицепом 25% [822, л. 2, 6]. Все это позволило по ГУАТ за 1957 г. выплачивать водителям 820 руб. в месяц, ремонтникам 791 руб., кондукторам 341 руб. [143, л. 26]. Тем не менее, по мнению отдела транспорта и связи СНХ БССР, повременная оплата труда тормозила рост производительности труда.

Действовавшая в 1956 г. оплата труда не заинтересовывала шоферов грузовых автомобилей в лучшем их использовании, так как основным показателем бы-

ла выработка в километрах пробега автомобиля вне зависимости от того, загружен он или нет. За время простоя под погрузкой в пределах нормы шоферу выплачивалось 100% его ставки, за сверхнормативный простой – 50% [1269, с. 44]. Поэтому Госкомитетом СМ СССР по вопросам труда и зарплаты для шоферов грузовых автомобилей и автобусов были введены новые тарифные ставки в зависимости от грузоподъемности и вместимости. В итоге у шоферов они выросли на 40%, а доля тарифа в зарплате дошла до 75-80% [185, с. 10]. Но упразднились премии за безаварийную работу, за перевыполнение плана в тонно-километрах: надбавки – за перевозку грузов в попутном направлении, за работу на автомобилях с дизельными моторами, на автомобилях-самосвалах, на автомобилях с кранами, с прицепами. После 1957 г. остались надбавки за классность шоферу 1-го класса – 25% и 2-го класса – 10% тарифной ставки шофера 3-го класса [806, л. 13, 14]. Шоферам 1-го класса на автобусах была надбавка 15% ставки шофера 2-го класса. В целом по АТК в 1958 г. в месяц шофера получали 835 руб., ремонтники 753 руб., кондукторы – 467 руб. [144, л. 23]. Оплата труда шоферов грузовиков во многом, но не до конца была поставлена в зависимость от перевезенного количества груза и от тонно-километров.

Водители автобусов стали получать зарплату в зависимости от выполнения планов перевозок. Для шоферов 3-го класса тарифные ставки были дифференцированы по грузоподъемности машин и в зависимости от их типа. Так, в месяц ставки для работавших на грузовиках до 1,5 тонн – 550 руб., свыше 20 тонн – 1200 руб. Для шоферов 2-го класса, работавших на автобусах, ставки в 1959 г. были дифференцированы по 3-м группам в зависимости от вместимости и типа машин. Для работавших на автобусах до 40 мест – 750 руб. [555, с. 50, 51]. По положению 1959 г. продолжали начислять премии за экономию бензина, авторезины, за удлинение межремонтных пробегов. Но эффективному использованию различных форм оплат труда препятствовали недостатки, так, в некоторых автохозяйствах МАТШД в 1955 г. не была произведена доплата за работу в праздничные дни. Не учитывался труд шоферов в ремонтах, имели место случаи задержки и невыплаты премий за перевыполнение норм пробегов [804, с. 36, 37]. То есть оплата труда требовала своего совершенствования.

По постановлению СМ БССР от 6 ноября 1955 г. о зарплате кондукторов для них устанавливались единые месячные ставки: 1 класса – 435 руб., 2 класса – 385 руб., вводились премии в размере 2 коп. с каждого руб. выручки и дополнительно по 4 коп. с каждого руб. выручки сверх плана [803, л. 82]. По Витебскому ТУ размер оплаты труда в 1957 г. доходил до 1 тыс. руб. в месяц [927, л. 30]. Начислялись премии за увеличение межремонтных пробегов и экономию электроэнергии. За выполнение графика движения водителям выплачивалась премия 50-100% их оклада [1262, с. 60]. В итоге отмеченных изменений значительного роста зарплаты не получилось, скорее ее уравнивали, работник лишился ряда надбавок и премий, получить которые ранее мог только опытный и квалифицированный специалист.

Уровень оплаты труда и ее особенности на речном и воздушном транспорте. Основная группа речников – экипаж судов оплачивались по должностным окладам, которые составляли до двух третей фонда зарплаты и одна треть – доплаты. Однако, они были слабо заинтересованы в выполнении заданий, так как вес премиальных в общей сумме составлял только 10%. Несмотря на сложности, по подразделениям УРТ за 1954 г. среднегодовая зарплата плавсостава была 556 руб. в месяц, у берегового – 566 руб. В 1955 г. зарплата плавсостава в навигационный период – 655 руб. в месяц, на судоремонте – 711 руб. в месяц [136, л. 42; 613, л. 22, 23]. Успешное выполнение хозрасчетными судами установленных показателей позволяло им создавать фонды капитана. Сдельную оплату плавсоставу трудно было установить, так как флот работал в разных условиях. В целом среднегодовая зарплата по подразделениям ГУРФ за 1956-58 гг. колебалась в рамках 630-739 руб. в месяц, в том числе на перевозках 653-791 руб. [137, л. 17; 138, л.

11; 139, л. 30]. В 1957 г. она оказалась в 2 раза выше, чем в 1940 г. Для разного вида работ был свой подход в оплате, командный состав в 1958-59 гг., работавший по принципу совмещения профессий в навигационный период, получал дополнительно 30% оклада. При совмещении профессий оклады рулевым-мотористам, например, по Пинской РЭБ увеличились в 1958 г. в 2 раза [1038, с. 1]. Но все это усиливало и интенсивность труда.

Значимое место в повышении материального вознаграждения отводилось премированию, так, команды ряда пароходов за внедрение в практику безостановочных рейсов получали вымпелы лучших судов и премии [767, л. 10]. Экипажам грузового и пассажирского флота выплата премий во 2-й половине 1950-х гг. производилось по итогам выполнения месячного плана и графика движения, при условии безаварийного плавания. За выполнение месячных планов премия начислялась: капитанам, механикам и их помощникам транзитного флота до 16,5%, местного – до 11,2%. За перевыполнение планов членам экипажей дополнительная премия – 1,5% оклада за 1% перевыполнения [6, с. 1]. Но не исчезли и сложности, так для получения премии по прогрессивной оплате труда в 1958 г. необходимо было содержать судно в образцовом состоянии. На Неманском участке во время зимнего судоремонта не выполнялся пункт коллективного договора о сдельно-премиальной оплате труда. Нельзя не заметить тот факт, что для получения дополнительного заработка было необходимо прилагать постоянные усилия, учитывать многочисленные показатели.

Для экипажей самолетов за полеты практиковалась сдельная километровая оплата по установленным расценкам за каждый километр пути в зависимости от типа самолетов и трудности полета. Такая оплата производилась сверх окладов и выплачиваемых надбавок за выслугу лет [975, с. 41]. Для экипажей турбовинтовых самолетов в конце 1950-х гг. была установлена более высокая по сравнению с экипажами поршневых самолетов оплата труда за счет повышения ее почасовых показателей. Однако в оплате летного, технического состава и рабочих по ГУ ГВФ не была единства. Существовал ее разрыв между высокооплачиваемыми и низкооплачиваемыми работниками, в 1959 г. в среднем 50-100 руб. Для оплаты командно-летного состава за налет часов применялись повышенные расценки, в общем заработке удельный вес оклада составлял 45% [1200, с. 68, 69]. В целом для улучшения своего материального положения авиаторам приходилось повышать квалификацию, переходить на более сложные модели самолетов.

2.3. Организация оплаты труда на транспорте республики в 1960-е гг. и ее совершенствование. Оплата зависела от тарифной системы, которая, в свою очередь, складывалась из тарифно-квалификационных разрядов, тарифных сеток и ставок, определявших уровень вознаграждения работавших в зависимости от их квалификации и условий труда [1202, с. 8]. В связи с переходом на сокращенный рабочий день и новые условия оплаты труда в 1960 г. было утверждено Типовое положение о сдельно-премиальной, а также сдельно-прогрессивной и повременно-премиальной системах оплаты. Действовали типовые перечни профессий с вредными условиями труда, которые оплачивались по повышенным ставкам. Тем не менее, просчетов в оплате труда избежать не удавалось. Так, в 1-й пол. 1960-х гг. при премировании практически не принимался во внимание такой показатель, как улучшение использования основных производственных фондов и оборотных средств. Поэтому пленум ЦК КПСС в сентябре 1965 г. предложил усилить роль материальных стимулов на основе роста в зарплате работников той его части, которая была связана с результатами труда. Стали больше уделять внимания премированию работников за улучшение использования подвижного состава, повышение качественных показателей, рост производительности труда, экономное расходование топлива. Локомотивные бригады пассажирских поездов,

водители автобусов, экипажи пассажирских судов, летно-подъемный состав самолетов премировались не только за выполнение и перевыполнение установленного плана по перевозкам или доходам, но и за соблюдение расписания движения, за нагон опоздания. Из фонда поощрения плавсостав судов получал выплаты за сокращение времени стоянки судов в портах и за повышение их производительности, водители автомобилей – за сокращение времени стоянки автомобилей в пунктах погрузки и ликвидацию холостых пробегов. Рабочие комплексных и маневровых бригад станций, пунктов техосмотра вагонов премировались за сокращение времени их простоя на станциях, портовые рабочие – за сокращение времени стоянки судов под погрузкой. Руководящие и инженерно-технические работники – за выполнение и перевыполнение плана по прибыли и рентабельности; на предприятиях, связанных с обслуживанием пассажиров, – за выполнение и перевыполнение плана по доходам и рентабельности [1015, с. 43, 44]. Возможностей повысить уровень оплаты своего труда у работников стало больше.

О премировании работнику постоянно напоминали, так, распоряжение СМ БССР подтвердило выдачу премий железнодорожникам, автотранспортникам, плавсоставу с 1 января 1966 г. за экономию топлива [729, л. 148 об.]. Важно, что по постановлению ЦК КПСС и СМ СССР от 26 сентября 1967 г. был увеличен с 1 января 1968 г. размер зарплаты рабочих и служащих. Одновременно были повышены тарифные ставки и оклады отдельным категориям работников, получавшим до 70 руб. в месяц [60, с. 3]. Материальные стимулы к труду использовались широко. Так, исходя из решения союзных органов власти от 23 июля 1969 г. вводилось премирование за применение методов уплотненной загрузки вагонов и повышение уровня маршрутизации. Тем не менее, не все было просто, например, Президиум ВЦСПС в 1969 г. обязал Белорусский республиканский, областные советы и комитеты профсоюзов совместно с хозяйственными органами принять меры к устранению недостатков в использовании фонда материального поощрения.

Упорядочение оплаты труда работников железной дороги. На это было направлено постановление СМ СССР от 20 сентября 1960 г., когда новая система оплаты труда, связанная с 7-часовым рабочим днем, обеспечила повышение зарплаты низкооплачиваемым категориям специалистов, повысила удельный вес тарифа в заработке [724, л. 30 об.]. Раньше у локомотивных и кондукторских бригад пассажирского движения была сдельная оплата труда, хотя и отсутствовала возможность перевыполнить нормы. Но с 1960 г. рабочие оплачивались по часовым тарифным ставкам исходя из 6-ти разрядов. При нормальных условиях от 2,75 руб. по 1-му разряду до 5,5 руб. по 6-му, при особо тяжелых от 3,9 руб. по 1-му разряду до 7,8 руб. по 6-му. Для локомотивных бригад действовали ставки вне сетки, размер которых определялся серией и типом локомотива, для машиниста локомотива сдельная часовая ставка в зависимости от мощности локомотива колебалась от 7-15 руб. до 10-30, повременная от – 6-30 до 8-90 руб. Проводникам дальних и местных поездов был оклад 650-750 руб. в месяц. Для отдельных профессий новые оклады и ставки были увеличены на 50% [1017, с. 41, 42, 43, 44]. В целом условия оплаты, введенные в 1960-61 гг., отражали принцип распределения по труду, создавали материальную заинтересованность у транспортников.

Для оплаты труда локомотивных и поездных бригад пассажирских поездов вместо сдельной системы в 1960 г. была введена повременно-премиальная. За проведение пассажирских поездов по графику работникам локомотивных бригад было установлено премирование до 20% ставки. Тогда же было предусмотрено премирование за груз, перевезенный сверх нормы при условии соблюдения необходимой скорости, – в зависимости от профиля пути и весовой нормы для машинистов 1-8 руб. за каждые полные 25-100 тонн сверх нормы. Работники локомотивных бригад получали премии за экономию топлива и электроэнергии. За класс квалификации бала доплата: машинистам 1-го класса – 15%, 2-го класса – 10%, 3-го класс-

са – 5% ставки повременщика [1017, с. 44, 45]. К тому же локомотивным бригадам первые 2 часа сверхурочной работы за каждый день месяца оплачивались в полноразмерном размере, остальные – в двойном. «Больше работай – больше и получи!»

Работникам комплексных и маневровых бригад на сортировочных станциях в 1960 г. была введена сдельно-премиальная система оплаты с выплатой премий за выполнение плана отправления поездов со станции в размере до 20% и за каждый процент перевыполнения плана – до 2% оклада или сдельного заработка. Оклады руководителям тогда же были установлены по разрядам и классам управлений, предприятий в зависимости от объема работы. Премирование было за выполнение плана по себестоимости перевозок, за неперевышение плана эксплуатационных расходов или их снижение. За совмещение профессий материальное поощрение было введено в 1960 г. – до 30% ставки или оклада работника, который высвобождался, но разрешалось доплачивать только работникам, находившимся на повременной оплате. На росте зарплаты положительно сказалось выполнение заданий по производительности труда. В целом по БЖД среднемесячная зарплата работника увеличилась за 1959-65 гг. на 24%. В 1965 г. минимум зарплаты был доведен до 40-45 руб. в месяц против 20-35 руб. в 1957 г. [1078, с. 359]. Все это повысило степень удовлетворенности работников результатами своего труда.

Опытные работники имели преимущества по оплате, так, на Витебском отделении для закрепления кадров в 1966 г. было решено ввести доплату за выслугу лет [894, л. 5, 14]. К тому же при новых условиях планирования локомотивные бригады грузового движения и маневровые бригады во 2-й половине 1960-х гг. премировались за выполнение и перевыполнение задания по производительности локомотива. Локомотивные бригады грузового движения – за увеличение пробега локомотивов между плановыми ремонтами [1015, с. 42, 43]. В результате использования фондов материального поощрения среднемесячная зарплата по ЖД во 2-м полугодии 1967 г. по сравнению со 2-м полугодием 1966 г. возросла на 5,6% [561, с. 18, 23]. Однако не были ликвидированы недостатки в оплате труда. Например, проводниками в рейсе перерабатывалось много часов, которые не оплачивались, премии для них не учитывали характер и протяженность маршрута. Это дает возможность отметить, что проведенные изменения не ликвидировали имевшиеся проблемы по оплате, ее необходимо было совершенствовать и в будущем.

Рационализация оплаты труда на автотранспорте и электротранспорте. Согласно постановления СМ БССР об упорядочении зарплаты работников автотранспорта от 8 сентября 1960 г. при переходе на 7-часовой рабочий день были введены новые условия оплаты. Для шоферов стали действовать единые ставки в зависимости от типа, грузоподъемности и вместимости машин. Но чаще всего была установлена сдельная система оплаты по расценкам за тонна-километр и за тонну перевезенного груза. Там, где применять эту систему было нецелесообразно, использовалась система повременная и повременно-премиальная [748, л. 79]. Например, в АТК № 12 на ремонте в бригаде заработок слесаря высокой квалификации в 1960 г. составлял 1,1-1,2 тыс. руб. Но у малоквалифицированных рабочих лишь 0,7 тыс. Для оплаты руководителей трестов применяли оклады по 3-м группам: 1-я группа – свыше 10 тыс. автомобилей, 3-я – до 5 тыс. Для шоферов пассажирского сообщения – премирование за соблюдение графика движения и за перевыполнение плана выручки. Использовалось премирование в процентах от суммы достигнутой экономии по расходованию топлива, автошин, средств на ремонт автомобилей [1262, с. 51, 52]. Исходя из постановления СМ БССР от 8 сентября 1960 г. действовали ставки и надбавки за классность водителям, доплату за ненормированный день установили в размере 15-25% ставки. Руководителям было сохранено премирование за выполнение плана по себестоимости и снижение плановой себестоимости. По приказу ГУАТ от 1 сентября 1960 г. шоферам автомобилей выплачивалась ежемесячная надбавка: на грузовых автомобилях шофе-

рам 2 класса – 10%, 1 класса – 25%, на автобусах шоферам 1 класса – 15%. Перевод работников на новые условия оплаты проводился за счет экономии средств при нормировании труда [748, л. 79, 133, 136]. Вопросы регулирования оплаты поднимались часто, так, 8 июня 1961 г. появилось постановление СМ СССР об упорядочении зарплаты работников городского транспорта. Оно повлияло на зарплату работников ГУАТ в целом, в среднем она возросла на 15% [1306, с. 1]. Это позволяло несколько снизить текучесть кадров.

Значительным было премирование, так, за выполнение плана по отгрузке лома металлов в 1960 г. его размер достигал 15% ставки [812, л. 14, 15]. При переводе работников, занятых освоением новой техники, на повременно-премиальную оплату труда для них применялись ставки сдельщиков и выплачивалась премия до 40% ставки. Применялось премирование за выполнение плана сдачи шин, экономию топлива [343, л. 115; 729, л. 148 об.]. В 1961 г. премиальная доплата водителям городского автотранспорта за соблюдение графика движения производилась по внутригородским маршрутам в размере 18% оклада [2, л. 223]. Для шоферов на автобусах регулярных линий в 1962 г. – премирование за каждый рейс, совершенный по расписанию – в размере до 20% ставки этого рейса. Доплата за сверхурочную работу шоферам в 1963 г. производилась за каждый из первых 2-х часов по 50%, а за каждый последовавший час по 100% ставки. В целом, например, труд шоферов на автомобиле КАЗ-606А оплачивался в 1966 г. из расчета 97,5 руб. в месяц [1218, с. 3]. Отметим, что уровень премирования был значителен, но не занимал больше места в общей оплате труда, чем сама ставка.

При новых условиях планирования, применявшихся на ряде предприятий БССР с 1966 г. появилась проблема обоснованности роста зарплаты. Так, в автобазе № 11 Минска коэффициент использования пробега увеличился в тот период на 4%, а зарплата шоферов на 12% [1016, с. 40]. В целом за 1966 г. на предприятиях, переведенных на новые условия, средняя зарплата с учетом дополнительных вознаграждений, возросла за первых 3 месяца по грузовым автохозяйствам на 5-14% и по автобусному парку – до 30%. Во 2-м Минском автобусном парке за год средняя зарплата составила 156 руб. [1222, с. 2]. В целом по Минавтотрансу за 1967 г. производительность труда хозяйств возросла на 5,3%, а средняя зарплата – на 3,6% [1027, с. 2]. Водители грузовиков премировались за выполнение задания по тонно-километровой работе или за повышение коэффициента пробега. Но и там происходили противоречивые процессы, имели место случаи, когда при определении выплат в основу принималась лишь продолжительность стажа. Недостатки в поощрительных системах в ряде хозяйств за 1967 г. привели к невыполнению экономических показателей. Уровень оплаты труда водителей не был высоким, о чем свидетельствовала нехватка их кадров [659, л. 6]. Усилия органов власти по росту оплаты труда к большим сдвигам в уровне материального удовлетворения работников не привели.

Новые условия оплаты труда в 1961 г. на электротранспорте отменили ранее действовавшие ставки, оклады, премиальные положения, сетки, коэффициенты и надбавки. Для водителей стала применяться повременно-премиальная оплата, единые повышенные ставки 3-го класса. За классность водителям производилась выплата к ставкам 3-го класса для водителей 2-го класса – 10%, 1-го класса – 25% [727, л. 21, 54]. Новые условия оплаты увеличили ее уровень у водителей трамваев – на 16%, троллейбусов – на 7%. Водителям при работе без кондуктора доплачивалось дополнительно до 3% суммы сданной выручки [726, л. 21]. 31 июля 1962 г. был утвержден порядок премирования водителей троллейбусов за увеличение пробега машин. По постановлению СМ БССР от 19 марта 1968 г. МКХ получило право повышать размеры премий водителям за каждый рейс, совершенный по расписанию до 40% ставки, причитающейся за данный рейс; кондукторам – до 5% сверхплановой выручки. Возможности повысить свою зарплату у работников электротранспорта были, но меньшие, чем у других из-за плановой убыточности работы.

Уровень оплаты труда на речном, воздушном и трубопроводном транспорте и ее упорядочение. Опираясь на постановление СМ БССР от 19 сентября 1960 г., рост зарплаты плавсостава составил 24%, рабочих береговых организаций – на 15%, служащих – на 19%. Зарплата плавсостава находилась в зависимости от мощности, а в итоге от сложности судна [576, с. 1]. По положению 1960 г. оплата труда командиров зависела и от отдаленности района плавания, оклад капитана буксирного теплохода в 150 сил при совмещении профессий на маршруте длиной до 200 км. был 1125 руб. Во время вождения составов самоходных судов без баржевых команд капитанам выплачивалась надбавка 10% [11, с. 2]. Командирам транзитных судов при районе плавания до 200 км, пассажирских и грузовых судах при плавания до 500 км – месячная оплата труда капитанам в зависимости от разряда была 1025-1750 руб., 1-му штурману 775-1350 руб., матросу 1-го класса – 600 руб. [576, с. 1, 2, 3]. В новые оклады были включены все виды надбавок: за работу на теплоходах, за трудность плавания, за выслугу лет. В межнавигационный период команде оставленной на ремонт оставляли зарплату – 90% оклада. Работники, которые совмещали профессии палубных и машинных команд, дополнительно получали 15-30% окладов освободившихся должностей [770, л. 32]. Здесь хорошо видно желание ведомств экономить имевшийся фонд зарплаты.

По новой системе были повышены удельный вес тарифной зарплаты, размеры премий для рядового состава, все команды самоходных судов премировались за выполнение плана в размере 10-15% оклада и до 2% за 1% его перевыполнения. Командам судов, которые работали на хозрасчете, премии выдавались за выполнение планов. Действовали премии за соблюдение графиков расписания в размере до 5% оклада каждому члену экипажа. На теплоходе мощностью 150 сил для экипажа работавшего по принципу совмещения профессий при выполнении плана на 100% и соблюдении графика движения заработок капитана-второго помощника составлял 1620 руб. Премия за выполнение плана перевозок экипажам самоходного флота – до 20% за месяц работы [11, с. 2]. Увеличивал зарплату бригадный метод труда, так на Мозырском техучастке при обслуживании судоводной обстановки в 1961 г. было занято 25 рабочих с годовой зарплатой 13,8 тыс. руб., при бригадном методе 16 человек с оплатой труда 10,2 тыс. руб. [974, с. 1]. Но новое десятилетие не принесло избавления от недостатков. Так, ряд работников порта Пхов переводились с одного места на другое, что приводило к неточному начислению зарплаты. В итоге уровень оплаты труда оказался более всего зависим от занимаемой должности, то есть от сложности труда и ответственности за выполнение показателей.

В 1960 г. по решению правительства СССР было произведено упорядочение зарплаты ГВФ. Должностные оклады инженеров на техобслуживании турбовинтовых самолетов были повышены на 40%, на обслуживании поршневой авиации – на 29%, техников – на 28%. Ставки низкооплачиваемых работников выросли с 33-35 до 40-50 новых рублей. Должностной оклад члена экипажа стал зависеть от типа самолета, у экипажей турбовинтовых машин он был на 36% выше, чем у легкомоторных. Но была снижена оплата за ночные полеты в связи с улучшением технической оснащенности трасс и самолетов, отменены премии за безаварийность полетов. Доля тарифа в зарплате рабочих-сдельщиков и техсостава дошла до 75% [1200, с. 69, 71]. Была прекращена выплата надбавок за выслугу лет. В рублях 1961 г. зарплата авиаторов колебалась в пределах от 40-300 руб. Средний годовой заработок командира отряда легких самолетов в 1961 г. составил 4,5 тыс. руб., в том числе премии 0,6 тыс., пилота-инструктора поршневых самолетов – 2,8 тыс. руб., из него премии – 0,4 тыс. [1155, л. 156, 170]. Члены экипажей летного состава с 1960 г. получали ежемесячную надбавку к окладу за классность: 15% – за 2-й класс, 40% – за 1-й класс [1200, с. 70]. Все это поддерживало стремление авиаторов повышать свой профессиональный уровень.

Чаще всего в авиации применялись повременная оплата, которая предусматривала вознаграждение за труд определенной продолжительности либо по тариф-

ным ставкам. При повременно-премиальной – сверх зарплаты по ставкам за отработанное время выплачивалась премия за выполнение плана. Летно-подъемный состав, помимо повременной, получал дополнительную оплату за налет, в общей сумме зарплаты летно-подъемного состава километровая часть достигала 40-60%. До реформы 1965 г. удельный вес поощрений из фондов предприятий был незначителен, по новой системе стали действовать 2 фактора: плановый фонд зарплаты и фонд материального поощрения. Совместно проведенное в 1960 г. упорядочение зарплаты, повышение ее минимума, переход в рамках реформы 1965 г. на новые условия планирования позволили увеличить среднюю оплату в 1968 г. по сравнению с 1960 г. на 35,8% [1202, с. 8, 9]. Это стало значительным достижением, повышало престижность профессии.

В то же время оплата труда на предприятиях нефтепровода «Дружба», по мнению работников, например, НПС ПУНД, была невысокой, что стало главной причиной их увольнения по своему желанию в 1968-69 гг. [336, л. 17]. Как итог можно отметить, что в каждом транспортном подразделении существовал минимальный уровень требований по оплате, который должен был выполняться, чтобы оно успешно функционировало.

2.4. Проведение мероприятий по повышению и совершенствованию оплаты труда в 1970-е гг. Общий рост производства и соответственно перевозок позволял союзному руководству увеличивать уровень оплаты труда, в том числе и на транспорте. Например, по решениям XXIV съезда КПСС произошло повышение минимальной зарплаты рабочих до 70 руб. в месяц, были увеличены тарифные ставки и должностные оклады среднеоплачиваемых категорий работников [262, с. 6]. Все это соответствовало концепции социального государства, предусматривавшей рост благосостояния населения. В свою очередь, XXV съезд КПСС направил предприятия на усиление стимулирующей роли зарплаты в росте производительности труда. Вопросы оплаты занимались все ветви власти. Так, в целях преодоления недостатков в нормировании труда, влиявшем на правильное начисление денежного вознаграждения, было принято постановление союзного правительства и ВЦСПС от 23 мая 1973 г. Конкретным вопросам совершенствования оплаты труда было посвящено решение союзных органов власти и ВЦСПС от 13 декабря 1979 г. Было значительным применение различных видов надбавок. Они начислялись за работу по совместительству, за работу, не входившую в обязанности. Выплачивались ежемесячные процентные надбавки и ежегодное вознаграждение за выслугу, происходила доплата за классность, за замещение, за руководство бригадой, обучение учеников, за сокращенные часы работы в предвыходные дни, за работу в ночное время. Использовались ежемесячные, ежеквартальные, ежегодные премии, премии по определенным этапам работы, по окончании работ. Все это стимулировало работников повышать свою квалификацию и выполнять более сложный труд.

Основные принципы повышения оплаты труда на железнодорожном транспорте. Изменение оплаты произошло в соответствии с постановлением ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС от 2 июня 1971 г. о повышении минимального размера зарплаты, увеличения ставок и окладов [737, л. 11 об.]. Минимум был увеличен с 60 руб. до 70 руб. в месяц. По повышенным часовым ставкам оплачивались работники, связанные с движением поездов, техосмотром, безотцепочным ремонтом вагонов, содержанием пути, электрификацией, сигнализацией, централизацией. Труд локомотивных бригад оплачивался по выполненной работе, и размер ее оплаты зависел от сложности и условий движения. В пассажирском движении была сохранена повременная система оплаты, она была увеличена при вождении скоростных поездов, при интенсивном – пригородных составов [1333, с. 8, 9, 10]. Для лучших составителей поездов и осмотрщиков-ремонтников были предложены звания с ежемесячной выплатой надбавки. Исходя из постановления 2 июня

1971 г. рабочим локомотивных бригад были введены ежемесячные выплаты надбавок за класс квалификации в зависимости от наличия прав управления. Машинисту I класса при наличии права управления одним видом тяги ежемесячная выплата – 15% к тарифной ставке повременщика; двух видов тяг – 20%, а трех и более – 25% ставки [648, с. 134]. Это поддерживало желание работников получить квалификацию по управлению новыми видами техники.

С 1973 г. на железнодорожников было распространено действие постановления ЦК КПСС и СМ СССР от 12 декабря 1972 г. о стимулировании ускорения роста производительности труда. Так, были расширены доплаты за совмещение профессий, увеличение зон обслуживания до 30% ставки или оклада. Действовали доплаты до 30% оклада начальникам цехов, которые обеспечили за счет уменьшения численности персонала повышение производительности труда. На 1 января 1978 г. число работников, совмещавших профессии на БЖД составило 3138 человек с доплатой [1078, с. 362]. Для машинистов работавших без помощника производились доплаты за совмещение профессий и начислялись премии, в сумме до 50-60 руб. Действовало положение о порядке и размерах возмещения работникам расходов, связанных с разъездным характером труда в размере 1,5% оклада или ставки в сутки. Для работников с постоянным разъездным характером работы – 20% оклада [391, с. 28]. Такие положения позволяли увеличивать кадровый потенциал отрасли, повышалась привлекательность профессии.

Изменения в оплате труда на автотранспорте, ситуация на электротранспорте. Если в 1971 г. облавтотресты использовали при перевозках грузов сдельную оплату, а пассажиров – почасовую [1114, л. 8]. То 18 декабря 1972 г. появилось постановление Госкомтруда СССР об новых условиях оплаты. Для всех водителей автомобилей стали использовать только часовые тарифные ставки, а уже из них рассчитывались сдельные расценки, начислялась зарплата за количество часов. Размеры ставок водителей продолжали зависеть от грузоподъемности машин, минимальный размер по 3-му классу при вместимости до 1,5 тонн составлял с 1972 г. 49,5 коп. в час. Оплата труда водителей автобусов зависела от их габаритов и назначения, на 10% увеличенные ставки были установлены в крупных городах [650, с. 38, 39, 40]. Рабочие, занятые ремонтом, оплачивались сдельно или повременно с премированием за доброкачественное выполнение задания. В 1973 г. для обслуживания городского транспорта использовалась сдельная оплата труда ремонтников [678, л. 295]. Чаще всего это было связано с необходимостью прикрепить их кадры к предприятиям.

Поощрялось качество труда, уровень обслуживания пассажиров. Так, эффективным средством достижения четкого движения на линиях в 1-м Минском автобусном парке являлась оплата труда водителей в зависимости от выполнения плана и соблюдения графика. Доплата за ненормированный рабочий день устанавливалась в размере от 15-25% ставки за отработанное время. Действовала надбавка водителям автобусов за 1-й класс – 15% ставки 3-го класса, водителям грузовиков за 1-й класс – 25% ставки [575, с. 138]. Однако материальное вознаграждение в ряде случаев было ограничено нормативами, что сдерживало эффективность труда. Так, на предприятиях, переведенных на новую систему планирования, максимальные размеры премий работникам, за исключением водителей и кондукторов, за счет фонда зарплаты не должны были превышать 40% сдельного заработка или ставки. На предприятиях, не переведенных на новую систему, применялись условия 1960 г. [650, с. 43]. В тоже время по положению от 14 декабря 1972 г. было расширено премирование водителей. Оно производилось за выполнение и перевыполнение планов по перевозкам, доходам, выручке, производительности труда, количеству часов работы на линии, улучшение коэффициентов использования пробега и грузоподъемности, повышения использования прицепов, сокращения времени простоя автомобилей под погрузкой [378, с. 45, 46]. Зарплата

водителей зависела от группы дорог, способа разгрузки и погрузки, степени использования пробега. Влияли на начисление зарплаты: количество перевезенного груза, участие водителей в экспедировании, погрузке и разгрузке.

С 1976 г. в Минавтотрансе проводился эксперимент, когда средства на зарплату выделялись сверх сумм, причитавшихся предприятию по нормативам и уровню выполнения плана. В положении о зарплате вновь появилось ее увеличение водителям, проработавшим без аварий в течение года. В 1976 г. выплачивалась премия водителям «БелАЗ-540», которые довели его пробег без капремонта до 140 тыс. км [116, с. 69]. В то же время профессия водителя автобуса в число престижных не входила, так как зарплата была небольшая, а условия работы тяжелые, к тому же имели место нарушения положений о премировании. Уровень оплаты продолжал зависеть от выполнения производственных показателей. Поэтому, например, ухудшение финансового положения городских транспортных организаций ввиду роста технико-экономических заданий Минского ТТУ, привело в 1975 г. к уменьшению величины фонда материального поощрения на одного работника [1353, с. 2]. Все это снижало материальную заинтересованность работников электротранспорта, уменьшало качество их труда.

Упорядочение оплаты труда на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. Оплата труда с точки зрения его эффективности должна была стимулировать рост производства, и поэтому в подразделениях ГУРФ было расширено использование сдельной системы, например, с 1973 г. в отношении рейдовых судов [774, л. 43]. С другой стороны, передовые методы труда и выполнение речниками встречных планов позволяли применять к ним меры поощрения за выполнение общих показателей. Так, на Гомельском СРЗ в 1973 г. действовало положение о стимулировании ИТР, для этого были установлены звания «Лучший инженер», «Лучший техник», дававшие право на персональную надбавку к окладу размером 10-15% на 1 год. В подразделениях ГУРФ выдавались премии за внедрение прогрессивных методов эксплуатации судов и повышение уровня механизации [773, л. 50]. Но не все вопросы решались своевременно, так, по информации заведующего отделом ЦК отраслевого профсоюза С. Коротенкова в конце 1970-х гг. значительной оставалась задолженность плавающему составу по отпускам. Неудивительно, что у речников оставалась высокая текучесть кадров, в первую очередь среди низкооплачиваемых работников.

Упорядочение вознаграждения происходило постоянно, так в 1971 г. был установлен новый порядок заключения колдоговоров, где указывались направления расходования фонда материального поощрения. По подразделениям БУГА в тот период среднегодовой заработок командира отряда составил 4720 руб., штурмана – 2101 руб., пилота-инструктора – 8480 руб. [1162, л. 18]. В связи с проведенным в 1971 г. повышением минимума зарплаты, ставок и окладов среднеоплачиваемым работникам, переводом с 1972 г. на новые условия оплаты труда работников ряда предприятий, рост средней зарплаты в подразделениях МГА составил 17,4%. Но не все на практике реализовывалось своевременно. Так, при выполнении планов в Витебском аэропорту были трудности с получением премиальных [949, л. 62]. Подобные вопросы требовали скорейшего разрешения, чтобы не возникали дополнительные трудности с осуществлением перевозок из-за нехватки персонала, в первую очередь обслуживающего.

Ряду подразделений приходилось решать проблемы с оплатой труда, искать пути ее повышения. Так, на трубопроводном транспорте в 1-й половине 1970-х гг. применялось многообразное премирование: за поставку нефти на экспорт, за экономию электроэнергии, за содействие внедрению рационализаторских предложений, за внедрение новой техники [146, л. 63]. Во 2-й половине 1970-х гг. к ним добавились премии из фонда министра, из фонда мастера, за ввод объектов, по внутреннему соревнованию, за особо важные задания. Средняя годовая зарплата,

например, по ПУНД за 1978 г. составила 1029-1144 руб. [148, л. 46, 49 об.]. Таким образом, у транспортников были возможности при интенсивном труде увеличить размер своего денежного вознаграждения.

2.5. Попытки повышения и дифференциации оплаты труда транспортников в 1980-91 гг. Органы власти понимали важность материальной заинтересованности работников и соответственно проводили мероприятия по ее повышению, особенно в условиях дефицита трудовых ресурсов. Так, XXVI съезд КПСС решил обеспечить рост зарплаты на основе сокращения малоквалифицированного труда. В свою очередь, XXVII съезд КПСС предложил увеличить среднемесячную зарплату рабочих на 13-15%, или до 210-220 руб., теснее увязать размеры вознаграждения с трудовым вкладом. Все это соответствовало применявшейся в тот период идее ускорения социально-экономического развития. Чтобы преодолеть нехватку ряда специалистов в условиях экстенсивного развития экономики, на основании постановления союзного правительства от 4 декабря 1981 г. за совмещение профессий, расширение зон обслуживания рабочим выплачивалось до 50% ставки по основной работе. Исходя из решения союзных органов власти об улучшении планирования от 28 октября 1982 г., предприятиям предоставили право выплачивать надбавки специалистам, связанным с движением транспортных средств также в размере до 50% оклада. О применении материального поощрения говорило постановление ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС по укреплению дисциплины от 28 июля 1983 г., отразившем к тому же и компанию по защите принципов социальной справедливости. То есть решения по усилению действия материального фактора принимались регулярно, другое дело, что они не подкреплялись необходимым ростом производства. Все это не позволило говорить о значительной реальной прибавке к зарплате, особенно в 1989-91 гг.

Влияние экономического эксперимента на упорядочение и повышение уровня оплаты труда на БЖД. Главная идея здесь – добиться роста перевозок при сохранении существовавшего фонда зарплаты. Так, проводившийся с 1984 г. эксперимент позволил использовать ее высвобожденный фонд на повышение ставок оставшимся работникам и их зарплата увеличилась на 12%. Начальник локомотивного депо получал до эксперимента 200 руб. в месяц или в 2 раза меньше машиниста, а стал – 300 руб. [1243, с. 5, 6]. На основе эксперимента на БЖД в 1985 г. и за 6 месяцев 1986 г. зарплата выросла в среднем на 15,5% (на 31 руб.). У ИТР оклады увеличились на одну треть, для инженеров, экономистов, техников с учетом различий их квалификации были введены категории [1078, с. 363; 26, с. 57, 58]. Свою положительную роль сыграло постановление союзных органов власти и ВЦСПС от 17 сентября 1986 г. о совершенствовании оплаты труда, когда ставки железнодорожников возросли на 20-25%. С 1987 г. на дороге действовали более высокие часовые ставки для машинистов при работе с поездами, следовавшими со скоростью от 100 до 150 км/ч.

При переходе БЖД на полный хозрасчет и самофинансирование надбавки за профессиональное мастерство в 1988 г. составляли 12-24% ставки, были введены надбавки за высокие достижения в труде [156, с. 68, 69]. Для осмотрщиков-ремонтников, например, в локомотивном депо Полоцк в 1990-91 гг. действовали коэффициенты профессионализма. В распоряжении коллектива ст. Могилев в 1991 г. оставалось 70% дополнительных доходов, получаемых от хозяйственной деятельности [1066, с. 48]. Железнодорожникам производилась доплата за работу в вечерние и ночные смены, размер премий находился в зависимости от формирования и отправления тяжеловесных поездов [385, с. 15]. Рабочие локомотивных бригад премировались за экономию топлива и электроэнергии там, где был обеспечен учет, размер таких средств был повышен с 17 до 35% от суммы экономии. Однако не всегда оплата труда соответствовала его сложности, а на Витебском

отделении, например были случаи отсутствия учета выполненной работы [896, л. 39 об.]. К тому же в условиях кризиса 1989-91 гг. в реальном исчислении зарплата под влиянием дефицита и инфляции росла мало, что не содействовало повышению эффективности производства.

Изменения в оплате труда на автотранспорте и электротранспорте. Общий уровень оплаты труда зависел от надбавок и премий, так, исходя из положения об объединении автотранспорта от 24 апреля 1980 г. мастерам могли производиться надбавки до 30% оклада. Действовала надбавка водителям грузовиков за классность в процентах от тарифной ставки за отработанное время. Водители автобусов получали доплату за разрывной рабочий день [111, с. 114]. Рабочие и ИТР премировались за выполнение плана восстановления деталей. В Минском автобусном парке № 2 действовало премирование за выполнение и перевыполнение плана доходов. Исходя из постановления ЦК КПСС и СМ СССР 5 августа 1983 г., было введено поощрение за сокращение простоев автомобилей, размер вознаграждения за экономию ГСМ был увеличен до 95% их стоимости [1006, с. 19, 20]. Тем самым поддерживались качественные показатели труда.

Многое в оплате труда значили хозрасчетные отношения, происходило совершенствование бригадной формы организации и вознаграждения труда водителей грузовиков. Минавтотранс дифференцировал повременно-премиальную систему оплаты труда водителей, повышал размеры премий до 60% ставки. По постановлению ЦК КПСС и СМ СССР от 17 сентября 1986 г. стали действовать более высокие ставки оплаты труда водителей сложных автомобилей. Важным оказалось и то, что с 1 декабря 1986 г. объединение «Гроднооблавтотранс» первым перешло на новые тарифные ставки [187, с. 1]. В следующем году они были введены повсеместно. В условиях политической перестройки в советских республиках изменений в экономике было множество, влияли они и на оплату труда. Так, В Волковысском автопарке № 4 при переходе на 2-ю модель хозрасчета с 1 января 1989 г. по сравнению с 1988 г. средняя зарплата выросла на 20%, а с переходом на аренду было внедрено новое положение о премировании [460, с. 51]. Подобные мероприятия повысили уровень номинальной зарплаты, в «Минскпассажиравтотрансе» в октябре 1991 г. водители, выработавшие норму в 173 ч, получали в среднем 1 тыс. руб. в месяц [453, с. 1]. Но реальная зарплата в условиях экономического кризиса только падала.

Уровень оплаты труда на электротранспорте оставался невысоким, несмотря на сложные производственные факторы. Так, среднемесячная зарплата водителей троллейбуса в депо № 2 ТТУ г. Минска в 1981 г. – 210-250 руб. Тарифная ставка у водителя троллейбуса в Минском депо в 1989 г. составляла 94 коп. за час работы. К тому же при выдаче зарплаты, например, в Витебском ТТУ, были факты ее недоплаты [937, л. 40, 41]. В целом уровень оплаты труда не в полной мере компенсировал имевшиеся у транспортников как физические, так и психологические затраты.

Вопросы оплаты труда на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. Для поощрения работников здесь использовались различные подходы, так, по постановлению СМ БССР от 15 февраля 1982 г. речники с разъездным характером работы получали надбавку в размере 20% оклада или 1,5% за сутки [781, л. 77]. Действовали и новые схемы окладов для командного состава судов большой грузоподъемности. Денежное вознаграждение приходилось постоянно контролировать и в этих целях 10 мая 1983 г. появился приказ по ГУРФ о повышении эффективности бригадных форм стимулирования труда [782, л. 174]. С другой стороны, при работе в составе бригады за 1985 г. в ВДРП на перегрузочных работах использовалась сдельно-премиальная система, что позволило, например, в порту Гомеля грузчикам получать более 200 руб. в месяц. В портах в рамках соревнования премии выплачивались при выполнении плана прибыли и рентабельности. За увеличение объема прибыли фонд поощрения повышался дополнитель-

но на 2% за 1% процент перевыполнения заданий. Но имели место и негативные явления. Так, при премировании персонала по соревнованию в порту Витебска в 1987 г. допускалась «дробиловка», суммы премий составляли лишь 2-8 руб. [1143, л. 58]. Значимым толчком к изменению оплаты труда стал в 1987 г. перевод предприятий ГУРФ на самофинансирование [784, л. 33]. Тогда появилось больше возможностей повысить оплату для наиболее квалифицированных и опытных работников, от которых в итоге зависел общий трудовой результат.

Оплата труда авиаторов также реагировала на происходившие в республике экономические изменения, например, при переходе с 1 января 1987 г. воздушного транспорта на полный хозрасчет зарплата в БУГА увеличилась на 10%, а фонд стимулирования в 2,4 раза. За счет перевыполнения планов, экономии затрат в этот фонд в 1989 г. было дополнительно перечислено 6125 тыс. руб. [1107, л. 1]. Но в условиях кризиса в 1990-91 гг. отчисления уменьшились, соответственно стали ниже и возможности повысить уровень оплаты труда.

Изменения в оплате труда и ее рост в номинальном исчислении были свойственны всем транспортным подразделениям. Если взять трубопроводный транспорт, то средняя зарплата, например, по НУНД в 1980 г. составляла 161 руб., увеличившись за 1976-80 гг. на 34%. Повлияло то, что его предприятия с 1 июля 1987 г. перешли на оплату труда по новым ставкам и окладам, а с 1 января 1988 г. на полный хозрасчет. Тем не менее, из-за уменьшения прокачки нефти на экспорт за 1990 г. зарплата там составила лишь 240 руб. [968, л. 36; 794, л. 36; 149, л. 5]. В итоге увеличились увольнения из-за невысокого уровня оплаты труда, которые не получалось компенсировать.

Выводы по параграфу. Изменение оплаты труда у транспортников происходило каждое десятилетие. В первую очередь необходимо отметить влияние денежной реформы 1947 г., повышение роли тарифа в общем уровне оплаты труда в 1957-59 гг., переход на семичасовой рабочий день в 1960-61 гг. Свою роль сыграли проведение экономической реформы 1965 г., использование 5-дневного рабочего дня с 1967 г., увеличение минимального уровня оплаты труда в 1971-72 гг., переход на самофинансирование в 1987-88 гг.

Дополнительным источником улучшения материального положения транспортников было появление фонда директора в 1947 г., фонда предприятия в 1955 г., его преобразования в 1961 и в 1963 гг., использование с 1967 г. фонда материального стимулирования. Особую роль сыграло использование с 1944 г. частью транспортников хозрасчета, широкое внедрение бригадного подряда в 1970-е гг., проведение экономических экспериментов в 1970-80-е гг. Оплата труда могла увеличиваться за высококачественный труд.

Тем не менее, было значительное количество фактов, особенно во 2-й пол. 1940-х – 1950-е гг., когда зарплата выплачивалась с опозданием, а работники не могли получить причитающиеся по размеру премии. В 1960-80-е гг. уровень премирования не всегда создавал у работников необходимого стимула к высокопроизводительному труду. Использование принципа совмещения профессий повышало интенсификацию труда, так как основной работник получал за замену сокращенной должности только часть полагающейся за нее оплаты.

Оплата труда транспортников в целом зависела от их квалификации, занимаемой должности, сложности и условий труда. Повышали общий уровень оплаты труда различные виды доплат и премирования. Но в конце 1950-х – начале 1960-х гг. часть их была отменена, что уменьшило заинтересованность у ряда транспортников в экономии некоторых ресурсов, повышении уровня своего профессионального мастерства, создавало значительную уравниловку в общем материальном вознаграждении.

Выход из проблемной ситуации был в упорядочении нормирования труда, улучшении производственных и бытовых условий, выделении жилья, предоставлении возможностей для отдыха и оздоровления, которые в целом выступали определенной компенсацией за недостаточно высокий уровень денежного вознаграждения. Уточнялись условия проведения и подведения итогов производственного соревнования, в 1980-е гг. применяли коэффициент трудового участия. Улучшение материального положения в целом происходило каждое десятилетие, оно было связано с выполнением производственных показателей, ростом экономики, проведением общесоюзных мероприятий по повышению минимума оплаты труда.

Упорядочение оплаты работников, в свою очередь, способствовало досрочному выполнению планов перевозок грузов и улучшению обслуживания пассажиров. Условия оплаты труда в 1960-80-е гг. в основном стремились отразить принцип распределения по труду, чтобы создать материальную заинтересованность работников.

§ 3. Основные направления организации отдыха для работников транспорта

3.1. Организация отдыха транспортников республики в конце 1943 – 1949 г., ее основные формы. Органы власти никогда не забывали об отдыхе работников, обеспечивая его в рамках своих возможностей, даже когда на первом месте стояла задача восстановления разрушенной военными действиями экономики. Несмотря на острый дефицит денежных ресурсов, уже вскоре после окончания войны указом Президиума ВС СССР от 30 июня 1945 г. были восстановлены очередные и дополнительные отпуска. Если рассмотреть законодательную базу, то в целом регулирование отдыха работников во 2-й половине 1940-х гг. проходило по Кодексу законов о труде 1922 г., увеличение свободного времени для рабочих и служащих пока еще не предусматривалось. В послевоенный период продолжало действовать постановление ЦИК и СНК от 15 декабря 1930 г. о предоставлении ежегодного дополнительного трехдневного отпуска при непрерывной работе на одном месте не менее двух лет, без чего нельзя было обойтись при закреплении кадров. Во 2-й половине 1940-х гг. использовалось положение, по которому для работников исчисление срока в 11 месяцев, дававшего право на первый отпуск, начиналось с момента зачисления на работу, чем осуществлялась социальная поддержка молодых специалистов. Конкретная организация отдыха в первую очередь лежала в сфере ответственности профсоюзов и включала несколько основных направлений: оздоровление, культурный досуг и спорт.

Круг мероприятий по организации оздоровления и отдыха железнодорожников. Такие вопросы ввиду их важности для восстановления работоспособности специалистов, особенно связанных с вождением поездов, планировались заранее и находились под контролем парторганизаций. Благодаря этому, например, райпрофсоюз Витебского отделения ЗЖД за год, с 26 июня 1944 г. смог послать на курортно-санаторное лечение 55 человек, в дома отдыха – 131, при общем числе работавших 6910 человек [222, л. 62]. То есть охват оздоровлением был еще мал. В то же время география отдыха могла быть широкой, так, летом 1946 г. ряд работников Жлобинского узла побывали на курортах Крыма и Кавказа. Отражая успехи восстановления, масштабы оздоровления росли и за 1945-50 гг. на курортах и домах отдыха побывало 10 тыс. работников БЖД [16, с. 3]. Расширению организации отдыха содействовало образование 1 октября 1947 г. фонда директора. В том числе и с помощью его средств за 1-й квартал 1948 г. на курортах и домах отдыха Кавказа, Крыма, Латвии и Литвы отдохнуло 400 работников БЖД, но выдавались путевки только лучшим работникам, хороший отдых надо было заслужить.

Важное место отводилось работе учреждений культуры. Так, уже в начале 1944 г. вступили в действие клуб и красные уголки в Гомеле [400, с. 101]. Развитие перевозок увеличивало возможности транспортников и в январе 1946 г. на БЖД было уже 8 клубов, 1 вагон-клуб, 90 красных уголков с 49 кружками самодеятельности, 10 профсоюзных библиотек. За предыдущий год кружками было дано 249 выступлений, где побывало 77,8 тыс. человек. На Белостокской ЖД в феврале 1946 г. работало 42 красных уголка, на БЛЖД было 7 клубов и 73 красных уголка. Появились джаз-оркестр и театр миниатюр в Минске [627, л. 9, 11. 17]. Но цифры могли быть значительными, а реальная работа энтузиазма не вызывала. Ситуацию старались исправлять и не случайно заседание парткома, например, на ст. Лида было посвящено вопросам работы клубов [1118, л. 21]. Трудностей приходилось преодолевать много, в первые послевоенные годы лишь в приспособленном здании осуществлялась работа клуба в Витебске. Успехи пришли со временем, например, дом культуры ст. Орша возродил свой народный театр [106, с. 477; 159, с. 330]. В целом на БЖД в 1947 г. было 12 клубов и 3 вагон-клуба, за 1-е полугодие было дано 157 концертов и спектаклей, показано 3 тыс. кинофильмов [400, с. 111]. Работа учреждений культуры оказалась наиболее массовой и востребованной.

Вопросы обеспечения досуга постоянно находились в поле зрения парторганов, на скорейшем восстановлении клубов настаивал транспортный отдел ЦК ВКП(б) [832, л. 2, 3]. В свою очередь, Витебский обком КП(б)Б в 1947 г. просил ЦК отраслевого профсоюза выделить Витебскому райпрофсоюзу радиоаппаратуру на 4 тыс. точек, киноустановку для узла, кинопередвижку для линейных станций [223, л. 25]. Но где-то были успехи, а где-то полно недостатков, так, вагон-клуб Гомельского отделения БЖД ограничил свою деятельность показом кинофильма и останавливался только на крупных линейных станциях. О нехватке хударков, которые не соглашались с низкой оплатой труда и отсутствием жилья, говорили руководители парторганизаций БЛЖД [627, л. 10]. Их поддержал третий пленум дорпрофсожа БЖД. Со временем ситуация изменилась, если в 1948 г. на дорогах было 189 кружков самодеятельности и 3,6 тыс. участников, то в 1950 г. уже 220 кружков на 4,45 тыс. человек [400, с. 111, 114]. Для активного отдыха услуги предоставляло спортивное общество «Локомотив». Большое внимание уделялось укреплению коллективов физкультуры на основе комплекса ГТО, на 1 сентября 1950 г. активно занималось спортом 2793 человека [1041, л. 13; 364, л. 104]. Таким образом, железнодорожники для организации отдыха использовали все предоставленные им возможности.

Обеспечение отдыха работников автотранспорта общего пользования.

Не были оставлены без внимания и автотранспортники, так, шоферы грузовых машин после войны пользовались отпуском в соответствии с постановлениями ЦИК и СНК СССР от 15 декабря 1930 г. Другое дело, что добиться полного выполнения законов было непросто. В то же время положительным для обеспечения отдыха стало постановление СМ СССР 27 июня 1947 г. о создании фонда директора [990, с. 85, 86]. Однако на ряде предприятий организации оздоровительных мероприятий мешала слабая активность профсоюзных и партийных организаций, среди них оказались и представители Гродненской АТК. [473, л. 51]. На невысоком уровне находилась профсоюзная работа в 1945-49 гг. и в Минской АТК № 1, так, там не было четкого контроля за расходованием имевшихся для оздоровления средств. К недостаткам приводила и слабость имевшейся материальной базы, например, Гомельской АТК. Лучше дело обстояло в Управлении Минавтотранса, где в 1946-48 гг. усилиями месткома выделялись путевки в санатории, дома отдыха. Чтобы улучшить общую ситуацию, в свою очередь, II съезд отраслевого профсоюза в 1949 г. предложил меры по развитию среди автотранспортников физкультуры и спорта с помощью ДСО «Труд» [875, л. 7, 83, 90, 181]. Здесь автотранспортники здесь попытались заменить одну форму отдыха другой, не требовавшей больших затрат.

Степень реализации возможностей для отдыха на речном и воздушном транспорте. Вопросы отдыха речников, чтобы обеспечить кадрами будущие перевозки, стали решаться с момента освобождения первых районов БССР в конце 1943 г. Для них действовало Положение об их рабочем времени и отдыхе от 8 сентября 1934 г. [799, л. 144]. С 1944 г. речники получали путевки в санатории, но в ряде случаев они приходили с опозданием или попадали не к тем, кто в них нуждался. Ситуация здесь улучшалась медленно, но определенный выход был найден в организации плавучих санаториев и домов отдыха, что позволило за 1946 г. увеличить выдачу путевок в 1,5 раза [1172, с. 2]. Однако по информации IX Пленума ЦК отраслевого профсоюза до конца израсходовать отпущенные на оздоровление средства не удалось. Тем не менее, по ДДРБ уже за 2-е полугодие 1947 г. и 1948 г. было выдано 391 путевка для санаторно-курортного лечения и 591 в дома отдыха [382, с. 2]. Этого было мало, так как коллектив речников доходил до 10 тыс. человек. О сложностях в организации отдыха говорило и постановление СМ СССР от 9 марта 1949 г., связанное с расходованием средств на содержание плавучих домов отдыха.

Работе по обеспечению досуга препятствовало разрушение объектов культуры речников, например клуба в Гомеле [491, л. 11]. Тем не менее, в марте 1944 г. была уже организована самодеятельность при комсомольской организации ДДВВУ. Через год по р. Сож была пущена плавучая культбаза [213, л. 102; 495, л. 46, 286]. Ни один вопрос не обходился без участия парторганов, так, для оборудования пассажирского парохода «КП(б)Б» культуринвентарем речники обратились в 1945 г. в Витебский обком КП(б)Б [1136, л. 3]. Речники значительное время уделяли спорту, уже в сентябре 1944 г. в порту Гомеля была организована работа ДСО «Водник», часть речников участвовала в работе ДСО «Трудовые резервы» [495, л. 290 об., 292]. То есть без активных мероприятий отдых не обходился.

Авиаторы также стремились найти место и возможности для организации отдыха. С помощью БРК отраслевого профсоюза им в 1947 г. были выделены путевки, в том числе и за 30% стоимости, в Kisловодск, Ялту, Бобруйск. 8 путевок в санатории и 8 в дома отдыха получили летчики Минского аэропорта [863, л. 4, 8, 21, 53.]. Согласно приказу по ГУ ГВФ от 24 мая 1949 г. работники летно-подъемного состава проходили 1 месяц в году во время отпуска лечение в санаториях [800, л. 286]. Значительное внимание уделялось и культурному досугу, с осени 1944 г. в рамках БУ ГВФ в Минске проводились культпоходы [694, л. 3]. Спортивные состязания приурочивали к агитационным мероприятиям. Так, зимой 1947 г. был проведен лыжный кросс, посвященный выборам в ВС БССР. Как промежуточный итог отметим, что основные формы организации отдыха использовались во всех транспортных подразделениях.

3.2. Ситуация с организацией отдыха и оздоровления на белорусских транспортных предприятиях в 1950-е гг. С начала десятилетия получило массовый характер оздоровление в рамках соцстраха, ответственность за эффективное использование средств которого несли профсоюзы. Время, порядок и очередность пользования отпусками устанавливался соглашением между администрацией и месткомом по Кодексу законов о труде. С другой стороны, положение о фонде предприятия от 9 августа 1955 г. позволило расходовать средства на оборудование мест отдыха, санаториев, клубов, на физкультурные мероприятия [804, л. 23]. В целях упорядочения отдыха органами власти были приняты важные решения, так, Президиум ВС СССР 15 августа 1955 г. ввел отпуск в 1 календарный месяц для молодежи в возрасте до 18 лет. Декабрьский пленум ЦК КПСС в 1957 г. направил профсоюзы на улучшение культурно-массовой работы. Однако негативное влияние оказало постановление СМ СССР от 30 мая 1958 г., изменившее порядок планирования капитальных вложений на жилищное, коммунальное, культурно-бытовое строительство. В число транспортных ведомств, которым они

утверждались, попало лишь МПС, а ГУ ГВФ для строительства при аэродромах [999, с. 216, 218]. В итоге средств на возведение собственных баз отдыха, клубов и стадионов у большинства транспортных предприятий стало мало.

Возможности для оздоровления и культурного досуга на железнодорожном транспорте. Оздоровление здесь постоянно расширялось, так только за 1950 г. райпрофсоюз Оршанского отделения в санатории было предложено 138 путевок и 413 в дома отдыха. Если говорить в целом, то 2,2 тыс. работников БЖД побывали в 1951 г. на курортах, в санаториях и домах отдыха, в том числе Кавказа, Крыма и Прибалтики [487, л. 11]. Но ряд путевок оказывался неиспользованным, чаще, когда они предлагались в зимнее время года. В 1952 г. на курортах и в домах отдыха побывало 1938 труженников Минской дороги. Но железнодорожников было в десятки раз больше, поэтому за 1954 г. выделение средств на оздоровительную компанию возросло почти в 2 раза. Отдых был различной комфортности, например, в 1954 г. работники Витебского отделения получили 234 путевки в санаторий, 525 в дома отдыха, в том числе 45 бесплатно [382, с. 3]. За 1950-56 гг. работникам БЖД было выдано 32,4 тыс. бесплатных и льготных путевок в дома отдыха и санатории [377, с. 31]. В 1958 г. путевки профсоюза для посещения санаториев и домов отдыха были предоставлены 6 тыс. работников БЖД, то есть в среднем больше, чем за предыдущие годы. В первую очередь путевки предоставлялись тем работникам, которые были связаны с движением поездов, а среди них отбирали самых лучших по производственным показателям.

Одной из форм отдыха были массовые мероприятия, так, во время всесоюзного дня железнодорожника в Минске в августе 1953 г. были проведены игры и выступления самодеятельности. В июле 1954 г. райпрофсоюз Гомельского отделения организовал выезды на Пролетарский луг. Такие мероприятия несли важную социальную нагрузку, так, партсобрание Витебского отделения от 20 августа 1957 г. обязало партбюро и местком организовывать их в воспитательных целях [891, л. 43]. Направления организации досуга были самые разнообразные, так, в Брестском паровозном депо месткомом в 1959 г. были созданы кружки и духовой оркестр. В общежитиях основными видами работы с молодежью были встречи с ветеранами, походы в музеи и кино.

Расширялась деятельность учреждений культуры, так, в 1952 г. только на БЖД работало 11 клубов, 186 красных уголков, 3 вагон-клуба, 22 библиотеки, 147 кружков самодеятельности с 2,7 тыс. участников. Со временем ситуация менялась, за 1945-56 гг. количество клубов на БЖД выросло в 2 раза, стало 460 красных уголков. В 1959 г. 6 тыс. человек принимали участие в 286 кружках, при каждом из 24 клубов работала самодеятельность [377, с. 33; 1173, с. 4]. В то же время недостатком в их деятельности был недостаточно высокий уровень оборудованности, отсутствие планов работы. Отдельным направлением было проведение фестивалей, а в Гомеле – кинофестивалей. Выросла и тяга к занятиям спортом, в 1950 г. на БЖД насчитывалось 82 коллектива общества «Локомотив», в секциях занималось 6 тыс. человек. В 1956 г. использовалось 6 стадионов, работало 224 физкультурных коллектива, а количество членов общества «Локомотив» составило 12,5 тыс. человек [377, с. 35]. В целом с каждым годом охват железнодорожников различными формами отдыха возрастал.

Усиление внимания к организации отдыха для работников автотранспорта, электротранспорта, речного флота и гражданской авиации. В связи с ростом автотранспорта в республике стали больше уделять внимания организации отдыха его работников, так, в рамках отраслевого профсоюза за 1952 г. на оздоровлении даже был произведен перерасход выделенных средств. Но собственных санаториев и баз отдыха у автотранспортников еще не было, что сдерживало масштабы получения отдыха. Помогало, что с 1955 г. стали активно использовать средства из фонда предприятия, когда покупались путевки в союзные здравницы.

Со временем улучшались возможности и для культурного досуга, в 1952 г. из 22 АТК Минавтотранса в 14 работали красные уголки, а в 3 были клубы с библиотеками [1121, л. 284]. Во многом у транспортников формы организации отдыха типичными, так работники Витебской и Оршанской АТК в 1957-59 г. выезжали на экскурсию в Москву, проводили за город туры выходного дня [752, л. 5]. Выполняя постановление республиканских органов власти от 20 марта 1959 г. по улучшению работы пассажирского транспорта, в Витебской АТК-1 было организовано 6 культпоходов в кино и театр. Была создана самодеятельность, а за счет фонда предприятия приобретен телевизор [808, л. 12]. Использовали свои клубы работники электротранспорта, например в Минском ТТУ. Активный отдых предлагали массовые спортивные общества «Спартак» и «Динамо» [841, л. 45]. Транспортники могли пользоваться базой как своих организаций, так и общедоступных.

Для плавсостава ежедневный отдых предоставлялся продолжительностью 16-18 часов в сутки в зависимости от продолжительности рабочего дня. Дни еженедельного отдыха и праздничные дни, сокращенный рабочий день можно было реализовать при стоянке судов в конечном или начальном пунктах маршрута. Была возможность получить путевки в здравницы Крыма, Кавказа и Прибалтики. В 1954 г. речникам Гомеля было в целом предоставлено 490 путевок в санатории и дома отдыха, в том числе и бесплатно. Для работников порта Бреста в 1955 г. были выданы путевки в санатории «Трусковец», «Рижское взморье», в плавучий волжский санаторий на пароходе «Горьковская коммуна». В 1957 г. был доступен дом отдыха на пароходе «Марксист». Масштабы оздоровления росли, так, за 1958-59 гг. только за счет средств соцстраха 1380 работников предприятий ГУРФ получили путевки в санатории и дома отдыха [485, л. 11]. Но на получение путевок была очередь, к тому же они чаще использовались как поощрение.

В свою очередь Всесоюзный смотр-конкурс работы красных уголков и культбаз в 1950 г. мобилизовал речников на улучшение культурного досуга. Положительную роль играли культбазы, которые передавали экипажам судов библиотечки и культинвентарь [484, л. 3]. В целом правильная организация отдыха плавсостава во время навигации была и одним из средств по предотвращению нарушений дисциплины. Не утихала работа и в межнавигационный период, так, красный уголок Гомельской РЭБ в 1959 г. предлагал занятия музыкой, настольные игры, там были организованы походы на лыжах [1185, с. 2]. Особенностью организации досуга речников была работа агиттеплоходов, например, «Максим Горький» во время навигации давал возможность прослушать лекции и посмотреть кинофильмы. В то же время здесь были и недостатки, например, Президиум БРК отраслевого профсоюза в декабре 1959 г. отметил слабую организацию самодеятельности в Мозырской РЭБ [485, л. 24]. С другой стороны, активному отдыху помогала деятельность ДОСААФ, в рамках которого молодежь занималась водным спортом и моделизмом.

У авиаторов продолжилась практика организации народных гуляний. В июне 1954 г. праздник, посвященный Дню Воздушного флота СССР, был проведен на аэродроме ДОСААФ в Минске. В июле 1958 г. до 8 тыс. человек из Жлобинского и Рогачевского районов собрались на авиамассовку, предложенную Гомельским аэроклубом, которая сопровождалась показом авиационной техники [161, с. 4]. В целом, досуг транспортников часто совмещался с агитационно-массовой работой и нес идеологическую нагрузку.

3.3. Расширение возможностей для организации отдыха в 1960-е гг. В новом десятилетии возможности для отдыха выросли, так, согласно решению ВС СССР от 7 мая 1960 г., продолжительность рабочего дня была установлена в размере 7 часов. Важным оказалось решение Президиума ВС СССР от 14 марта 1967 г. о переводе рабочих на пятидневную рабочую неделю с двумя выходными

днями. Но большинство транспортников, имея скользящий график работы, использовало его в минимальной степени. Возрастали размеры отпусков, 24 декабря 1960 г. постановлением Госкомитета СМ СССР по вопросам труда и заработной платы и Президиума ВЦСПС был утвержден список профессий с вредными условиями труда, работа в которых давало право на дополнение к нему. Это было важным социальным достижением. Но чтобы получился и производственный эффект, 1-й секретарь ЦК КПСС Н. Хрущев в апреле 1963 г. на совещании работников промышленности и строительства РСФСР предложил использовать порядок предоставления отпусков для закрепления кадров [47, с. 129]. Была расширена сфера применения дополнительных отпусков за непрерывный стаж и увеличена их продолжительность. Постановлением союзных органов власти от 26 сентября 1967 г. была увеличена до 15 дней продолжительность отпуска тем, кто ранее располагал отпуском только в 12 дней.

Одновременно расширились возможности для оздоровления. В 1960 г. решением СМ СССР профсоюзам были переданы хозрасчетные санатории, кроме туберкулезных, и дома отдыха. Об усилиях органов власти в области организации отдыха работников свидетельствовало и постановление СМ БССР от 9 марта 1961 г. о расширении сети санаториев [727, л. 16]. Исходя из Положения о комиссии по соцстраху, утвержденному 5 января 1962 г., ее представители принимали решения о выдаче работникам за счет средств соцстраха путевок в санатории, профилактории, а также туристские путевки [334, л. 230]. Вопросы планирования и распределения путевок решались профсоюзами согласно инструкции от 5 октября 1962 г. Из общего количества путевок в санатории, пансионаты и курорты с лечением бесплатными являлись 20%, остальные шли за 30% стоимости [1219, с. 30]. Большие надежды работников в организации отдыха были связаны с реализацией постановления СМ СССР от 22 мая 1963 г. о фонде предприятия [991, с. 334]. На улучшение массового отдыха было направлено постановление союзного правительства в марте 1969 г.

Укрепление материальной базы оздоровления, культурного досуга и спорта на БЖД. Внимание к отдыху железнодорожников было постоянным, так, постановление ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС от 7 марта 1967 г. о переводе рабочих на 5-дневную неделю коснулось тех, кто не был занят на круглосуточных сменных работах. В 1968 г. дополнительные возможности предоставил переход предприятий на новую систему планирования, когда увеличилось поступления в фонд социально-культурных мероприятий [992, с. 332]. Оздоровление проходило более высокими темпами, чем раньше, предлагались санатории в Сочи, Кисловодске, Ессентуках. Использовались и местные возможности, так, в 1966 г. коллектив Калининского депо построил оздоровительную базу на р. Птичь на 25 мест, Гомельское вагонное депо – на 10 домиков. Тогда же была создана зона отдыха на территории Лунинецкого паровозного депо [354, с. 4]. Много внимания уделялось массовой работе, летом 1967 г. гомельскими железнодорожниками были организованы поезда под девизами: «Здравствуй, лето!», «Золотая осень» [242, л. 98, 101, 121]. В целях увеличения масштабов оздоровления ВЦСПС во 2-й половине 1960-х гг. инициировал создание санаториев-профилакториев силами предприятий. Первоначально оздоровление гомельские железнодорожники проводили на базе пионерлагеря «Орленок», но в 1967 г. открыли 1-й корпус профилактория «Дубровинка» [1113, л. 85]. В нем ежемесячно отдыхали по 100 человек. На основании постановления президиума Белсовпрофа от 19 декабря 1968 г. стал работать санаторий Витебского отделения на 100 мест.

Работники БЖД могли совмещать отдых и работу в дальних рейсах. Так, проводники экспресса Минск–Москва в свободное от работы время осматривали Кремль. Организация отдыха зависела от работы профсоюзных руководителей, например, в общежитии Баранович в 1963 г. с их помощью проживавшим была

предоставлена возможность смотреть телевизор. В то же самое время в общежитии погрузо-разгрузочной канторы Минского отделения не проводились даже какие-либо беседы. Здесь важная роль отводилась учреждениям культуры, так, в доме культуры железнодорожников Могилева создавались короткометражные кинофильмы, в 1966 г. там был показан первый игровой фильм «Березовый сок». Дворец в Гомеле проводил тематические вечера для молодежи [242, л. 101, 105]. 15 октября 1966 г. в доме культуры Витебска был открыт первый на БЖД музей – музей революционной, боевой и трудовой славы. Особую роль там играли художественные коллективы, например, образцовый оркестр народных инструментов [106, с. 426, 480]. В 1969 г. на БЖД функционировало 8 народных музеев, десятки уголков боевой и трудовой славы, 20 дворцов, клубов и домов культуры, 538 красных уголков, 7 вагон-клубов. Для спорта на дороге было предоставлено 7 стадионов, 12 залов и 220 волейбольных и баскетбольных площадок [65, с. 32, 33]. Оставалось только их эффективно использовать, разнообразить одну форму отдыха другой.

Усиление оздоровления и культурно-массовой работы на предприятиях автотранспорта общего пользования и электротранспорта. Для организации отдыха важным было выполнение требований законодательства. Так, дополнительный отпуск на 12 дней предоставлялся водителям автобусов регулярных линий, грузовых автомобилей и автокранов грузоподъемностью свыше 3 тонн, автозаправщиков [41, с. 74, 75]. В то же время баз для оздоровления не хватало. Поэтому Минавтотранс в 1965 г. обратился в постоянную комиссию по транспорту и связи ВС БССР с просьбой посодействовать о выделении средств целевого назначения [876, л. 71]. Однако положительного результата это не дало. Приходилось искать другие подходы. Во 2-й половине 1960-х гг. возможностей для отдыха появилось больше, чему способствовало укрепление фонда социально-культурных мероприятий. В 1968-69 гг. за счет средств предприятий отдохнуло 20 тыс. работников, в том числе в Прибалтике, Крыму и на Кавказе [1309, с. 2]. Этому содействовало и постановление 2-го пленума БРК отраслевого профсоюза в мае 1968 г. Путевки в санатории и дома отдыха предоставлялись в первую очередь двум основным категориям лиц: кто нуждался в той или иной форме лечения и тем, кто добросовестно трудился. Например, поездками на турбазы поощрялись лучшие молодые водители 1-го автобусного парка г. Минска.

В то же время массовый отдых, по словам самих транспортников, например, на автобазе № 14 Лепеля в 1967 г., организован не был. Но имелись и примеры положительного плана – профорганизация 1-го и 2-го автобусного парков Минска в 1967 г. с помощью информбюро Алушты арендовали на летний сезон 32 койки в квартирах вблизи моря, чем обеспечили отпуск 200 работников [1325, с. 4]. Но желающих было еще больше. Поэтому, опираясь на решение ВЦСПС, транспортники в 1969 г. высказали пожелание о создании собственного профилактория. Ряд транспортных подразделений находили удачные пути организации отдыха, например, профком автобазы № 11 г. Минска за 1968 г. смог направить на Черное море 220 человек, 78 на оз. Нарочь, 17 в санатории, 11 на круиз по Черному морю [878, л. 150]. В 1969 г. автопарком № 2 г. Молодечно был оборудован пансионат на оз. Нарочь. Работники Брестского облавтотреста организовывали выезды на оз. Белое [867, л. 153]. Успех приходил только тем, кто работал активно.

Значительное внимание уделялось культурно-массовой работе, так в 1961 г. при автобусном парке Витебска была организована самодеятельность. В 1962 г. был оборудован клуб в Гродненской автоколонне 2408 [2, л. 224; 858, л. 113]. Но в целях улучшения воспитательной работы VIII пленум ВЦСПС в 1965 г. предложил повседневно улучшать деятельность клубов. В распоряжении автобазы № 6 г. Новополоцка в 1967 г. были клуб на 300 мест и библиотека, но такое положение дел было не везде. Поэтому президиум отраслевого профсоюза предложил уделять культурно-массовой работе еще больше внимания [503, л. 86]. Это было

принято как руководство к действию. Так, в декабре 1968 г. на предприятиях Минавтотранса насчитывалось уже 253 клуба и красных уголка, была расширена сеть профсоюзных библиотек [242, л. 191]. Находилась место и спорту, по решению VIII пленума ВЦСПС профкомы стали проводить больше мероприятий по физкультуре, спорту и массовому туризму. С 1964 гг. была возобновлена практика проведения республиканских соревнований по массовым видам спорта.

Старались не отставать с организацией отдыха своих работников и предприятия электротранспорта. Так, Витебское ТУ в 1966-67 г. выдавало путевки в санаторий и дома отдыха. Но проблемой было то, что из имевшихся 16 путевок в санатории было выдано, по решениям месткома, только 8 штук, больше влияло на ситуацию с оздоровлением руководство предприятия [930, л. 97, 98]. Часть путевок была выдана бесплатно, остальные по льготному тарифу, но на всех желающих их не хватало. Все это заставляло транспортников обращаться в вышестоящие органы с просьбами о выделении мест в профилакториях крупных промышленных предприятий.

Ситуация с обеспечением оздоровления и культурного досуга на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. Для речников по нормам выделялись путевки в дома отдыха и санатории, но воспользоваться ими в наиболее благоприятный летний период было сложно, так как шла навигация. Приходилось отдыхать в осенне-зимнее время. Так, работники ГУРФ в 1960 г. получили путевки в дом отдыха «Ждановичи», на турбазу на оз. Нарочь, в санатории им. Ленина, «Белоруссия», в Сочи [485, лл. 3, 12, 19]. Часто использовались местные возможности, например, совершались загородные прогулки в выходные дни. Важным было то, что на речных участках, состоявших на хозрасчете, по Положению 1963 г. действовал фонд для улучшения культурно-бытовых условий. Однако ГУРФ обладало правом по согласованию с ЦК отраслевого профсоюза перераспределять между предприятиями его средства, поэтому не всегда работники заслужившее право на качественный отдых, его реализовывали. В целом для обеспечения отдыха необходимо было найти значительные средства. Поэтому ГУРФ постоянно обращался к кабинету министров БССР с просьбой о включении речников в перечень ведомств, которым утверждались капитальные вложения на культурно-бытовое строительство, что, однако, осталось без положительного ответа [878, л. 49, 193]. С другой стороны, важную роль в организации отдыха сыграло право на дополнительный отпуск работников плавсостава, работавших за других членов экипажа и имевших переработку времени 50% и кочегарам. Однако документы сохранили сведения о нарушениях с предоставлением повседневного отдыха, например, по Пховскому порту в 1969 г. [878, л. 272]. Негативным явлением среди речников было и нарушение графиков отпусков.

Культурный досуг проводился с помощью красных уголков, особую роль играли комиссии профсоюзов по культурно-массовой работе, так, в 1960 г. такая комиссия в Брестском порту организовывала культпоходы в кино и театры. Продолжились рейсы агиттеплохода «В. Маяковский», за 1961 г. он обслужил 600 коллективов речников Сожа, Припяти, Днепра и Березины, там было прочитано 200 лекций, показано 267 фильмов [552, с. 2]. Наиболее распространенными формами организации отдыха в межнавигационный период были походы в кино, театры, проведение тематических вечеров. В свою очередь, 2-й Бассейновый смотр самодеятельности речников БССР в феврале 1962 г. отметил как лучших коллективы Бреста и Гомеля. На проведение спортивных мероприятий значительные средства выделялись БРК отраслевого профсоюза [485, л. 14]. Заметим, что ни одно из направлений организации досуга и отдыха не оставалось не задействованным.

Авиаторы пользовались правом на отдых: ежедневный, еженедельный и в праздничные дни, а также ежегодным отпуском. Право на дополнительный отпуск возникало при определенной норме налета, лица летно-подъемного состава в

1964 г. имели право на отпуск до 48 дней, в том числе до 36 дней как дополнительный за работу в особых условиях [1201, с. 42, 43]. Для летного состава регулярным и массовым было оздоровление, в первую очередь во всесоюзных здравницах. В целях организации культурного досуга авиаторы республики чаще всего использовали общегородские объекты культуры. Так, в январе 1965 г. во дворце культуры профсоюзов Минска был проведен тематический вечер работников БУГА. В мае 1966 г. театральном зале Минского окружного Дома офицеров состоялся тематический вечер читателей журнала «Гражданская авиация».

Свои особенности были в организации отдыха работников трубопроводного транспорта. Так, по постановлению СМ СССР от 22 мая 1963 г. о фондах предприятий расходование средств из него для них было затруднено тем обстоятельством, что Госкомитету по газовой промышленности СССР было дано право централизовать до 30% средств фонда. Больше возможностей принес переход на новые условия планирования, так, местком ПУНД в 1969 г. регулярно организовывал культпоходы во дворец «Нефтяников», поездки на экскурсии, например, в Минск и Брест [962, л. 67]. В целом одновременно с организацией новых транспортных предприятий там возникали и по мере возможностей решались вопросы проведения свободного времени в той или иной форме.

3.4. Совершенствование организации отдыха работников транспорта в 1970-е гг. Внимание органов власти к вопросам предоставления отдыха в новом десятилетии возросло. Так, XXIV съезд КПСС предложил осуществить мероприятия по развитию туризма и укреплению его базы. Новые основы законодательства о труде в союзных республиках, введенные 1 января 1971 г., содержали главу о регулировании времени отдыха, когда минимальная продолжительность отпуска составила 15 рабочих дней. Постановлением Президиума ВЦСПС и Госкомитета СМ СССР по вопросам труда и заработной платы от 20 августа 1971 г. в колдоговоры включались вопросы о времени отдыха работников. По Положению о правах месткома он предоставлял путевки на санаторно-курортное лечение в дома отдыха. Вопрос с временем отдыха продолжал быть связан с мероприятиями по укреплению дисциплины, так, по постановлению ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС от 13 декабря 1979 г. вводились дополнительные отпуска до 3 дней за непрерывный стаж работы тем категориям лиц, которым такое право ранее не предоставлялось.

Предоставление отдыха продолжало играть важную социальную и воспитательную нагрузку. Так, в целях поощрения победителей соревнований Президиум ВЦСПС 23 февраля 1973 г. поручил Центральному совету по туризму и экскурсиям предусмотреть выделение профсоюзам путевок для поездок по СССР и зарубежным странам. В рамках постановления союзных органов власти, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ от 30 декабря 1976 г. также выделяли льготные туристские путевки для передовиков. Решения высших профсоюзных органов получали в республике конкретное наполнение, так, по инициативе Гродненского совета профсоюзов на месте двух пионерлагерей были открыты два дома отдыха для рабочих промышленности, работников транспорта и строительства. Дневные профилактории предприятий были предназначены обеспечивать отдых и во время перерывов на производстве, и в свободные часы.

Рост масштабов оздоровления и улучшение культурного досуга на БЖД. Свою положительную роль сыграло постановление ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС от 2 июня 1971 г., когда в зависимости от стажа были установлены дополнительные ежегодные отпуска железнодорожникам, занятым на эксплуатационной работе [1007, с. 462, 464]. Отдых помогал противодействовать нервным нагрузкам, препятствовал появлению профзаболеваний. Все это учитывали на БЖД, там ежегодно более 15 тыс. работников получали бесплатные и льготные путевки в санатории и дома отдыха за счет средств соцстраха [1088, с. 2]. Тем не менее,

общее количество работников магистрали доходило до 100 тыс., то есть возможность для льготного оздоровления в санаториях и домах отдыха появлялась 1 раз в 6 – 7 лет, но могло быть и чаще, если речь шла о победителях соревнования. Выход был в развитии сети санаториев-профилакториев. Так, на Брестском отделении с 1971 г. действовал профилакторий на 1 тыс. посещений в год [1078, с. 215]. В профилактории Гомельского отделения ежегодно отдыхали до 2 тыс. человек. В 1976 г. в Пуховичском районе появился санаторий-профилакторий «Талька» Минского отделения, за три года в нем, при одновременной загрузке в 200 человек, поправили здоровье 6 тыс. железнодорожников [1324, с. 2]. За 1977 г. в профилакториях БЖД отдохнуло 8,5 тыс. тружеников, было начато строительство профилактория Барановичского отделения [400, с. 136]. В свою очередь, Калинковичские железнодорожники на берегу оз. Литвин построили однодневный дом отдыха, на Брестском отделении работала база отдыха «Белое озеро».

Расширялся культурный досуг, в 1970 г. на дороге имелось 25 просветительных учреждений, в том числе 20 клубов, дворцов и домов культуры, линейные станции посещали 7 вагон-клубов. В клубах и красных уголках работало 500 кружков на 11 тыс. человек. 12 коллективам самодеятельности было присвоено звание народных, в том числе хоровой капелле ст. Брест, народным театрам в Орше, Могилеве, Бресте, Гомеле [400, с. 132, 133]. Только в клубах и красных уголках Барановичского отделения в 1970 г. было 42 коллектива самодеятельности, объединявшей 800 человек [244, л. 39, 84]. В 1974 г. у железнодорожников работали дворец культуры в Гомеле, дома в Орше, Молодечно, Витебске и Могилеве, 20 узловых клубов, 600 красных уголков, 73 профсоюзные библиотеки, 271 коллектив самодеятельности. В 1978 г. вместо клуба был открыт дворец Минского отделения с театральным залом на 837 мест, кинозалом на 303 места [1234, с. 2; 159, с. 332]. Увеличились возможности по активному отдыху. Был реконструирован стадион в Витебске. В Новополоцке создали спортивный комплекс, расширили спортивную базу и в Полоцке [106, с. 485]. В целом рост возможностей железнодорожников к оздоровлению и досугу был связан с расширением их производственной деятельности, дававшей для этого необходимые средства.

Состояние организации оздоровления, досуга и спорта на предприятиях автотранспорта общего пользования и электротранспорта. Внимание к оздоровлению здесь усилилось, хотя догнать железнодорожников было сложно. Тем не менее, в 1972 г. автотранспортники построили санаторий-профилакторий «Днепровские сосны», хозяином которого стало Гомельское облавтоуправление. Профилакторий ежегодно принимал до 1,5 тыс. человек, предлагал отдых семьям. Продолжало оставаться актуальным создание объектов для отдыха водителей, в том числе и для тех, которые были заняты на междугородних перевозках. Но в ряде случаев происходили нарушения в обеспечении отдыха [245, л. 38]. Тогда приходилось вмешиваться органам власти, например, Гомельский облисполком в июле 1976 г. рассмотрел ситуацию по обустройству мест отдыха водителей городского транспорта во время смен [669, л. 282]. В целях улучшения ситуации по Минавтотрансу использовались возможности фондов материального стимулирования, например за 1978 г. в Гродненской автоколонне им. 50 лет Октября с их помощью были построены необходимые объекты [234, л. 23]. Заметим, что лучше обеспечить своих работников удавалось крупным автохозяйствам.

Расширялась сфера культурного досуга, так, в мае 1971 г. в Гродно состоялась областная смотр коллективов самодеятельности посвященный I Всебелорусскому съезду профсоюзов, характерными его особенностями стали массовость и возросший уровень исполнительского мастерства [661, л. 119]. Первое место жюри присудило коллективу Волковысской автоколонны № 2429. На втором месте – работники Лидской автоколонны, на третьем – Слонимского авторемонтного завода. Проведение мероприятий по организации отдыха контролировали парторга-

низации, например, партком Витоблавтотреста в ноябре 1976 г. решил чаще практиковать проведение вечеров отдыха, экскурсий, посещение музеев, театров [918, л. 38, 39]. Для активного отдыха транспортники, например, Могилева, использовали мероприятия по сдаче норм физкультурного комплекса ГТО [489, л. 137]. Все это показывает, что организация отдыха слагалась из разных форм, ни об одной из них забывать было нельзя.

Электротранспортники проявляли свою инициативу по организации отдыха. Так, в 1970 г. по предложению администрации и месткома Минского ТТУ списанные троллейбусы были переоборудованы в дачи на колесах. Традиционно месткомы совместно с советом первичной организации ДСО «Спартак» проводили летнюю оздоровительную кампанию [931, л. 58, 59]. Так, работникам Витебского ТУ в августе 1974 г. была предоставлена бесплатная путевка в санаторий Цхалтубо, была возможность купить турпутевки в Польшу и Чехословакию [933, л. 66]. Не забывали и о культурном досуге. Для молодых рабочих Витебска, проживавших в общежитиях, каждый месяц организовывались культпоходы в кино. В то же время любительские кружки не работали [932, л. 28, 29]. Культмассовую работу здесь постоянно приходилось совершенствовать.

Основные направления организации отдыха работников речного, воздушного и трубопроводного транспорта. Вопросы отдыха речников продолжали оставаться заботой БРК отраслевого профсоюза во главе с Н. Сердюковым. С его помощью был расширен санаторий им. Ленина в Бобруйске в 1970 г., куда был добавлен корпус-дебаркадер на р. Березина, рассчитанный на 150 речников [1186, с. 4]. В свою очередь, коллектив СРЗ в Речице в 1976 г. сдал в эксплуатацию дебаркадер, на котором недалеко от Рогачева был размещен его санаторий-профилакторий для приема 70 человек. На дебаркадере находились хорошо оборудованные одно- и двухкомнатные каюты с красным уголком. Развивалась и работа в области культуры, так, в марте 1970 г. в клубе Гомельского порта работала выставка произведений самодеятельных художников, посвященная 100-летию со дня рождения Ленина. Продолжал свои рейсы по Сожу, Днепру и Припяти агиттеплоход «В. Маяковский», который обслуживал находившиеся в пути караваны барж, отдельные суда и речные порты [1187, с. 2]. Главным направлением физкультурно-оздоровительной работы у речников стало участие в мероприятиях ДСО «Водник», для усиления базы которого ему в 1973 г. был передан специальный теплоход. В 1976 г. прошла республиканская спартакиада плавсостава речного флота БССР [774, л. 43; 777, л. 8]. Такая работа была жизненно необходима, так как поддерживала работоспособность на высоком уровне.

Усилилось внимание государства к вопросам отдыха авиаторов и в крупных аэропортах были созданы специальные профилактории. Часть авиаторов обладало дополнительным отпуском до 36 дней за особые условия труда, основному летному составу был установлен дополнительный отпуск в зависимости от количества налета часов. Форм организации отдыха было много, так при помощи БРК профсоюза авиарботников (председатель В. Тарасов) авиаторы БУГА в качестве экскурсантов побывали в социалистических странах. Минское бюро путешествий и экскурсий организовывало для передовиков экскурсии, например, в Ленинград и Волгоград [1248, с. 3]. Развивая культурный досуг, авиаторы Минска практиковали вечера поэзии в клубе своего аэропорта, где выступали поэты-профессионалы. В 1972 г. прошел смотр самодеятельности БУГА, где победил ВИА Минского авиапредприятия.

Удовлетворение потребностей работников в отдыхе, например, трубопроводного транспорта не всегда было полным. Так, работники НПС «Полоцк» ежегодно проводили отпуска в домах отдыха республики, на курортах Закарпатья, Крыма и Кавказа. Другое дело, что в основном выделялись такие путевки руководителям и передовикам. Так, в Минском управлении магистральных газопроводов

за 1965-70 гг. чаще всего только руководство смогло реализовать свое право на комфортный отдых, в том числе и бесплатно [513, л. 7]. По ПУНД в 1970 г. было мало экскурсионных поездок, но зато действовала база отдыха на оз. Суя [871, л. 3, 4]. С течением времени поездок стало больше, то есть профсоюз учитывал потребности работников, но организация самодеятельности, наоборот, с 1974 г. стала отставать [872, л. 23, 24]. Ряд направлений мог развиваться за счет других, что не содействовало достижению общего высокого уровня организации отдыха.

3.5. Оздоровление и культурный досуг на транспортных предприятиях в 1980-91 гг. В этот период организация отдыха продолжала оставаться в сфере внимания как органов власти, так и профсоюзов. Так, в постановлении ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС о развитии туристско-экскурсионного дела от 31 октября 1980 г. были определены задачи министерств, профсоюзных органов по совершенствованию организации такой работы. Было предложено шире использовать путешествия в качестве поощрения производственников. 7 января 1982 г. союзные органы власти и ВЦСПС приняли постановление об улучшении санаторно-курортного лечения и отдыха, поручили развивать сеть баз отдыха при предприятиях. В свою очередь, XXVI съезд КПСС поставил задачу по совершенствованию организации отдыха. К тому же постановлением союзного правительства и ВЦСПС от 28 июля 1983 г. было упрощено получение дополнительных отпусков в размере до 3 дней за непрерывный стаж работы. Новые изменения принесла перестройка политических и социально-экономических процессов в советских республиках во 2-й половине 1980-х гг. Так, исходя из республиканской программы «Здоровье» на период до 2000 г., принятой 19 ноября 1988 г., ВС БССР предложил активизировать работу по формированию движения за здоровый образ жизни. Подобные усилия давали результат, так, в 1988 г. через БССР проходило 13 всесоюзных маршрутов и 60 местных, одновременно на туристических объектах могло разместиться до 10 тыс. человек. Но за 1990-91 гг. в условиях политической нестабильности и экономического кризиса в СССР отмеченные результаты пошли на спад, так как необходимо было решать более острые вопросы.

Основные формы отдыха на железнодорожном транспорте республики. Важное место в оздоровлении по-прежнему отводилось профилакториям. Так, за 1976-81 гг. только в «Гальке» Минского отделения побывало 10 тыс. работников, где к их услугам были лечебно-процедурные кабинеты. Профилакторий Брестского отделения в 1983 г. предлагал 10 видов ванн, отдыхали там до 1,4 тыс. человек в год [538, с. 4]. В 1983 г. 4,6 тыс. работников Гомельского отделения провели время на курортах, в профилактории, пансионатах и в домах отдыха, в путешествиях. В 1985 г. был расширен профилакторий на ст. Польшковские хутора возле Могилева. Профилакторий в Летцах возле Витебска ежегодно принимал 1,6 тыс. человек, каждая пятая путевка выдавалась бесплатно [63, с. 4]. На Барановичском отделении за 1986-90 гг. прошли оздоровление 2,3 тыс. человек, большинство в санатории «Магистральный», посетили дома отдыха и на турбазах – 1685, работало 7 загородных баз отдыха [230, л. 104]. С каждым годом география отдыха расширялась, была открыта турбаза для работников локомотивного депо Полоцк на оз. Щаты, рабочие депо Лунинец отдыхали на базе «Припять». Железнодорожники Бреста проводили свои выходные на своей базе возле р. Муховец. Развивался активный туризм. Группа работников Волковысского локомотивного депо участвовала в походе по Кавказу. Дорожный слет в июле 1990 г. в Кричевском районе собрал любителей туризма со всей дороги.

Продолжилась практика поощрения путевками, по Уставу о дисциплине разрешалось выдавать их в санатории, дома отдыха, турпоездки в первую очередь передовикам, ветераны труда обеспечивались по решению администрации и профкома. В сентябре 1982 г. на БЖД был проведен сезон путешествий в турист-

ских поездах в Одессу, Львов, Киев, Ленинград и Кишинев. Были и дальние поездки, в 1983 г. из поездки в Югославию вернулась группа гомельских движенцев, другая группа из Румынии и Болгарии [204, с. 1]. Часто отдых переплетался с идеологической работой, например, комитет комсомола Минского узла проводил походы по местам боевой и трудовой славы, участвовал в проведении экспедиции «Моя родина – СССР» [80, с. 1]. Никто не был обделен вниманием! В Минском вагонном участке ежегодно проводили конкурс «А ну-ка, девушки!». Популярным среди был совместный отдых, силами социально-культурного комплекса Минского узла в августе 1989 г. была проведена художественно-спортивная программа «Горжусь тобой – железная дорога».

Совершенствовалась деятельность просветительных учреждений, в 1984 г. был открыт музей истории Барановичского отделения. В дворце культуры Минского отделения работало 5 клубов по интересам, 19 коллективов самодеятельности [540, с. 199; 159, с. 332]. В 1990 г. на Барановичском отделении действовало 4 клуба, 1 вагон-клуб, 52 красных уголка, музей и 7 библиотек. В клубах железнодорожники посещали 16 любительских объединений, 17 кружков, но все очаги культуры уже требовали ремонта и замены оборудования [230, л. 104]. В начале 1990-х гг. на дороге было 3 дворца, 2 дома культуры, 9 клубов, 1 вагон-клуб, кинотеатр в Гомеле, выступало 103 худколлектива, в которых занимались 2,4 тыс. человек [1334, с. 89]. Не забывали и о спорте. В начале 1990-х гг., например, на Минском отделении действовал дорожный физкультурно-спортивный комбинат «Локомотив», на Гомельском – культурно-оздоровительный комплекс [1078, с. 128, 258]. Таким образом, на будущее железнодорожники сумели создать и в условиях кризиса сохранить базу для организации своего досуга, деятельности худколлективов.

Организация отдыха работников автотранспорта и электротранспорта.

Здесь также росли масштабы оздоровления, за 1986 – 1 полугодие 1988 г. только по «Брестоблавтотрансу» им было охвачено 3,4 тыс. человек [881, л. 99]. Шире использовались местные возможности, так, для работников транспорта Минска в 1987 г. была открыта база отдыха на 190 человек возле пос. Раков. Минскгрузавтотранс в 1989 г., в свою очередь, построил корпус (53 места) на территории дома отдыха «Лесные озера» за счет средств БРК отраслевого профсоюза [1247, с. 3]. Действовала база отдыха брестских автотранспортников возле Кобрина. К тому же БРК отраслевого профсоюза договорился в начале 1990-х гг. с руководством Гомельоблавтотранса о передаче части путевок профилактория «Днепровские сосны» работникам других предприятий. Подходы к организации отдыха оставались разнообразными. Например, автобусный парк № 2 г. Барановичи арендовал на Черном море базы отдыха «Приморск» и «Жемчужина» [23, с. 11]. У Гродненского облавтоуправления была собственная база отдыха «Хорлы» в Херсонской области.

Многое зависело от активности самих транспортников, так, Гродненский автокомбинат № 2 оформил уголки отдыха, где были бассейн с фонтаном. Массовым оказалось создание оздоровительных комплексов, так, Волковысская автоколонна 2429, работая по бригадному методу труда, смогла построить комплекс с бассейном. Всего в 1984 г. в Минавтотрансе их было 49 [880, л. 170]. В начале 1990-х гг. в автобусном парке № 5 Минска был создан комплекс, включавший баню, бассейн с циркулярным душем и гидромассажем. В целом направления отдыха предлагались разные, так, автоколонны Могилевской области проводили слеты туристов, военно-патриотические эстафеты молодежи, концерты самодеятельности [231, л. 12]. Все подобные мероприятия находили своих приверженцев.

Если коснуться сферы культурного досуга, то надо отметить, что был знаменит самодеятельный ансамбль из Березино, действовали агитбригады, драмкружки, ВИА, танцевальные коллективы, почти на всех предприятиях был хор. На начало 1990-х гг. работало 121 клубное формирование, участниками самодеятельности себя считали 2,5 тыс. человек [14, с. 4]. Не забывали транспортники и об

активном отдыхе. В марте 1990 г. на турбазе «Лесное озеро» прошла зимняя спартакиада автохозяйств. Что касается электротранспорта, то в 1980 г. Витебское ТТУ собирало средства для строительства собственной базы отдыха [347, л. 149]. Троллейбусное депо № 2 ТТУ г. Минска содержало санаторий-профилакторий, по сравнению с предыдущим десятилетием здесь был сделан большой шаг вперед.

Возможности для отдыха и культурного досуга на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. Стремилась расширить свой отдых речники, так, для работников аппарата ГУРФ регулярно выделялись турпутевки выходного дня, например, по маршруту Минск–Рига–Тарту. Не забывали и об оздоровлении, профком порта Гомеля в 1981-85 гг. обеспечил путевками на ту или иную форму отдыха многих нуждавшихся. Чаще выделялись путевки в санаторий «Приднепровский» [874, л. 29]. Однако воспользоваться этой возможностью могли только те, кто не был задействован в плавании, в первую очередь по болезни. Но, как и везде, негативно на ситуацию повлияло ухудшение экономической ситуации. БРК отраслевого профсоюза в 1990 г. во главе с Бибиком В. поднял проблему о том, что многие коллективы речников, стремясь получить максимальные доходы, отодвинули на второй план заботу об отдыхе [72, с. 1]. Вопрос, тем не менее, поддавался решению и в начале 1990-х гг. речники по договорам посещали базу отдыха «Парус» на Минском море, для них проводилось лечение в санатории «Беларусь» и профилактории «Журавушка» [313, с. 4]. Свое место занимал культурный досуг, так, дни отдыха речников Речицы включали праздник под девизом «Папа, мама и я», конкурсы и викторины. Важное место отводилось спортивным состязаниям. Для этого использовалось постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 11 сентября 1981 г., которое обязало профкомы, бассейновые советы ДСО «Водник» обеспечить подъем массовости физической культуры как важного направления активного отдыха.

Расширились возможности для отдыха у авиаторов, с 1985 г. они могли проходить оздоровление в профилактории «Звездный» авиаремонтного завода Минска, где были созданы условия для полноценного лечения и отдыха, как с отрывом, так и без отрыва от производства [1351, с. 15]. Работникам авиации и членам их семей был открыт доступ во всесоюзный пансионат «Аэрофлот» в Адлере. Для летчиков был полезен активный отдых и в мае 1987 г. БУГА провело туристический слет, посвященный 70-летию Октябрьской революции. Важным оказалось то, что даже в условиях нарастающего кризиса в 1990-91 гг. авиаторы находили возможности выделить средства для содержания своих социально-культурных объектов [152, л. 15]. Все это позволяло им сохранять кадры и поддерживать требовавшийся от них трудовой ритм.

Достаточно хорошие условия для организации отдыха были у работников трубопроводной сети. Так, НУНД в 1981 г. предоставляла отдых на базе «Суя» и в кемпинге «Юрмала» с общим количеством мест 54. Наличие собственных объектов дало возможность увеличивать оздоровление по сравнению с другими предприятиями. Использовались 2 источника, так, за 1986 г. по НУНД за счет соцстраха была выделена 61 путевка в санатории и дома отдыха, за счет фонда социально-культурных мероприятий – 126 [793, л. 72]. В начале 1990-х гг. ГУНД организовывало оздоровление в санатории «Приднепровский» в Рогачеве, на базе отдыха «Милоград», на базе «Лазурный берег» в Одесской области. Если отметить спорт, то в 1982 г. работники НУНД участвовали в 5-й зимней спартакиаде народов СССР, в 1984 г. – в работе ДСО «Красное Знамя» [792, л. 199]. В целом, пока производство поддерживались на высоком уровне, средства на организацию отдыха были, и потребности работников в значительной степени удовлетворялись.

Выводы по параграфу. Препятствиями для организации отдыха были ущерб, нанесенный войной, нехватка средств, особенно в период послевоенного восстановления, прекращение выделения капитальных вложений на развитие объ-

ектов социального назначения после 1958 г., за исключением железнодорожников, а также авиаторов, но при аэродромном строительстве. Имела место, особенно в 1944-60-е гг., нехватка сети домов отдыха, санаториев и турбаз. Ухудшил условия обеспечения работников социально-экономический кризис в 1990-91 гг., когда на вопросах отдыха на ряде предприятий стали экономить.

Решению проблемы организации отдыха транспортников содействовали образование в 1947 г. фонда директора предприятия, заменившего его фонда предприятия в 1955 г., укрепление этого фонда в 1961 г. и в 1963 г., появление в 1967 г. фонда социально-культурных мероприятий и жилищного строительства. Много для реализации мероприятий по организации отдыха дал перевод предприятий во 2-й половине 1960-х гг. на новый порядок планирования, затем на самофинансирование в 1987-88 гг. Выделение путевок шло как по линии соцстраха, так и за счет собственных средств предприятий.

Наибольшее количество объектов для оздоровления, культурного досуга и спорта было у БЖД, так как у нее имелись значительные собственные средства, дополнявшиеся целевыми государственными вложениями. Содействовало улучшению условий для оздоровления развернувшееся по инициативе ВЦСПС во 2-й половине 1960-х гг. строительство санаториев-профилакториев, главным образом на БЖД. Речники и автотранспортники находили выход в 1970-80-е гг. в создании собственных корпусов на территориях санаториев других ведомств, работники летных специальностей чаще других были обеспечены путевками в законодательном порядке. Собственные базы отдыха были созданы в 1970-80-е гг. на трубопроводном транспорте.

В целом обеспечение отдыха являлось проявлением внимания органов власти к вопросам охраны труда, так как отдых создавал благоприятные условия для роста производительности труда. Организация отдыха была неотъемлемой частью мероприятий, направленных на обеспечение безопасности перевозок, так как чрезмерное утомление транспортников приводило к авариям. Повышению уровня безвредности труда содействовали дополнительные отпуска и сокращенный рабочий день.

Задача профсоюзных организаций всех предприятий по повседневному улучшению деятельности клубов, красных уголков, библиотек, развитию физкультуры, спорта и массового туризма была связана с идеей органов власти о том, что все это будет улучшать воспитательную работу и укреплять дисциплину на производстве.

Успех в области организации отдыха был гарантией профилактики нервно-психического напряжения, поддерживал работоспособность на высоком уровне, компенсировал сложные условия труда. Достаточное качество отдыха позволяло достигать высокой эффективности труда, поддерживать хорошее состояние здоровья.

Культурные мероприятия несли важную социальную нагрузку и позволяли органам управления влиять на состояние кадров. Туристские путешествия и экскурсии использовались в качестве поощрения передовиков производства. Обеспечение объектами для оздоровления и досуга у транспортников зависело от важности их труда для государства: чем более высокие объемы грузов ими перевозились, тем больше было возможностей решать вопросы отдыха.

Выводы по главе. В целях повышения уровня производственной деятельности транспортных предприятий было важным обеспечить благоприятные условия труда и быта, достойную оплату труда работников, дать им возможность оздоровления и проведения культурного досуга. В этом направлении активно работали профсоюзные организации всех уровней, использовались средства социального страхования, проявляли заботу партийные комитеты. Чем активнее была их деятельность, тем лучше становились условия труда и быта на каком-либо предприятии. Производственные условия в целом изменялись в лучшую сторону под влиянием научно-технической революции, когда транспортные предприятия по-

лучили более удобные и качественные модели подвижного состава, различного оборудования, которое уменьшало долю ручного труда. Рост перевозок давал ведомствам больше средств, которые использовались для совершенствования производственных объектов, строительства новых бытовых помещений и оздоровительных комплексов. Благоприятные условия труда повышали уровень удовлетворенности работников своей производственной деятельностью, в определенной мере компенсировали не всегда высокий уровень оплаты труда. В свою очередь, материальное вознаграждение за труд являлось важнейшим фактором воспроизводства рабочей силы, способствовало повышению уровня профессионального мастерства работника. С помощью повышения оплаты за труд происходила интенсификация производственного процесса, внедрялись более рациональные приемы организации перевозок. Премияльные выплаты способствовали экономии ресурсов, увеличивали эффективность использования вверенных транспортникам средств производства. Денежное вознаграждение являлось одним из факторов, противостоявших простоям и порожним пробегам техники. Без проведения оздоровления и повседневного отдыха, организации работы ведомственных учреждений культуры, активных занятий физкультурой и спортом не могло быть и речи о бережном, экономном использовании дефицитных трудовых ресурсов. Временную нетрудоспособность легче и дешевле было предупредить, чем лечить. Подобные возможности более полно предоставлялись работникам железнодорожных предприятий, в меньшей мере, но обязательно присутствовали на производственных единицах всех транспортных ведомств, так как государство было заинтересовано в бесперебойной работе всего транспортного комплекса республики. С другой стороны, органы государственного управления стремились использовать в целях воспроизводства рабочей силы средства самих предприятий, создав для этого различные фонды. В целом средства на улучшение условий труда и быта, проведение оздоровления необходимо было во многом заработать каждому конкретно взятому предприятию, что стимулировало его к перевыполнению производственных заданий.

ГЛАВА V УДОВЛЕТВОРЕНИЕ ОСНОВНЫХ СОЦИАЛЬНЫХ ПОТРЕБНОСТЕЙ ТРАНСПОРТНИКОВ

§ 1. Жилищное обеспечение работников транспорта

1.1. Ситуация с жилищным обеспечением транспортников республики в конце 1943 -- 1949 г., пути ее улучшения. Несмотря на то, что ещё шла война, руководство БССР не могло обойти вниманием важный жилищный вопрос. Здесь оно опиралось на постановление СНК СССР о мероприятиях по восстановлению индивидуального жилфонда в освобожденных районах от 29 мая 1944 г. Для его реализации, например, в феврале 1945 г. появилось решение Гродненского облисполкома об утверждении плана кредитования индивидуального строительства [861, л. 98]. Задача оказания помощи населению в строительстве жилья была выделена в Законе о пятилетнем плане восстановления хозяйства СССР, а в плане восстановления БССР акцент был сделан на наиболее потерпевших районах. Полезным оказалось решение белорусского правительства от 10 июня 1947 г. о предоставлении помощи в строительстве жилья населению, проживавшему в землянках, от 6 сентября этого же года инвалидам войны и семьям военнослужащих [711, л. 494; 713, л. 150]. Применялся Указ Президиума ВС СССР от 26 августа 1948 г. о праве граждан на покупку и строительство индивидуальных домов, постановление союзного правительства от 20 октября 1948 г. о строительстве домов для продажи рабочим. Жилищная проблема постоянно находилась в поле зрения парторганов, так, в августе 1947 г. Гомельский обком КП(б)Б рассмотрел вопрос о состоянии ремонта жилфонда местного горсовета и ход индивидуального строительства. В то же время типичной трудностью, которая препятствовала решению жилищного вопроса была сложность в получении кредитов и покупке стройматериалов [853, л. 14]. Поэтому в июне 1948 г. на пленуме ЦК КП(б) была подвергнута критике практика неполного использования средств на эти цели. Отметим, что решений по восстановлению и строительству жилья было принято много, но ресурсов для их выполнения не хватало.

Восстановление жилфонда на железнодорожном транспорте республики.

Если по БЖД до начала войны было 116 тыс. кв. м жилья, то по состоянию на 10 июня 1944 г. в освобожденных регионах оказались уничтоженными 192 помещения казарменного типа, 77 путевых казарм, 38 барачков, 454 дома на 56,6 тыс. кв. м [1022, с. 2; 212, л. 30]. По Брестской области были сожжены 67 домов железнодорожников, но в ряде случаев, как это было с поселками ЗЖД в Витебске и Орше, довоенный фонд сохранился. Восстановление жилья не откладывали, так в I квартале 1944 г. по БЖД шла работа на 30 домах в Гомеле, также удалось восстановить 21 казарму на линейных станциях [213, л. 156; 492, л. 5, 17]. Здесь старались использовать все имевшиеся возможности. Так, партсобрание Витебского узла в сентябре 1944 г. поручило каждому местному железнодорожнику отработать на восстановлении жилфонда 24 часа [885, л. 36]. Были выделены делянки для заготовки древесины и организована заготовка кирпича. Подобные усилия давали результат. Например, путем воскресников, выходов на работы после смен к октябрю 1945 г. в Бресте было восстановлено 2270 кв. м жилья, по БЖД за этот год было сдано 10 тыс. кв. м в новых домах [589, с. 4]. Но, темпы восстановления из-за материальных трудностей были невысокими, предстояло еще много сделать.

Жилья не хватало, только по Витебской области осенью 1945 г. проживало в землянках 628 семей, и поэтому оказалось своевременным выделение им по приказу МПС 20 стандартных домов [1135, л. 17]. На 1 февраля 1946 г. по дорогам

БССР (Белорусской, Брест-Литовской, Белостокской, Западной) 920 семей проживало в землянках и 874 семьи в других непригодных помещениях. Вопрос переселения решался с большим трудом. МПС 30 сентября 1946 г. издал приказ, где была осуждена практика того, что жилотдел БЖД не вел точного учета нуждавшихся, на октябрь отмеченного года в землянках жили не 6 семей, как сообщалось руководству, а 120 [216, л. 25, 210]. Поэтому в целях ускорения строительства обязательства по его выполнению записали в условия производственного соревнования, но выполняться они должны были во внеурочное время. Путей решения жилищной проблемы было несколько, так, железнодорожникам, которые вели индивидуальное строительство, предоставлялись участки, кредиты, продавались стройматериалы. Но в ряде случаев средства использовались нерационально, если по БЖД в 1945 г. для этого было выделено 1,262 млн руб. кредита, то разрешили его взять 390 железнодорожникам, а построили дома только 85 человек [564, с. 2]. На беспорядок обратил внимание III пленум Дорпрофсожа в июне 1946 г., чем помог увеличить объемы восстановления. Из имевшихся до войны на БЖД 116 тыс. кв. м жилья на 1 февраля 1946 г. было возрождено 52%, по БЛЖД – 80% из 41 тыс. кв. м. По Белостокской ЖД – 90% из 18,8 тыс. кв. м, по ЗЖД – 63% из 65 тыс. кв. м [216, л. 210]. Здесь видим, что в наиболее трудном положении оказалась БЖД, так как ее жилфонд дольше всех находился в зоне активных боевых действий осенью 1943 – летом 1944 гг.

Толчком к активизации строительства стало постановление СМ СССР от 17 января 1947 г. об обеспечении режима работы паровозных бригад, когда им предоставлялась возможность приобрести в собственность дом, выдавались ссуды на сумму до 12 тыс. руб. Шло централизованное строительство таких домов, но сроки их сдачи срывались. Это заставило железнодорожников обращаться в транспортный отдел ЦК КП(б)Б. С помощью парторганов ситуация была исправлена, появились целые жилые поселки, в конце 1947 г. уже 90% машинистов, например, ст. Калинковичи были обеспечены квартирами. Для Западного округа было построено 43 тыс. кв. м жилья, в том числе для продажи машинистам 210 домов [1117, л. 86, 87; 1352, с. 2]. Продажа в дальнейшем была расширена в соответствии с постановлением СМ СССР от 20 октября 1948 г. Хотя жилье распределялось совместно с профкомами, не все льготники его получили, хотя и работали машинистами, являлись демобилизованными воинами. В ряде случаев работы шли медленно, так, за первые 4 месяца 1947 г. план сдачи жилья по БЖД составил только 7% [1078, с. 357; 762, л. 148]. Тем не менее, за 1944-48 гг. на этой дороге было восстановлено 459 многоквартирных домов на 64 тыс. кв. м, построено 644 индивидуальных домов, действовало 80 общежитий на 1688 мест. В 1948 г. по БЛЖД было введено в действие 7,1 тыс. кв. м жилья [1022, с. 2; 697, л. 41]. Но, в целом многие еще проживали в вагонах, в первую очередь на ЗЖД, так, по Витебскому отделению в 1 полугодие 1949 г. их оказалось 343 семьи [634, л. 11, 148]. Фактически новое пополнение, приходя на дороги, приносило с собой дополнительный виток проблемы, хотя за 1946-48 гг. железнодорожники республики и получили 90 тыс. кв. м жилья. Общая площадь, принадлежавшая дорогам, в 1948 г. оказалась равна 445 тыс. кв. м, год назад только 280 тыс. [1078, с. 354]. Сравнительно успешное решение жилищной проблемы удавалось лишь тем подразделениям, которые имели для этого свои собственные средства и сумели получить под них материальные фонды.

Развитие жилфонда предприятий автотранспорта общего пользования и электротранспорта. Жилфонду автотранспортников в годы войны был также нанесен большой ущерб, что, например, было отмечено в справке заведующего транспортным отделом Гомельского обкома партии в январе 1944 г. Тем не менее, в мероприятиях ЦК КП(б)Б по восстановлению деятельности НКВД на 1-ю половину 1944 г. о строительстве домов ничего не говорилось [494, л. 17, 18]. Приори-

тетными были производственные, а не социальные вопросы. Со временем ситуация изменилась. Для усиления заинтересованности ведомств постановлением СМ БССР от 3 августа 1946 г. в условия соревнования был внесен пункт, где победителями считались те, кто обеспечили выполнение плана по вводу жилья [706, л. 317]. Масштабы ввода жилья первоначально были небольшими, так, за 1947 г. при финансировании в 1,28 млн руб. Минавтотранс построил его 1,7 тыс. кв. м. [1122, л. 59]. Использовался фонд директора, затем выросло централизованное выделение средств. За 1948 г. было потрачено 561,6 тыс. руб. (новыми деньгами) на 2 общежития по 180 человек для Минского АРЗ, дома для Молодечненской и Оршанской АТК. В следующем году было израсходовано на жилье уже 615,9 тыс. руб., в том числе по плану 450 тыс. руб., за счет чего, например, был построен 24-квартирный дом Минского АРЗ [1108, л. 45; 141, л. 43]. Всего подразделения Минавтотранса за 1946-50 гг. использовали на жилье 3,1 млн руб. (6,9% всех расходов на строительство), что позволило ввести 5,09 тыс. кв. м [212, л. 37]. Но приоритетным оказалось обеспечение потребностей авторемонтных предприятий, а не работников АТК.

Не хватало средств на жилищное строительство и у электротранспорта, так как почти все его финансы уходили на производственные нужды. В то же время правовые основы для восстановления жилфонда были заложены приказом НККХ БССР от 19 января 1945 г., который предложил активнее использовать постановление союзного правительства от 30 декабря 1944 г. о порядке передачи предприятиям для восстановления домов горсоветов [475, л. 117]. Тем не менее, из-за отсутствия свободной жилплощади в Минске был большой недостаток в кадрах трамвайного парка. Такая ситуация заставила горком КП(б)Б издать постановление о мероприятиях по улучшению жилищных условий работников Минского ТУ. В свою очередь, Витебским ТУ, например, за 1948 г. был построен 8-квартирный дом на 336 кв. м [923, л. 44]. Отметим, что без поддержки органов власти решить жилищный вопрос было проблематично, так как в их руках были средства и ресурсы.

Проблемы жилищного обеспечения на речном и воздушном транспорте.

Не обошла война и жилфонд речников, так по состоянию на декабрь 1943 г. он был почти полностью разрушен в Гомеле, из крупных построек было уничтожено два 4-этажных дома, что заставляло использовать под временное жилье приспособленные помещения. Таким образом, к 1 апреля 1944 г. в зоне ДДВВУ было предложено для проживания 11 тыс. кв. м [495, л. 11, 289 об.]. Затем пришла очередь районов, которые были освобождены летом 1944 г. Работы там было еще больше, так на участке Западной Двины от Суража до Уллы все дома речников были сожжены. Зато в Пинске сохранились дома площадью 1,9 тыс. кв. м [495, л. 334, 335]. Всего за октябрь 1943 – октябрь 1944 г. восстановили 87 тыс. куб. м жилых и культурно-бытовых зданий, но средства были использованы недостаточно, план восстановления выполнен не был. Часть речников проживала в палатках и чтобы ускорить восстановление стали использовать постановление СНК СССР от 30 декабря 1944 г. Но в Бресте, когда ДДВВУ было преобразовано в ДДРП, Брестский горсовет в 1947 г. расторг договор аренды жилья с речниками, так что вопрос пришлось решать в правительстве [475, л. 117, 124]. Так как жилья не хватало, а закрепить кадры надо было немедленно, много внимания уделяли строительству общежитий.

Трудности преодолевались не так быстро, как хотелось бы, так, за 1945 г. в рамках ДДРБ ассигнования на строительство жилья были освоены только на 88%. Были и примеры положительного плана, когда в 1946 г. жилфонд речников увеличился на 1,8 тыс. кв. м [180, с. 2]. Введение жилья опиралось на постановление СМ СССР от 1 сентября 1947 г. о восстановлении речного транспорта, своевременным оказался приказ по МРФ о строительстве домов с заготовкой срубов [761, л. 152, 152 об.]. Строительство многоквартирных домов в ДДРП шло двумя способами – хозяйственным и подрядным, индивидуальное строительство отставало. В 1947 г. лучше прошло строительство хозспособом, в то время как по подряду

планы были выполнены только на 39%. В следующем году планы по вводу жилья вновь выполнены не были. Так как из выделенных 290 тыс. руб. индивидуальных ссуд на 1 августа было выдано только 28 тыс. Ситуация к лучшему менялась медленно и за 9 месяцев 1949 г. по ВДРП было сдано жилья только 65% от плана [283, с. 2; 1119, л. 42]. Чтобы ускорить этот процесс, приходилось и искать материалы, и реализовывать средства, и контролировать строительство.

Сразу после окончания боевых действий началось восстановление жилфонда авиаторов. В первую очередь оборудовались общежития, но их было мало и, например, прибывшие в Минск из эвакуации работники авиаотряда № 22 в октябре 1944 г. вынуждены были жить по 4-5 семей в 1 комнате [694, л. 1]. При восстановлении областных аэропортов в целях закрепления за ними работников выделялись частные дома, например, возле Бреста. Жилья авиаторам не хватало, так что текучесть кадров по Минскому аэропорту в июне 1947 г. составила 50%. Чтобы снять остроту вопроса, было сделано уплотнение имевшегося ведомственного фонда и авиаторы смогли уйти с частных квартир [865, л. 12; 863, л. 77]. Жилья выделялось мало, на что обратил внимание III съезд их профсоюза в сентябре 1947 г. [796, л. 161]. Все дело было в нехватке ресурсов, так как из небольшого объема перевозок воздушным транспортом их им почти не выделяли.

1.2. Усиление внимания к жилищному строительству на транспорте в 1950-е гг. Успехи восстановления экономики дали возможность органам власти выделять больше средств на решение социальных вопросов. Так, введение в действие домов по линии государства, содействие сооружению индивидуальных домов записали в проект директив XIX съезда ВКП(б). Вскоре и XXI съезд КПБ обосновал необходимость роста жилищного строительства, осудил разрыв между объемом освоенных средств и вводом жилья [255, с. 2]. Но на все программы средств не хватало и 20 декабря 1954 г. появилось постановление СМ СССР о снижении размера ссуд в индивидуальном строительстве [796, л. 264]. С другой стороны, для транспортников важным оказалось создание 9 августа 1955 г. фондов предприятий для улучшения культурно-бытовых условий работников [804, л. 23, 25]. Право участвовать в распределении ведомственной жилплощади Уставом профсоюзов СССР было закреплено за местными, но окончательное решение оставалось за директором предприятия. Не упускали тему жилья и парторганы. Так, ЦК КПСС совместно с союзным правительством 31 июля 1957 г. предложили ускорить строительство за счет ассигнований по планам капитальных вложений, фондов директора и ширпотреба, а также премий [377, с. 30]. 20 ноября 1957 г. появилось решение республиканских органов власти о развитии жилищного строительства. Исходя из него руководители предприятий должны были передавать горисполкомам свои средства и фонды на стройматериалы, а те выделять им жилье в размерах взносов. 20 марта 1958 г. появилось постановление союзного правительства о ЖСК, его решение от 16 апреля того же года предлагало использовать на строительство до 30% сверхплановой прибыли предприятий. Однако, новые проблемы для транспортников внесло постановление СМ СССР от 30 мая 1958 г. об изменении порядка планирования капитальных вложений, когда жилищное строительство отделили от производственного. В перечень транспортных ведомств, которым централизованно выделялись средства на жилье, попали только МПС и ГУ ГВФ, но для строительства при аэродромах [999, с. 216, 219]. В итоге для большинства транспортных ведомств ввод собственных домов и квартир оказался затруднен.

Решение жилищного вопроса на железнодорожном транспорте. Больше успехов в обеспечении работников жильем было у железнодорожников, но и там до решения вопроса было далеко. Так, во 2-м полугодии 1951 г. на Витебском отделении ЗЖД проживало в непригодных помещениях 304 семьи [342, л. 16]. Много упущений было в работе стройорганизаций, не выдерживались сроки ввода

жилья в эксплуатацию. Но, несмотря на трудности, за 1945-52 гг., например, на БЖД было сдано в эксплуатацию 73 тыс. кв. м жилья, построено 100 индивидуальных домов, 10 общежитий [598, с. 3]. На XXI съезде КПБ Н. Патоличев отметил, что эта дорога выполнила план по строительству. На Минской дороге в 1952 г. вводилось в эксплуатацию 9,2 тыс. кв. м, через год еще 9 тыс. кв. м, тем не менее, нехватка жилья осталась острой проблемой [666, л. 113]. Заметим, что строительство финансировалось из нескольких источников. Так, за 1946-56 гг. по всем дорогам БССР за счет госплана капитальных вложений было введено в строй 170 тыс. кв. м, за счет фонда предприятий 25 тыс. кв. м. Как дополнение в 1950-56 гг. работники БЖД индивидуально построили дома на 20 тыс. кв. м [377, с. 29, 30]. Возведению жилья содействовало и то обстоятельство, что ЦК отраслевого профсоюза постоянно ставил своим местным организациям задачу по усилению контроля за его ходом.

Успехи в строительстве могли чередоваться с явными провалами, так, на заседании партактива БЖД в октябре 1955 г. было отмечено, что за 9 месяцев годовой план сдачи жилья был выполнен только на 53,3%, за год удалось ввести в строй 28 тыс. кв. м жилья [1084, с. 2]. С другой стороны, большое внимание уделялось строительству общежитий. Оригинальный способ решения вопроса был реализован на Лидском узле, где в 1957 г. было получено 10 квартир за счет уплотнения административных учреждений. Не оставались в стороне и местные Советы, в Минске они в 1957 г. дали задание тресту Белтрансстрой ввести в эксплуатацию дома на 4,7 тыс. кв. м. Дополнительным толчком к росту жилфонда к тому же стало и одобрение МПС инициативы Свердловской, Латвийской и Северной дорог по строительству жилья собственными силами. Уже за 1957 г. на БЖД методом народной стройки было возведено 6,3 тыс. кв. м., по плану капитального строительства 25 тыс. кв. м и 6,5 тыс. кв. м по индивидуальному [1210, с. 3]. Это дает основание отметить, что ведомственное строительство занимало значительную долю в его общих объемах. За 1951-58 гг. на БЖД по плану капиталовложений, фонду предприятия и индивидуальными застройщиками было построено 200 тыс. кв. м жилья. Индивидуальное строительство за 1958 г. составило 21,7 тыс. кв. м, через год еще 31,9 тыс. [470, с. 105; 498, л. 6]. За 1958 г. средняя эксплуатируемая жилая площадь составила 431,2 тыс. кв. м, через год она уменьшилась до 395,4 тыс. кв. м [50, л. 44; 622, л. 43]. То есть наряду с введением новой жилой площади, много ветхого и непригодного жилья выводилось из оборота.

Ситуация с обеспечением жильем на автотранспорте общего пользования и электротранспорте. У тех ведомств, которым значительного объема средств на строительство государство не выделяло, а собственных не хватало, вопросы с обеспечением жильем решались медленно. Как результат в АТК Минска в 1950 г. текучесть кадров составляла 23%. Характерной проблемой была слабая реализация средств на строительство, если по Минавтотрансу было выделено 400 тыс. руб., то освоено лишь 195 тыс. руб. [209, л. 7, 51]. С развитием перевозок для работников требовалось все больше жилья, а его у Минавтотранса на 1 января 1951 г. было только 6,2 тыс. кв. м или в десятки раз меньше чем у железнодорожников. На 1951-55 г. было запланировано построить еще 6,2 тыс. кв. м [1121, л. 37, 53]. Но одно дело запланировать, а другое дело выполнить. За 1952 г. было сдано только 0,3 тыс. кв. м жилья, как ответ – текучесть кадров дошла уже до 35%. В следующем году на жилье планировали потратить 2700 тыс. руб., построить 1,8 тыс. кв. м жилья, но ввели лишь 1,5 тыс. кв. м [496, л. 22, 123; 1110, л. 43]. Со временем понимание проблемы выросло, но ситуация осталась проблемной. Квартир было мало, их выделением компенсировать тяжелые условия труда было нельзя. При возведении домов подводили подрядные организации, так, за 1955 г. на жилье было освоено 2934 тыс. руб. или 91% плана, но введено только 44% квартир по плану или 1,3 тыс. кв. м [617, л. 40]. Лишь частично удавалось решать вопрос даже в крупных автохозяйствах, где был высок уровень перевозок.

Вопрос с жильем оставался актуальным, за 1956 г. было возведено 2,6 тыс. кв. м, год назад лишь 0,3 тыс. кв. м. То есть большая часть средств пошла на достройку начатых объектов. Негативным было и то, что из-за нехватки средств не проводилось строительство в ряде райцентров [142, л. 34, 35; 478, л. 252]. О проблемах знали. В 1957 г. госорганами было признано, что покончить с текучестью кадров можно лишь с помощью улучшения их жилищно-бытовых условий. Поэтому истратили на жилье уже 6000 тыс. руб., ввели квартир на 4 тыс. кв. м [143, л. 33, 35]. Сложными являлись вопросы распределения жилья. Исходя из условий колдоговоров, например, Полоцкой АТК-2, преимущественное право на его получение имели инвалиды войны и многодетные рабочие. Путей решения жилищного вопроса было несколько. Так, в Минавтотрансе с 1957 г. новые дома чаще строились хозспособом по опыту Горьковского автозавода. В 1958 г. в рамках плана было введено 1,7 тыс. кв. м жилья, за счет специальных источников дополнительно построено 3,1 тыс. кв. м, из них по методу народной стройки – 2,4 тыс. кв. м [144, л. 31]. Однако подобный прогресс столкнулся с препятствиями. Так, в соответствии с постановлением СМ БССР от 13 сентября 1958 г. ассигнования на жилье ГУАТ уже не выделялись, а передавались централизованно местным Советам, на которые и было возложено обеспечение его работников квартирами в порядке общей очереди [685, л. 241]. Естественно, что такое положение транспортников не устраивало и они искали выход, например, достраивали ранее начатые объекты.

Работники электротранспорта свои надежды на обеспечение жильем связывали с местными властями. Минский горисполком в 1955 г. для ТТУ вводил 27-квартирный дом в 856 кв. м, через два года – 48-квартирный и 79-квартирный. Но традиционно большее внимание отводилось общежитиям, в 1957 г. для ТТУ Минска оно строилось на 400 мест [553, с. 1]. Проблема была в том, что сами электротранспортники заработать себе средств не смогли.

Улучшение обеспеченности жильем работников речного и воздушного транспорта. Рост объемов перевозок речным транспортом позволил улучшать обеспеченность жильем. Так, в 5-й пятилетке на строительство было выделено почти в 2 раза больше средств, чем в 4-й пятилетке. Для возведения 600 кв. м жилья Управлению по транспортному освоению малых рек в 1950 г. были выделены 200 тыс. руб. [798, л. 237]. В свою очередь, по ВДРП возводилось 2 тыс. кв. м жилья, но имевшиеся средства использовались слабо, были растянуты сроки строительства, высока его себестоимость. Быстрее шли работы на объектах, возводившихся подрядным способом. Там, где применялся хозспособ, имело место отставание, связанное с тем, что руководители считали такие стройки второстепенными. Не хватало и общежитий, что создавало дефицит кадров, поэтому в 1951 г. под него для Бобруйского СРЗ был отдан 24-квартирный дом. Временным выходом из ситуации с нехваткой жилья была доплата за его найм. Жилфонд не был крупным. Так, по УРТ на 1 января 1955 г. – на балансе 5347,5 кв. м жилья, но из-за вывода ветхого фонда из обращения его объем сократился и через год составил 4746 кв. м [136, л. 83; 613, л. 65]. Чтобы его увеличить за 1956 г. по ГУРФ было потрачено 1552 тыс. руб., построено 1674 кв. м (109% плана) [137, л. 36]. На усиление строительства повлияло и укрепление производственной базы речников.

В середине 1950-х гг. на вопрос жилья стал больше обращать внимания БРК отраслевого профсоюза во главе с С. Лисом. Профсоюз и ГУРФ разработали свои мероприятия по увеличению жилфонда, развивали строительство с личным участием речников, за 1957 г. задействовали 2 тыс. человек [456, с. 3]. Тогда план строительства по ВДРП был перевыполнен, по ГУРФ было потрачено на жилье 2690 тыс. руб., введено 1135 кв. м (47,7% плана), но хозспособом план был выполнен на 117,7%. Эксплуатируемая жилая площадь на 1 января 1958 г. составила 21647 кв. м [138, л. 9, 85]. Но осталось много трудностей со сроками ввода, так, в тот период по ВДРП шло строительство 168 индивидуальных домов, но введено

лишь 15. В целях его ускорения стали шире использовать местные материалы. За 1958 г. было израсходовано 7844 тыс. руб., введено 4142 кв. м (в том числе за бюджетные средства 3185 кв. м) при плане 4570 кв. м. Невыполнение плана было связано с тем, что трест № 10 не построил дома в Гомеле и общежитие в Мозыре [139, л. 22]. До решения проблемы было далеко, много людей проживало в малоприспособленных местах, так, в 1958 г. в брандвахте Гомельской РЭБ – 100 человек. Негативной была практика распыления капитальных вложений. Большим ударом по строительству стало решение союзных органов власти по порядку его финансирования, когда по постановлению от 13 сентября 1958 г. ГУРФ не попало в перечень ведомств, которым утверждались капитальные вложения на жилье [243, л. 193]. Поэтому со 2-й половины 1959 г. ведомственное жилищное строительство резко замедлилось, хотя и были достроены дома, возводившиеся методом народной стройки.

Открытие новых воздушных линий в республике усилило потребность в кадрах у авиаторов и соответственно в жилье. Так, в связи с образованием в Пинске нового авиаотряда начальнику Белорусского управления ГВФ К. Горбунову в 1951 г. пришлось обратиться в правительство с просьбой о выделении жилых комнат [665, л. 1, 2]. Здесь было принято положительное решение. Ряд квартир были закреплены за работниками областных аэропортов специальными решениями местных горисполкомов [851, л. 52]. О целевом строительстве речь не шла, но с увеличением перевозок государству пришлось выделять авиаторам больше квартир из имевшихся в исполкомах фондов.

1.3. Реализация белорусскими транспортниками мероприятий по вводу жилья в 1960-е гг. Вопросы жилья продолжали оставаться в сфере внимания профсоюзов, так, был распространен опыт создания при облсовпрофах советов содействия жилищно-бытовому строительству. Кредитование по заранее утвержденному плану проводил Стройбанк СССР [850, л. 80]. На строительство жилья силами самих предприятиями положительно повлияло, принятое в декабре 1959 г. решение СМ СССР и ВЦСПС об условиях премирования по соревнованию. В то же время строительство индивидуальными застройщиками в ряде мест сократилось. Но зато стало развиваться строительство в форме жилищных кооперативов. Толчок ему дало принятое в 1962 г. специальное постановление ЦК КПСС и СМ СССР. Вскоре появилось решение и белорусского правительства о ЖСК от 8 октября 1963 г., затем, 29 февраля 1964 г. – о мерах по его развитию. Продолжением политики по расширению кооперативов стало постановление союзного правительства от 19 ноября 1964 г. Положительную роль сыграло решение союзного правительства об укреплении фондов предприятий от 22 мая 1963 г. [991, с. 334]. Жилищный вопрос органы власти пытались по-разному. Так, в результате осуществления мероприятий, предусмотренных постановлением союзного правительства от 3 октября 1966 г. об улучшении условий проживающих в общежитиях, ведомства увеличили их строительство. Не обходили проблему и парторганы. XXV съезд КПБ обратил внимание на то, что потребности в жилье не удовлетворялись, XXIII съезд КПСС предложил расширить строительство домов для рабочих за счет фонда социально-культурных мероприятий, а кооперативное увеличить в 3 раза с помощью мер к его поощрению [260, с. 4]. Но в целом эти решения до конца реализованы не были, не хватило фондов и лимитов, настойчивости в доведении работы до логического завершения.

Объемы жилищного строительства на БЖД. На расширение жилфонда были брошены все возможные ресурсы. За 1959-60 гг. на дороге его ввод составил 165 тыс. кв. м или 137% плана, из них за счет личных сбережений и с помощью госкредита 50%, с помощью будущих жильцов – 19,2 тыс. кв. м. При строительстве 63 тыс. м. кв. применялся госкредит. За счет фонда предприятия своими силами в 1958-60 гг. было построено 44,4 тыс. кв. м. В целом темпы постройки жилья

возрастали, только по госплану в 1961 г. его было введено на 27% больше, чем предусматривалось. В этом направлении работало несколько подрядных организаций, в отмеченный год план введения жилья составлял 42,7 тыс. кв. м, в том числе силами «Белтрансстроя» – 26,7 тыс., «Дорстройтреста» – 7 тыс., службы дороги – 8,9 тыс. [857, л. 66; 498, л. 4, 9]. Постоянно тот или иной коллектив выступал с инициативой, касавшейся решения вопросов по обеспечению жильем, так, Жлобинская дистанция поставила себе задачу на протяжении 2-х лет обеспечить квартирами всех нуждавшихся и за 1961-62 гг. ее решила с помощью строительства хозспособом. Жилье стали строить и одновременно с возведением новых производственных объектов, так, для работников, которые стали обслуживать первую в республике линию электротяги, новое жилье появилось на ст. Беларусь.

С 1956 г. ввод жилья на БЖД шел высокими темпами: за 1956-60 гг. – 280,9 тыс. кв. м, в 1961-65 гг. – 262,1 тыс. [1078, с. 287]. Все это вылилось, например за 1958-64 г., в строительство более 2 тыс. квартир [1348, с. 2]. В целом за 1959-69 гг. железнодорожники получили 390 тыс. кв. м жилья [65, с. 33]. Из них на 1965 г. пришлось 26 тыс. кв. м, через год строилось 29,3 тыс. кв. м, из них 10 тыс. – за счет фондов предприятий [1287, с. 1]. Каждое отделение стремилось максимально обеспечить своих работников жильем, например, Барановичское за 1966-69 г. смогло построить 5 многоквартирных домов [244, л. 74]. Главной причиной больших объемов строительства на узлах стало увеличение перевозок, так, на партсобрании Витебского отделения 15 февраля 1966 г. было вынесено предложение о включении в план возведение 80-квартирного дома в г. Новополоцке в связи с ростом объема работы по местной станции [894, л. 6]. Однако в середине 1960-х гг. сдача жилья уменьшилось, так как в условиях внедрения новых видов тяги общее количество работников не росло. Тем не менее, при переходе дороги в 1967 г. на новые условия планирования и экономического стимулирования у железнодорожных отделений стало больше собственных средств, что позволило за 1966-70 гг. ввести по БЖД в эксплуатацию 162 тыс. кв. м [1078, с. 287]. Решение жилищного вопроса позволяло дороге лучше, чем другим ведомствам, обеспечивать себя кадрами.

Сложности решения вопросов жилищного строительства на автотранспорте общего пользования и электротранспорте. Многие здесь могли сделать местные власти. Так, для пассажирской АТК Гродно в 1960 г. шло строительство дома на 157 кв. м. На 1963 г. строительство домов щитовых конструкций было запланировано по ряду других гродненских предприятий [857, л. 66; 858, л. 113]. Реальной помощи транспортники ожидали и от высших органов управления. Но в 1967 г. финансирование на жилье для Минавтотранса составило лишь 643 тыс. руб. и за следующий год 600 тыс. Этих средств было мало, и министр А.Е. Андреев обратился с просьбой к Госплану БССР при распределении лимитов на строительство увеличить их за счет прочих источников [878, л. 9, 92]. Частичному решению проблемы стал способствовать фонд социально-культурных мероприятий, в 1968 г. предприятиям Минавтотранса по итогам года удалось начислить в него 4237 тыс. руб., однако реализовать их не позволили лимиты на материалы [243, л. 98А]. Чтобы улучшить положение с жильем А.Е. Андреев предоставил облисполкомам записку, в которой изложил поручение СМ БССР от 13 октября 1967 г. о строительстве общежитий. Но ряд органов власти на местах не принимали мер к строительству, в то время как по транспорту общего пользования не хватало 2 тыс. водителей, кондукторов, ремонтников. Не смогло реально помочь и постановление республиканских органов власти от 20 мая 1967 г. о мерах по улучшению обслуживания населения транспортом [317, л. 157, 178]. Все дело было в невысокой степени выполнения подобных решений.

Для выхода из ситуации А.Е. Андреев в 1967 г. использовал трибуну 2-й сессии ВС БССР, когда сказал, что Минавтотранс не в состоянии организовать работу автомобилей в 2 смены по причине отсутствия шоферов, которым требо-

валось жилье. Например, Брестскому облавтотресту предоставлялось мало возможностей для долевого строительства, за 1956-68 гг. местный горисполком передал ему 26 домов под снос, но отремонтировали только 6. В ряде случаев меры принимались. Так, в 1968 г. Бюро Могилевского обкома КПБ решило передавать автотранспортникам 3% жилья, вводимого заводами [242, л. 155, 184, 231]. Но исправить ситуацию необходимо было более решительно. Исходя из союзных инициатив по развитию городского транспорта СМ БССР 19 марта 1968 г. наметил свои мероприятия. В их рамках облисполкомам и Минскому горисполкому было предложено возвести за 1968-70 гг. в 8 городах по 1 общежитию на 200 мест, в 6 городах – по 1 на 400 мест. В областных центрах, в Бобруйске, Полоцке, Барановичах и Орше – по одному 60-80-квартирному дому, а в Минске – 100-квартирному. Однако развитие событий показало, что строительство в сроки и объемы не уложилось. Жилищный вопрос решался медленно, работникам горавтотранспорта в Минске за 1967 г. были выделены только 89-квартирный дом и 8 квартир. По Гомельской области за 1968-71 гг. местные Советы передали 42 квартиры в Гомеле, 44 – в Светлогорске [671, л. 67]. Этого было недостаточно. Решить вопрос мешала нехватка ресурсов, так, если планом 1969 г. в фонд социально-культурных мероприятий Минавтотранса предполагалось собрать 4028 тыс. руб., то лимитов за счет нецентрализованных источников только на 1327 тыс. руб. [243, л. 98, 98А]. Остальные материалы найти в системе централизованного распределения было крайне трудно, поэтому и высокие темпы введения жилья достигнуты не были.

За использованием жилплощади следили парторганизации, в том числе и электротранспорта, например, Витебского ТУ, что было важно. Жилфонд стоил дорого, его расширение требовало больших усилий [929, л. 33]. Лучше ситуация была в столице. Так, в ноябре 1966 г. в Минском ТТУ был сдан в эксплуатацию 74-квартирный дом, через год возле нового Минского трамвайного депо было построено общежитие на 400 человек. В свою очередь, постановление СМ БССР от 19 марта 1968 г. в целях улучшения жилищно-бытовых условий работников предусматривало на 1968-70 гг. строительство для электротранспорта в Гомеле, Витебске и Минске по одному общежитию на 400 мест и по одному 60-80-квартирному дому [671, л. 67]. Но сданы они были с опозданием, что усугубило ситуацию с кадрами.

Жилищная проблема на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. Среди речников чаще всего была распространена практика получения жилья в порядке общей очереди при исполкомах, так, в 1960 г. при заселении в Гомеле дома на 96 квартир по ул. Артема. Хорошо, что осталась возможность по индивидуальному строительству, благодаря чему, например, в 1962 г. возле Речицкой судовой верфи появился поселок речников. Одним из немногочисленных примеров по вводу жилья было возведение в Гродно хозспособом 10-квартирного дома на 280 кв. м [857, л. 66]. Урезанные планы строительства выполнялись с трудом, не решалась и проблема обеспечения местами в общежитиях. Так, на пристани в Бобруйске под них пришлось выделять 2 парохода. В 1962 г. на многих участках, но больше всего в Гомеле, десятки семей продолжали жить в брандвахтах. Несмотря на трудности, за 1944-67 гг. для речников в том числе и с помощью фонда предприятия было построено и восстановлено 100 тыс. кв. м жилья в многоквартирных домах, 47 тыс. кв. м в индивидуальных [164, с. 22]. Этого оказалось недостаточно, и в 1969 г. из 9 тыс. речников около 1 тыс. не было обеспечено жильем, в том числе 700 семей свыше 8 лет жили на частных квартирах, 300 семей в общежитиях и брандвахтах. Ежегодно во 2-й половине 1960-х гг. выделялось на строительство жилья только по 200 тыс. руб. и поэтому ГУРФ просило включить себя в перечень ведомств, которым утверждались капвложения на жилье. Этого требовала ситуация, так, по Брестскому порту в 1968 г. главной причиной имевшейся текучести кадров в 29,9% было отсутствие жилья [243, л. 175, 193, 242]. Но в тот момент этого сделано не было.

И для авиаторов жилищная проблема оставалась болезненной, только в столице для них велись заметные объемы строительства, за 1959-62 гг. – 12 крупных домов и 20 коттеджей. В Гомеле и Могилеве 16-квартирные дома были еще только заложены, в Витебском аэропорту с момента его создания в 1945 г. на жилье денег вообще не выделялось [182, с. 21]. Успех пришел только в середине десятилетия, здесь стал помогать фонд социально-культурных мероприятий. Облисполкомы к решению жилищного вопроса подтолкнуло постановление Секретариата ЦК КПСС от 9 октября 1969 г. о состоянии безопасности полетов, когда было отмечено отсутствие общежитий для летчиков, за исключением Минска. Облисполкомы получили задание выделять авиаторам квартиры и без очереди принимать в ЖСК, если по Гомелю летчикам в 1967 г. и 1968 г. было выделено по 4 квартиры, то в 1969 г. уже 12, из них 6 за счет средств местного авиаотряда [670, л.118, 169]. Заметим, что важными оказывались специализированные постановления органов власти по конкретному транспортному направлению.

Обеспечение жильем работников трубопроводного транспорта чаще всего проходило одновременно со строительством его производственных объектов. Так, при введении в действие в 1965 г. Пинской НПС нефтепровода «Дружба» рядом был сооружен комплекс жилых домов. По ПУНД в 1969 г. в городской черте оказалось уже 1428 кв. м, в сельской местности – 2624 кв. м жилья, в то же время так необходимое общежитие отсутствовало [145, л. 115, 115 об.]. Поэтому привлечь новых работников вместо выбывавших было проблематично.

1.4. Состояние и темпы возведения жилья на транспорте республики в 1970-е гг. Здесь на ситуацию повлиял ряд новых решений органов власти. Так, XXIV съездом КПСС было заявлено о выделении на ближайшее пятилетие до трети всех капитальных вложений именно на улучшение жилищно-бытовых условий рабочих. В свою очередь, пленум ЦК КПБ в августе 1972 г. поставил задачу поднять организационный уровень жилищного строительства. В постановлении 6 сентября 1974 г. СМ СССР и ВЦСПС предложили меры по улучшению условий проживавших в общежитиях, обратили внимание ведомств на необходимость изменения подходов к их строительству, чтобы приблизить жилье к производственным объектам. На расширение в городах практики поточного строительства жилых домов было направлено постановление союзного правительства от 1 марта 1978 г. Тем не менее, жилье осталось одним из главных «дефицитов» советского времени. После утверждения белорусским правительством в феврале 1976 г. нового Положения о порядке предоставления жилья был усовершенствован учет нуждавшихся. Право на проверку выполнения планов жилищного строительства записали в Положение о правах профкома. Строительство жилья стали чаще рассматривать как средство укрепления дисциплины, чему способствовало решение союзных властей от 13 декабря 1979 г. Отметим, что вместо широкого жилищного строительства органы власти предложили жесткое распределение, получение жилья необходимо было заслужить продолжительной работой на одном и том же предприятии. Все это доказывает тезис о том, что в советских республиках приоритетными были не социальные, а производственные вопросы.

Строительство жилья на железнодорожном транспорте. На БЖД темпы строительства жилья были сравнительно высокими, этому способствовала практика правительственных заданий для МПС и Министерства транспортного строительства по возведению не только производственных объектов, но и жилых домов. Вопрос возведения жилья стал обязательным пунктом в постановлении союзных органов власти о развитии железнодорожного транспорта в 1971-75 гг. и о мерах по закреплению кадров [1007, с. 462, 463]. В целях его разрешения были сокращены отчисления от нового жилфонда железнодорожников местным Советам. Специалистам, связанным с движением поездов, предоставлялось служебное жи-

лье, обеспечивались домами работники линейных станций. Всего за 1971-75 гг. на БЖД было построено более 200 тыс. кв. м жилья или на 27 тыс. больше плана (3789 квартир) [1333, с. 12; 1235, с. 4]. В то же время, проблемой оставалось качество работ сдаваемого жилья. Так, на протяжении 1970-72 гг. в новом доме железнодорожников в г. Жлобине не было горячей воды, здесь необходим был более четкий контроль, так как при росте объемов строительства часто страдало его качество.

В новом пятилетии на жилье для железнодорожников было выделены значительные средства, за 1975-77 г. квартиры со всеми удобствами получили на БЖД уже 2262 семьи [1236, с. 4]. Лимиты и фонды на строительство жилья для железнодорожников выдавались местными обсоветами, например, Гродненским для г. Лиды [239, л. 41]. Формы строительства остались традиционными, так, по Барановичскому отделению были сданы 58-квартирный дом в Волковыске и 90-квартирный дом в Барановичах, там непосредственное участие в возведении жилья принимали как предприятия узла, так и работники, которым были выделены квартиры [228, л. 54]. Всего за 1976-80 гг. на этом отделении появилось 18 домов на 43 тыс. кв. м. В ряде мест объемы строительства были выше, чем в целом на дороге. Так, если на Брестском отделении в 1971-75 гг. построили 364 квартиры, то в 1976-80 гг. уже 558 единиц [371, с. 3]. Тем не менее, по информации ЦК отраслевого профсоюза, Министерство транспортного строительства в целом недодало железнодорожникам значительное количество площади.

Усиление жилищного строительства для работников автотранспорта общего пользования и электротранспорта. В этих целях постоянно предпринимались новые шаги. Так, обеспечение жильем как одна из задач по Положению от 13 апреля 1971 г. была поставлена перед Минавтотрансом [987, с. 295, 296]. Возведение жилья считалось стимулом для улучшения производственных показателей, например, по постановлению СМ СССР от 6 июля 1973 г. было разрешено направлять на это до 50% прибыли, полученной от загрузки порожних ведомственных автомобилей. Не менее значимым было постановление ВС БССР от 28 февраля 1977 г. Необходимо также отметить, что обеспечение жильем транспортников шло как по линии райисполкомов, так и за счет предприятий, строилось жилье и кооперативным способом.

В то же время планы часто выполнялись с опозданием, так, по постановлению от 19 марта 1968 г. местные органы власти должны были в течение 3-х лет построить 15 общежитий на 3800 мест и 10 домов на 800 квартир. Но в 1970 г. к строительству приступили лишь в Минске, только через год работники городского транспорта получили общежитие на 400 мест в Гомеле [671, л. 67]. В Могилевской области общежитие на 330 мест появилось лишь в 1973 г. Лучше дело было с кооперативным строительством, так, Могилевскому автобусному парку было выделено 30 квартир, в Бобруйске – 56. В Витебске вне очереди были определены в ЖСК 30 семей, был решен вопрос о вступлении туда всех нуждавшихся водителей автобусов в Орше [678, л. 14; 681, л. 187]. Но одно дело задумать, а другое сделать, за 1970-71 гг. Витебский облисполком так и не выделил Полоцкому автобусному парку средства для строительства 60-квартирного дома и общежития для малосемейных [526, л. 224, 225]. К 1974 г. не было построено общежитие на 200 мест в Бобруйске и по одному 60-80-квартирному дому в Могилеве и Бобруйске. Среди автотранспортников Гродно в 1977 г. в очереди на жилье было 517 человек [239, л. 61]. В итоге жилищный вопрос все еще был далек от разрешения.

Существовавшие лимиты к тому же не позволяли в полной мере использовать фонд социально-культурных мероприятий, который по Минавтотрансу только за 10 месяцев 1972 г. составлял 2716 тыс. руб. [245, л. 14]. Сложная ситуация заставила обратиться к председателю СМ БССР Т. Киселеву, где было отмечено, что за 1-е полугодие 1974 г. по министерству уволилось из-за отсутствия жилья 3130 человек, и поэтому было необходимо обязать облисполкомы и Минский

горисполком построить в 1976-80 гг. общежития на 5 тыс. мест. Однако правительство дало задания лишь на строительство 4050 мест в общежитиях и 2175 квартир [685, л. 244; 669, л. 321]. Госплан выделил лимит на строительство по долевному участию с УКС исполкомов, который был распределен по областуправлениям, Гродненское получило 1 млн руб., в том числе 0,6 на общежитие [239, л. 65]. Но в целом отставание от планов преодолевалось медленно, например, были построены с опозданием общежитие в Витебске на 400 мест и 105-квартирный дом. Встретило сопротивление ведомств предложение транспортников об обеспечении их жильем за счет заводов. В итоге на 1979 г. только по причине отсутствия жилья по Минавтотрансу существовала нехватка 1,3 тыс. водителей [483, л. 110]. Из-за этого хуже решались производственные задачи.

Из-за нехватки собственных средств на строительство жилья электротранспортники свое основное внимание уделяли общежитиям. В ответ на их многочисленные обращения в СМ БССР он дал задания облисполкомам и Минскому горисполкому на строительство в 1976-80 гг. общежитий на 2,8 тыс. мест и 640 квартир [932, л. 28; 669, л. 321]. Все отмеченные факты дают нам возможность сказать о том, что, несмотря на срывы планов, в данном десятилетии произошел значительный прорыв в обеспечении жильем работников транспорта.

Сложность ситуации с жильем на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. В новом десятилетии ситуация с жильем на речном транспорте оставалась сложной, тем не менее, за 1971-75 гг. государством было выделено им 3 млн руб. на строительство жилья, что позволило улучшить жилищные условия 510 семьям, чего давно не было. В 1976-80 гг. капиталовложения на строительство жилья для ГУРФ и его предприятий увеличились на 32% [399, с. 2; 398, с. 4]. Появлялись новые дома прежде всего возле крупных портов и судоремонтных заводов. То есть государство во 2-й половине 1970-х гг. вновь поддержало ведомственное жилищное строительство, так как его объемы в предыдущие годы были недостаточны. Но этих усилий не хватало, и недостаток жилья оказался одним из факторов, которым ГУРФ оправдывал невыполнение производственных заданий – во многих местах не были заняты вакантные должности, особенно тревожило положение дел с плавсоставом [880, л. 23]. Для выхода из ситуации были увеличены объемы возведения домов собственными силами, происходила заготовка местных стройматериалов.

К сожалению, не решенным оставался вопрос с жильем и для авиаторов, так, на партсобрании Витебского аэропорта было отмечено, что даже участник Великой Отечественной войны в 1971 г. не смог получить жилья, хотя работал там с 1948 г. [949, л. 62]. Поэтому постоянная комиссия по транспорту и связи ВС БССР 4 декабря 1974 г. указала БУГА на недопустимость неудовлетворительного выполнения планов строительства [879, л. 113]. В то же время ряд предприятий транспорта обладал значимым жилфондом. Благодаря первичному введению жилья при строительстве производственных объектов, на 1 января 1974 г., например, по НПС ПУНД его было уже 11,5 тыс. кв. м. В целом по всем предприятиям ПУНД через четыре года в городской черте было 27,4 тыс. кв. м, в сельской местности – 5,8 тыс. кв. м [147, л. 101; 148, л. 25]. Такая обеспеченность жильем была связана со спецификой работы трубопроводов, когда для надежной эксплуатации системы необходимо было иметь жилые поселки и дома линейных обходчиков.

1.5. Уровень решения жилищной проблемы на транспортных предприятиях БССР в 1980-1991 гг. Внимание к проблеме обеспечения жильем работников со стороны госорганов оставалось постоянным, хотя и неэффективным. Из решений XXVI съезда КПСС можно отметить предложение о расширении сети общежитий при предприятиях. 25 января 1983 г. союзные власти вновь подняли вопрос о мерах по обеспечению планов жилищного строительства, а Президиум ВС СССР 15 марта 1983 г. поставил подобные задачи Советам депутатов [687,

л. 97]. Важность обеспечения жильем отразило и постановление ЦК КПСС о дальнейшем улучшении работы транспорта от 9 августа 1984 г. [1005, с. 499, 500]. Сложность ситуации повлияла на позицию профсоюзов, например, 17 января 1985 г. указом Президиума ВС БССР было усилено их участие в разработке планов строительства домов. XVI съезд профсоюзов республики заострил внимание на отсутствии у предприятий базы для освоения выделенных средств. Новые решения появлялись регулярно. Так, XXVII съезд КПСС обязал ведомства в целях возведения жилья увеличить использование фонда социально-культурных мероприятий. Постановления союзного правительства от 5 июня 1985 г. и от 12 июня 1986 г. направили ведомства на строительство молодежных жилых комплексов [662, л. 6]. Количество решений по жилью возросло, но уровень их выполнения остался невысоким. Постановление ЦК КПСС от 17 апреля 1986 г. предложило больше использовать средства предприятий, что, однако, не приобрело необходимых масштабов. О негативной ситуации, связанной с жильем, ЦК КПСС вновь высказался 16 сентября 1987 г. Решение союзных властей от 11 февраля 1988 г. попыталось усилить внимание к индивидуальному строительству. Но данным постановлениям уже не суждено было быть реализованными, в условиях распада Советского Союза многие проблемы утратили шанс разрешиться.

Лидерство БЖД в обеспечении своих работников жильем. Железнодорожники по объемам строительства жилья были впереди, за 1980-85 гг. ввели 230 тыс. кв. м [1078, с. 364]. Наличие жилья стало одной из главных причин того, что текучесть кадров, например, на Могилевском отделении в 1981 г. составила лишь 5,5% [880, л. 67]. В ряде случаев активность проявляли местные власти, так, в Орше, где почти четверть его жителей была связана с железной дорогой, местный горисполком в 1980 г. помог возвести им 90-квартирный кооперативный дом. Особое внимание уделялось обеспечению жильем работников интенсивно развивавшихся транспортных узлов, например, на Микашевичском в 1981-84 гг. было сооружено 378 квартир [113, с. 39]. Естественно, что только на бумаге все происходило гладко. Для решения вопроса применялись все доступные способы, например, по разработкам группы проектировщиков местного отделения в Бресте были построены два микрорайона. Возводились комфортные новые общежития, так построенное в 1983 г. в Могилеве на 500 человек предлагало комнаты на 2-х человек. Строительству содействовал и тот факт, что дорожный стройтрест создал в 1988 г. собственную базу крупнопанельного домостроения мощностью до 50 тыс. кв. м жилья в год [17, с. 55]. В условиях повсеместного дефицита материалов без этого достичь успеха было невозможно.

Традиционно ввод жилья был связан с постановлениями ЦК КПБ и СМ БССР о мерах по комплексному развитию БЖД, в апреле 1981 г. оно обязало облисполкомы обеспечить в 1981-85 гг. предоставление работникам, связанным с движением поездов, возможности первоочередного вступления в ЖСК [1003, с. 1, 2]. На дороге продолжалось возводиться жилье хозспособом и при участии будущих жильцов, но значительное число работников, например, путевых машинных станций, жило в вагонах. Подводя итоги, на примере Барановичского отделения можно отметить, что объемы строительства жилья выросли, за 1986-90 гг. там было построено 1295 квартир на 72,9 тыс. кв. м. при плане 1276 квартир. На сентябрь 1990 г. на его балансе было жилья 274 тыс. кв. м, но треть без удобств. За 1986-90 гг. из общего количества квартир 13% было построено хозспособом, 25% – за счет личных средств. В целом жилья было построено в 2,3 раза больше, чем в 1981-85 гг., но темпы его возведения в 1990 г. снизились [230, л. 99, 100]. В 1991 г. очередь получать квартиры, например, по ст. Могилев пришла до очередников 1988 г., что было прекрасным показателем, но это оказалось не везде.

Пути решения жилищного вопроса на автотранспорте общего пользования и электротранспорте. На автотранспорте продолжали использовать средства

фонда социально-культурных мероприятий. По новому Положению о производственном объединении автотранспорта от 24 апреля 1980 г., оно могло осуществлять строительство домов в порядке долевого участия совместно с другими предприятиями. К вопросу улучшения жилищных условий постоянно обращались ЦК КПБ и СМ БССР, с их стороны облисполкомам и Минскому горисполкому было поручено создание при автохозяйствах ЖСК. Однако, например, в 1982 г. Гомельский облисполком так и не выделил планового количества мест в кооперативах [672, л. 62]. Ежегодно для работников Минского горавтотранспорта выделялось лишь по 60 таких квартир. Недостаточная обеспеченность работников жильем осталась одной из причин высокой текучести кадров в Минавтотрансе, за 1984 г. – 15% [880, л. 93, 176]. Предприятиям самим удавалось осуществлять лишь небольшие объемы строительства. Так, автопарком № 6 Микашевич в 1984 г. был построен 30-квартирный дом, к 1991 г. хозспособом возвели пять 2-квартирных и шесть 1-квартирных домов. После того как на коллективном подряде стали работать все подразделения Волковысского автопарка № 6, они смогли построить хозспособом уже большой жилой дом, отметим, что здесь повлиял переход на новые условия хозяйствования.

Многое в обеспечении жильем зависело от конкретных руководителей автопредприятий, так, за 1987 г. в Бресте их усилиями был построен дом на 97 квартир. Сдвиги в обеспечении жильем появились после объединения автомобилистов и речников в июне 1988 г. в одно Министерство транспорта БССР, за 1988-89 гг. там было обеспечено жильем 2533 семьи [881, л. 99; 84, с. 2]. Тем не менее, за 1988-89 гг. общая очередь на жилье и там увеличилась на 500 работников, на 1 января 1990 г. составив 12614 человек. Чтобы ее уменьшить, например, в Слониме стали строить первый молодежно-жилищный комплекс [466, с. 1]. Формы выхода из ситуации были разнообразны, так, в автопарке № 5 г. Слуцка в 1989 г. построили хозспособом 2 коттеджа, в 1990 г. выдали 12 тыс. руб. для погашения ссуды владельцам кооперативных квартир. Брестскому облавтоуправлению исполкомы выделяли участки под индивидуальное строительство. Однако в то же время райисполкомы не определили возможности выделения лимитов капвложений как по годам, так и по количеству квартир для их строительства за счет собственных средств и по долевого участию [230, л. 115]. В целом строительство хозспособом оказалось делом невыгодным, хотя и позволяло уменьшить очередь на квартиру, составлявшую в среднем 10-11 лет. Для периферийных автопарков такое строительство часто было единственной реальной возможностью решить этот вопрос.

В отличие от автотранспорта работники троллейбусов и трамваев могли надеяться в решении жилищного вопроса в первую очередь на кооперативы. Так, в 1980 г. был создан ЖСК для Витебского ТТУ. С другой стороны, на период работы одиноким водителям троллейбусов в ТТУ Минска предоставлялось общежитие [347, л. 149; 1255, с. 4]. Однако ситуацию улучшить было сложно, так как для обеспечения кадрами часто приходилось привлекать иногородних работников. В изучаемое десятилетие смогли получить жилье работники и самого молодого вида транспорта – метро, в 1988 г. в Минске в общежитии для малосемейных всем его одиноким работникам старше 30 лет была предоставлена однокомнатная квартира. Расширение подсобно-вспомогательной деятельности позволило в 1989-91 гг. коллективу метрополитена построить для себя два жилых дома.

Важность решения жилищного вопроса для функционирования предприятий речного, воздушного и трубопроводного транспорта. Строительство жилья на речном транспорте рассматривалось органами управления традиционно как мера по закреплению кадров, на что и были направлены постановления союзных органов власти от 17 сентября 1979 г. и республиканских от 21 декабря 1979 г. Но одно дело издать постановление, а другое – добиться его выполнения. К тому же проблемой речников была передача части своего нового жилья смеж-

никам. Так, в 1984 г. силами речников был введен 108-квартирный дом в Микашевичах, но часть квартир ушла местному комбинату нерудных материалов [782, л. 21, 22]. В целом жилья не доставало, в очереди в 1988 г. было 1,3 тыс. человек, программа строительства была не утверждена. Отсюда и текучесть кадров – 15%, для уменьшения которой предлагалось увеличить строительство хозяйственным и индивидуальным способами [881, л. 72, 74, 81]. Чтобы решить проблему, профкомы занимались выделением средств для погашения кредита по ЖСК, они же распределяли жилье, полученное в счет долевого участия от исполкомов [875, л. 13, 53]. В январе 1988 г. ЦК отраслевого профсоюза поддержали инициативу по улучшению жилищных условий для молодежи, в соответствии с этим в порту Бреста в 1991 г. усилиями его коллектива было построено общежитие на 32 места. Но, несмотря на позитивные сдвиги, дефицит средств и материалов не позволил вопросу приблизиться к разрешению.

У каждого транспортного подразделения были свои подходы к решению проблемы. Так, расширение перевозок дало повод авиаторам обращаться к местным властям за помощью. Например, в 1982 г. Гомельский авиаотряд попросил у местного облисполкома 10 квартир для летчиков, которые прибыли в город в связи с освоением «ТУ-134» [672, л. 93]. Определенный объем строительства был привязан к новым производственным объектам – при возведении аэропорта «Минск-2» возле него в 1984 г. появился поселок летчиков. Чтобы привлечь специалистов на трубопроводный транспорт, там также при постройке новых мощностей одновременно сооружались поселки. Например, при строительстве трубопровода Кобрин–Брест–Варшава в середине 1980-х гг. На ранее возведенных объектах нефтепровода «Дружба» получить квартиры работникам можно было в составе ЖСК [793, л. 190]. Заметим, что кооперативное строительство оказалось одним из наиболее реальных способов обеспечения квартирами, но здесь вкладывались собственные средства, которые надо было еще заработать и сохранить в условиях нарастающей в 1990-91 гг. инфляции.

Выводы по параграфу. Перекос экономики в сторону развития средств производства за счет производства предметов потребления и остаточный принцип финансирования социальной сферы не позволили полностью решить вопрос с обеспечением транспортников жильем.

Попытки улучшить ситуацию с жильем проводились за счет привлечения собственных средств транспортников в 1945-50-е гг. в рамках индивидуального строительства, в 1960-91 гг. – строительства кооперативного жилья, во 2-й половине 1980-х гг. появились первые молодежные ЖСК.

Из-за экономии средств, которые направлялись на развитие производства, с 1958 г. на ведомственное строительство жилья централизованно капитальные вложения стали выделяться только железнодорожникам, авиаторам в случае возведения жилья при аэродромах. Только в 1970-е гг. сюда снова попали речники. С 1960-х гг. проводилось строительство жилых поселков для работников линейных станций трубопроводного транспорта, появлялись жилые поселки рядом с судостроительными заводами.

На железной дороге, специалистам, связанным с движением поездов, массово с 1970-х гг. выделялось служебное жилье. Свой фонд был на линейных станциях. Росту ввода жилья хозяйственным способом содействовало наличие у белорусских железнодорожников с 1944 г. собственных строительных предприятий, расширение в 1970-80-е гг. базы по производству стройматериалов.

Строительство жилья, общежитий для работников городского автотранспорта, электротранспорта было связано с проведением кампаний во 2-й половине 1960 – 70-е гг. по улучшению транспортного обслуживания населения, для чего необходимо было закрепить кадры за подобными предприятиями.

В то же время индивидуальному строительству препятствовали нехватка кредитов, особенно с середины 1950-х гг., и стройматериалов. Выделение жилья работникам автотранспорта, электротранспорта, речного транспорта и гражданской авиации в порядке общей очереди в исполкомах растягивалось на десятки лет.

Возведение жилья хозяйственным и инициативным способом, развернувшееся в середине 1950-х гг., наталкивалось на нехватку финансовых и материальных ресурсов, что лишь частично нашло свое разрешение после перехода в 1967-68 гг. на новые условия хозяйствования, в 1987-88 гг. – на самофинансирование. Для возведения жилья использовались средства фонда предприятий, фонда социально-культурных мероприятий и жилищного строительства.

Сравнительно успешное решение жилищной проблемы удавалось лишь тем транспортным подразделениям, в первую очередь железнодорожным, которые имели собственные денежные средства и сумели получить под них материальные лимиты. Вопрос о предоставлении работникам жилья зависел от позиции профсоюзов, которые проводили обследование жилищных условий, но окончательное решение было за руководителем предприятия.

Резкое усиление внимания государства в середине 1960-х гг. к жилищному обеспечению было следствием роста транспорта в целом, увеличением материальных возможностей министерств, стремлением уменьшить отток работников, компенсировать им интенсивные и тяжелые условия труда. Но в первую очередь больше ресурсов, особенно в 1970-е гг., направлялись на строительство общежитий, так как это при наименьших затратах давало возможности прикрепить кадры.

§ 2. Медицинское обслуживание транспортников, работа их специализированных медучреждений

2.1. Восстановление ведомственных медицинских учреждений транспорта в 1944-49 гг. Наличие ведомственного здравоохранения было одним из факторов, обеспечивавших эффективность труда транспортников и позволявших им снижать потери от временной нетрудоспособности. Все это создавало у них заинтересованность в скорейшем восстановлении и дальнейшем развитии своих собственных медучреждений. Еще в годы войны СНК БССР 17 июля 1944 г. принял постановление по поводу возрождения учреждений здравоохранения, в том числе и ведомственных. В октябре 1949 г. увидело свет еще одно решение белорусского правительства о создании лечебных учреждений [714, л. 123]. Вопросы улучшения охраны здоровья населения всегда были под контролем, они оказались записаны и в планы восстановления СССР и БССР. Нельзя не отметить и тот факт, что из-за общей нехватки медучреждений ход восстановления их деятельности рассматривал пленум ЦК КП(б)Б в июле 1945 г. От партийных, советских и профсоюзных органов потребовал поставить в центр внимания вопросы здравоохранения еще один пленум ЦК КП(б)Б, уже в июне 1948 г. Значимую роль сыграло и решение ЦК Компартии Белоруссии о мерах улучшения медобслуживания от 5 октября этого же года. Важным оказалось то, что ведомственные медучреждения во многом компенсировали нехватку больниц и поликлиник общей доступности, когда ряду больных отказывали в приеме, например, в Гродно в 1945-48 гг. [854, л. 164]. Ведомства могли брать и брали на себя значительную нагрузку в обеспечении медобслуживания населения, помогая государству в решении сложных социальных вопросов.

Состояние железнодорожной медицинской сети. В период войны часть железнодорожных больниц и поликлиник БССР была эвакуирована в тыл, их работники находились в санитарных поездах и госпиталях, что позволило быстрее восстановить их деятельность после освобождения. Но если к началу войны дороги БССР располагали 7 больницами на 760 коек, 10 поликлиниками, 18 линейны-

ми амбулаториями, 8 ФАПами, 3 медпунктами на вокзалах, 7 санучастками, то после ее окончания они оказались в основном разрушены [400, с. 135]. Для их ремонта приходилось прилагать большие усилия, так, с января 1944 г. шло восстановление больницы, поликлиники и санпропускника в Гомеле [491, л. 10]. Проблемой было то, что в условиях войны восстановленные объекты могли подвергаться повторному разрушению, как это случилось с амбулаторией в Калинковичах после налета вражеской авиации в мае 1944 г. [213, л. 141]. Железнодорожным врачам приходилось начинать свою деятельность в стесненных условиях, но со временем ситуация улучшалась. Если в июле 1944 г. начала работать больница на 25 коек и поликлиника на ст. Барановичи-Центральные, то к концу войны число мест там увеличилось до 100, были созданы хирургическое и терапевтическое отделения [540, с. 151, 152]. В июле 1944 г. на ст. Молодечно был создан врачебный участок, но он располагался пока в небольшом помещении, начали работать также поликлиника оршанского узла и стационар на 50 коек [159, с. 119, 321]. В ноябре 1944 г. была создана амбулатория на ст. Волковыск, преобразованная через год в поликлинику, на местном вокзале появился медпункт.

Для медучреждений одной из главных задач было предупреждение массовых заболеваний людей заразными болезнями при перемещениях по железным дорогам. Так, приказ начальника БЖД от 11 апреля 1944 г. был связан с мероприятиями по противодействию желудочно-кишечным инфекциям [213, л. 187, 188]. В рамках его выполнения был проведен ремонт санитарных объектов, усилилась санитарно-просветительская работа. Но не везде к ней относились с полной серьезностью. Например, на БЛЖД зимой 1944/45 гг. из-за антисанитарии существовала угроза вспышек тифа. Поэтому СНК БССР потребовал от железнодорожников организовать на вокзалах ларьки по продаже медикаментов и предметов гигиены [627, л. 152, 210]. Важное место было отведено работе специализированных учреждений, так, в 1944 г. была создана Барановичская санитарно-бактериологическая станция, на ст. Гродно открыт санитарно-контрольный пункт. Такие пункты осуществляли осмотр пассажиров и по их справкам об отсутствии инфекций продавались билеты на проезд [540, с. 154, 155]. Большое значение имели дезинфекционные работы на подвижном составе и в местах массового скопления людей. В 1944 г. на ЗЖД было создано 6-е Врачебно-санитарное отделение в Витебске, куда помимо поликлиники, амбулаторий на линейных станциях и аптек вошла СЭС. Вопросы санитарии находились под контролем парторганизаций, так, в январе 1945 г. этому вопросу было посвящено заседание парткома на ст. Гродно [106, с. 442, 448; 215, л. 54]. Необходимые медучреждениям кадры пополнялись за счет выпусков фельдшерско-акушерской школы, персонал проходил повышение квалификации на курсах. В итоге отмеченных усилий, несмотря на миграцию населения и разрушения, удалось избежать массового распространения заболеваний.

Для развития медсети использовались все имевшиеся возможности и за 1945 г. были восстановлены ФАПы на ст. Быхов, Шклов, Чаусы, Рогачев, Могилев-2 и здравпункты в депо [1078, с. 303]. Всего на БЖД к концу года работало 2 узловые больницы (в Гомеле на 165 коек, в Могилеве на 50 мест), 6 поликлиник, 3 спецамбулатории, диспансер, 24 первичные амбулатории, 35 ФАПов [470, с. 65]. Но медучреждений не хватало, сложным оставался вопрос их обеспечения, так, Витебская амбулатория ЗЖД в 1944 г. работала в бункере, коечный фонд был ограничен, госпитализировать больных приходилось в Смоленск, Полоцк и Москву [106, с. 437, 438]. Многие здравпункты размещались в вагонах, например, в 1948 г. в депо Брест-Центральный. Поэтому на необходимость исправления ситуации обратил свое внимание III Пленум Дорпрофсожа БЖД.

Несмотря на трудности медсеть восстанавливалась, в 1949 г. были объединены больница и поликлиника железнодорожников в Барановичах, смогла выйти на довоенный уровень больница в Гомеле. Работники мелких станций получали по-

мощь с помощью специализированных поездов, так, в составе агитпоезда БЖД находился врач. В этой работе железнодорожникам постоянно помогали парторганизации [697, л. 41, 66]. Успеха можно было достичь только работая на всех направлениях, так, Калинковичский участок стал примером в организации просветительской работы. Медобслуживанием постоянно интересовались профсоюзы и в феврале 1949 г. этот вопрос по ст. Калинковичи оказался в центре внимания райпрофсожа [365, л. 226]. Все это помогло медицинскому обеспечению железнодорожников повысить свой уровень даже в сложное послевоенное время.

Медобслуживание на автотранспорте, электротранспорте, речном и воздушном транспорте. Здесь успехов было меньше. Лишь в 1949 г. количественный и качественный рост предприятий Минавтотранса, увеличение их штатного состава привели к появлению у них первых здравпунктов. Ограничением в их работе стала слабая матбаза, фельдшерам приходилось трудиться в тесных и непригодных помещениях [1309, с. 2]. Тем не менее ведомственные медпункты учитывали специфику работы автотранспортников. Прикрепленные к ним медработники в первую очередь занимались профилактикой профессиональных заболеваний, связанных с вредным воздействием выхлопных газов на организм водителей. Дополнительным фактором укрепления здоровья стала выдача путевок на лечение в санаториях [875, л. 7]. Работники электротранспорта могли получать их за счет фонда директора, образованного на предприятиях по постановлению СМ СССР от 5 декабря 1946 г. [761, л. 47]. Но в целом работники данных транспортных подразделений чаще обслуживались в медучреждениях общего пользования.

Уровень развитости медсети на предприятиях зависел от объемов их производственной деятельности, так, медучреждения речников уже в конце 1943 – начале 1944 г. смогли провести комплекс мероприятий по борьбе с сыпным тифом, используя дезинфекцию и санобработку. Но работе препятствовал ущерб, нанесенный войной. Так, лишь в малоприспособленном помещении начал свою работу в апреле 1944 г. медпункт на пристани в Кричеве [213, л. 123 об.]. В июне 1944 г. разрушенными были найдены врачебный пункт на пристани Велиж, 2-этажный дом поликлиники и амбулатории на пристани Витебск [220, л. 5, 6]. Проблемой была нехватка медикаментов. Преодолевая отмеченные трудности, после окончательного освобождения республики процесс восстановления ускорился, одним из основных учреждений стала поликлиника в Гомеле. В ноябре 1944 г. у речников уже действовало 4 поликлиники, 12 амбулаторий, ФАПы и СЭС [1225, с. 2]. К июлю 1945 г. был оборудован медпункт на Гомельском вокзале, через год действовали амбулатории при СРЗ, в целях противодействия болезням – малярийная станция ДДРБ.

С помощью водного здравотдела в портах Гомель, Пинск и на пристани Бобруйск флота в 1946 г. были организованы врачебно-наблюдательные станции, на период навигации все пассажирские пароходы ДДРБ были укомплектованы медработниками. Все это позволило снизить на 30% эпидемические заболевания по бассейну. Одной из форм работы являлась и организация медкомиссий [213, л. 82]. Координировало работу медиков Управление лечебных и санитарных учреждений водного транспорта МЗ СССР [761, л. 6, 22]. В ноябре 1946 г. у речников работало 3 больницы (Гомель, Бобруйск, Пинск), 3 поликлиники, 14 амбулаторий, 15 ФАПов и 6 СЭС, действовало 44 врача общей практики, 101 человек среднего медперсонала. Тем не менее, работе был присущ ряд недостатков, например, некачественный отбор на флот по состоянию здоровья. Со временем медобслуживание улучшилось, в 1948 г. новое помещение получила Гомельская поликлиника, лечебные заведения пополнились аппаратурой. Нововведением стала работа парохода «Врачебный», который обслуживал отдаленные участки. В 1949 г. для оказания помощи плавсоставу и пассажирам, проведения санитарно-просветительской работы на пристанях Гомель, Лоев, Бобруйск, Мозырь и Пинск были открыты медпункты. Возобновила свою работу больница речников в Бобруйске на 25 мест и их сеть превы-

сила довоенный уровень. Усилиями медработников ДДРБ был снижен общий уровень заболеваемости, особенно по инфекционным болезням, проведена диспансеризация плавсостава [163, с. 2]. С другой стороны, медики не смогли добиться реализации принципа обслуживания больных по участкам.

Состояние ведомственного медобслуживания было противоречивым. Так, главным медучреждением авиаторов в первые послевоенные годы была санчасть Белорусского управления ГВФ в Минске, но в то же время авиаторы не смогли организовать так нужный им медпункт в аэропорту Бреста. Ряд мероприятий по улучшению обслуживания носил регулярный характер и опирался на месткомы. Так, для реабилитации своих работников отраслевой профсоюз практиковал в 1945-47 гг. организацию столов лечебного питания, а из-за отсутствия собственного санатория производилась выдача путевок во всесоюзные здравницы, такие, как «Ессентуки» [863, л. 9, 19, 21, 55]. В целом профсоюзы стремились делать все, что было в их силах для поддержания здоровья своих работников.

2.2. Ситуация в ведомственном медицинском обеспечении транспортников республики в 1950-е гг. и ее изменение. С восстановлением экономики у государства появилось больше ресурсов для решения социальных вопросов, так, в августе 1950 г. СМ БССР отдал распоряжение о ремонте лечебных учреждений. Однако избавиться от недостатков здесь не получалось [855, л. 177]. С другой стороны, значительные возможности для развития ведомственной лечебно-профилактической сети дало утвержденное 9 августа 1955 г. союзным правительством, Положение о фонде предприятия [804, л. 23, 25]. Развитие здравоохранения продолжалось среди тех вопросов, которым уделяли внимание парторганы, так, XXI съезд КПБ высказался за увеличение расходов на эти цели. Важным оказались и решения XX съезда КПСС, который поставил задачу материального обеспечения здравоохранения, подъема его профилактической работы через привлечение ведомственных ресурсов [254, с. 5]. Не обходились вопросы медобслуживания и без профсоюзов. В обязанностях их врачебно-консультативных комиссий было решение вопросов о предоставлении нуждавшимся лечебного питания и направления их на санаторно-курортное лечение [841, л. 40]. VIII съезд профсоюзов БССР обязал свои низовые подразделения усилить контроль за работой медучреждений. XII съезд профсоюзов СССР в 1959 г. предложил расширять сеть лечебно-профилактических учреждений непосредственно на предприятиях в виде медико-санитарных частей, врачебных и фельдшерских здравпунктов. Однако негативное влияние на развитие ведомственного здравоохранения оказало постановление СМ СССР от 30 мая 1958 г., по которому средства на строительство медицинских объектов для большинства транспортных ведомств перестали выделяться централизованно, они утверждались только для МПС и ГУ ГВФ при строительстве на аэродромах [999, с. 216, 218]. Большинству транспортных подразделений пришлось опираться на ту базу, которая уже была создана.

Расширение железнодорожной медицинской сети. С каждым годом количество медицинских объектов здесь росло. Так, в 1950 г. в Волковыске начала работать больница на 45 коек, на ст. Берестовица была создана амбулатория. Медпункты, амбулатории, а позднее и больницы открылись на ст. Лунинец, Гродно и Лида [540, с. 152]. Здание узловой поликлиники на ст. Молодечно было перестроено под больницу на 25 коек, подсобные помещения были отремонтированы и в них начали действовать кабинеты [159, с. 321]. В 1952 г. на БЖД были 4 больницы, 34 амбулатории, десятки медпунктов, но недостатками в их работе оказались нехватка кадров и оборудования. В 1953 г. на базе больницы Минской дороги открылась больница БЖД, был изменен профиль ряда отделений стационара, ликвидированы туберкулезные отделения, расширены терапевтические [1078, с. 303]. В 1953 г. в Минске появилась поликлиника железнодорожной больницы, через год

была расширена Брестская больница. Ценным было то, что в тот период помощь железнодорожных врачей могли получить жители отдаленных районов. Так, в январе 1953 г., воспользовавшись прибытием на ст. Воложин вагон-клуба, прошли осмотр у них работники сельхозартели «Страна Советов». Специально оборудованный вагон включал и культурно-бытовой поезд и Витебском отделении.

Характерной чертой железнодорожных медучреждений стало увеличение их коечного фонда. Так, в 1956 г. в больнице Оршанского узла после ее расширения могли лечиться уже 200 человек [864, л. 265; 159, с. 119]. Больница на 100 мест была сдана в эксплуатацию в августе 1956 г. в Осиповичах, через год на ст. Калининичи – стационар на 23 койки. Больница и поликлиника Полоцка были оснащены новым оборудованием, открылись амбулатории на ст. Бигосово, Крулевщина, Воропаево [1078, с. 303, 457; 106, с. 442]. Медпункты размещались и в общежитиях, действовал порядок, когда при введении в строй крупного вокзала там открывали медпункт [851, л. 1]. Необходимо отметить, что стали шире распространяться медосмотры железнодорожников, особенно связанных с движением поездов [666, л. 120]. Но не все проходило легко, как могло показаться с первого взгляда. Так, в октябре 1956 г. состояние медобслуживания рассматривал пленум райпрофсожа Гомельского отделения, указавший на слабую профилактическую работу. Частыми были случаи многочасовых ожиданий на приеме к врачу, отсутствовали необходимые медикаменты в ряде медпунктов, нарушались инструкции при выдаче больничных листов [1268, с. 3]. В феврале 1958 г. пленуму Белорусского совета профсоюзов пришлось обращаться к начальнику БЖД о принятии неотложных мер к окончанию строительства больницы в Витебске. Тем не менее, успехов в поддержании здоровья транспортников было больше, чем недостатков, что стало дополнительным стимулом для дальнейшего развития их работы.

Усиление внимания к медобслуживанию работников автотранспорта общего пользования. Активизация деятельности медучреждений общего пользования в отношении работников автотранспорта была связана с постановлением ЦК КПБ от 5 февраля 1952 г. о мерах ликвидации нарушений правил дорожного движения, для выполнения которого МЗ БССР провело медицинское переосвидетельствование водителей Минавтотранса [496, л. 92]. Однако его собственные здравпункты в тот момент отсутствовали из-за ведомственных перестановок, поэтому МАТШД СССР 1954 г. обратило внимание местных органов власти на необходимость создания для автотранспортников специальных поликлиник, которые могли бы их обслуживать в соответствии с режимом перевозок [46, с. 3]. Вскоре уже по приказу МАТШД БССР от 2 февраля 1955 г. об упорядочении выплаты пособий по временной нетрудоспособности врачебные здравпункты в АТК были восстановлены, была организована работа амбулаторных и поликлинических учреждений по обслуживанию транспортников [803, л. 1, 3]. На расширение сети медпунктов повлияло и постановление СМ БССР от 15 декабря 1955 г. о мерах по обеспечению безопасности при работе с этилированным бензином. В то же время в ряде автотрестов, например, Могилевском межобластном, с выполнением этого решения было много недостатков [478, л. 87]. Здесь помогло вмешательство местной парторганизации и положение дел улучшилось.

Собственные крупные медучреждения у автотранспортников отсутствовали, что заставляло их надеяться на добросовестное выполнение, например, постановления СМ СССР от 20 августа 1955 г. по диспансерному обслуживанию молодых рабочих в возрасте до 18 лет [801, л. 54]. Транспортникам приходилось решать и вопросы улучшения санитарно-технических условий своих рабочих мест. Например, в приказе от 30 июня 1955 г. по Витебскому облавтотресту была поставлена задача привести в порядок производственные помещения [802, л. 57, 58; 848, л. 4]. К этому подталкивало и постоянное внимание местных органов власти. Важно, что работу медпунктов поддерживали профсоюзы, например, Президиум

Витебского областного комитета отраслевого профсоюза 19 июня 1959 г. обязал руководителей соблюдать сроки прохождения медосмотров [825, л. 21]. Все это давало возможность противостоять росту аварийности на транспорте, предупредить появление профессиональных заболеваний.

Медицинское обслуживание на речном транспорте, основные сложности в работе. В начале 1950-х гг. сеть медучреждений у речников укреплялась, так, расширила свою деятельность Гомельская поликлиника, однако работники плавсостава не получали там преимуществ при приеме врачей. У каждого медучреждения были свои функции. Так, в 1953 г. был укрупнен медпункт на Гомельском вокзале, который занимался выявлением ранних стадий заболеваний [176, с. 2]. У речников ДДРБ продолжала работать противомаларийная станция, которая препятствовала распространению инфекционных заболеваний, следила за санитарным состоянием судов. Чтобы компенсировать длительную оторванность от берега, во время навигации медработники сопровождали плавание агиттеплоходов. Продолжил свои рейсы теплоход «Врачебный», но его работа была осложнена нехваткой медикаментов. Поэтому месткомы постоянно практиковали выделение матпомощи на приобретение лекарств [484, л. 35]. Для укрепления здоровья оказались важными усилия всех заинтересованных сторон.

К сожалению, по решению МЗ ведомственная сеть речников в 1957 г. была сильно сокращена, в том числе водздравотделы, но они стремились доказать необходимость ее восстановления, так как плавсостав был длительное время оторван от берега, на судах часто были и сложные санитарные условия [13, с. 1]. Чтобы сгладить негативную ситуацию после сокращения, коллегия МЗ предложила улучшение диспансеризации речников, повышение качества медосмотров. Медиков системы МЗ обязали делать 5 плановых выездов в год на речные линии, но вопрос улучшения медобслуживания, несмотря на предложенные меры, решен не был. Основой ведомственной сети здравоохранения речников после сокращений стали медико-санитарные части, но, по мнению БРК отраслевого профсоюза, они не были наделены необходимыми правами. Поэтому пленум Белорусского совета профсоюзов в феврале 1958 г., обсудив вопрос о состоянии и мерах улучшения медобслуживания рабочих заводов и транспорта Витебской области, подверг критике МЗ за невнимание к речникам [847, л. 38]. Актуальным оставался и вопрос оснащения имевшихся учреждений необходимым оборудованием.

2.3. Главные проблемы и попытки их разрешения в ведомственном медобслуживании транспортников в 1960-е гг. Больше всего о медобслуживании своих работников заботились профсоюзы, в 1960 г. в их ведение были переданы хозрасчетные санатории и дома отдыха. В 1962 г. появилось постановление Президиума ВЦСПС о мерах по улучшению распределения и выдачи путевок в санатории. Дальнейшее распространение получила система соцстраха. Исходя из Положения о комиссии по соцстраху профсоюзы проверяли организацию медобслуживания. Вопросы санаторно-курортного лечения рассматривались облсовпрофами [334, л. 117]. XII пленум ВЦСПС в марте 1967 г. в свою очередь предложил расширить строительство ведомственных профилакториев. Ситуация в здравоохранении никогда не выходила из зоны внимания и органов власти, так, 14 января 1960 г. появилось постановление ЦК КПСС и СМ СССР о мерах по дальнейшему улучшению медобслуживания [725, л. 5]. На XXV съезде КПБ было сказано о необходимости повышения уровня медицинских услуг. Формированию ведомственной медсети содействовало постановление союзных органов власти о мерах по улучшению здравоохранения от 5 июля 1968 г., предусматрившее создание при предприятиях медико-санитарных частей со стационарами или самостоятельными поликлиниками. С другой стороны, кабинеты министров республик осуществляли прикрепление предприятий, не имевших медико-санитарных частей, к терри-

ториальным поликлиникам. На усиление заботы о здоровье населения было направлено постановление 4-й сессии ВС СССР в 1968 г. о состоянии медицинской помощи. Важную роль сыграли и принятые в 1969 г. Основы законодательства СССР и союзных республик о здравоохранении. В целях дальнейшего улучшения медпомощи Президиум ВЦСПС и коллегия МЗ утвердили в 1969 г. комплексный план мероприятий по укреплению базы учреждений здравоохранения, как за счет государства, так и за счет предприятий. Все это обосновывало существование ведомственной медицинской сети.

Медобслуживание на железнодорожном транспорте республики. Медицинское, лечебно-санитарное обслуживание здесь продолжалось по отраслевому, линейному принципу. Это, с одной стороны, было связано с большой протяженностью БЖД, а с другой стороны, помогало наладить качественное обслуживание работников, которые проживали в отдаленных пунктах. В результате заболеваемость с временной утратой трудоспособности на дороге была ниже, чем в других отраслях. Производственный принцип обслуживания позволял врачам более тщательно изучать условия труда, выявлять и изучать причины заболевания. Улучшению работы содействовал дорожный медсовет при Врачебно-санитарной службе БЖД, особое внимание уделявший профилактике заболеваний [1113, л. 48]. Ведомственная сеть укреплялась, к 1960 г. за счет выделенного дорогой здания была укрупнена поликлиника в Полоцке. В 1961-62 гг. на ст. Могилев было проведено строительство типового больничного здания, в котором открыли стационар на 150 коек и разместили поликлинику [498, л. 48]. За 1959-65 гг. количество мест в больницах БЖД увеличилось на 701 единицу, 441 койка была развернута за счет приспособления помещений [1078, с. 303, 304]. Тем не менее, не все учреждения обладали необходимой базой, так, в 1946-63 гг. амбулатория ст. Рогачев располагалась в частных квартирах вдали от узла, строительство помещения для нее все время переносилось [498, л. 19]. К тому же получить помощь в таких учреждениях могли уже только те, кто принадлежал к железнодорожникам.

Ситуацию с медобеспечением постоянно контролировал Дорпрофсоюз, обращаясь по всем сложным вопросам к руководству БЖД [1113, л. 152]. Что касается самих медработников, то у них было несколько направлений деятельности, например, на крупных вокзалах их силами обеспечивалось функционирование медпунктов [852, л. 29]. Медслужба проводила отбор тех, кто приходил работать на железную дорогу, систематически осматривала железнодорожников для определения годности к занимаемой должности. С 1965 г. по рекомендациям, разработанным ВНИИ железнодорожной гигиены, были введены предрейсовые медосмотры локомотивных бригад. Все больше проявлялась забота о здоровье работников отдаленных пунктов, в 1968 г. органами по охране труда был поднят вопрос об оказании медпомощи проводникам и пассажирам в поездах дальнего следования [242, л. 100]. Это дает возможность сказать о том, что медицинские услуги с каждым годом расширялись.

Получила развитие специализированная помощь, так, в железнодорожных поликлиниках были организованы приемы врачей-урологов, травматологов, но не всегда их работа была качественной. Так, на невысоком уровне проводились хирургические операции в больнице Гродно в 1960 г. [857, л. 151]. Поэтому для улучшения работы во всех отделенческих и крупных узловых больницах были созданы новые кабинеты, в том числе инфекционные и прививочные, в дорожной больнице в г. Минске – функциональной диагностики, реанимации. Большое внимание уделялось кадрам, в 1963 г. на дороге работало 687 врачей и 2216 средних медработников, проходила их переподготовка. Через шесть лет на БЖД было уже 19 больниц с 2485 койками и 57 здравпунктов, 1230 врачей и 2770 работников среднего медперсонала [65, с. 33]. В то же время скорую помощь оказывали городские станции общего пользования [852, л. 196]. В целом наряду с укреплением

материальной базы медучреждений происходил рост числа специалистов, повышалась их квалификация.

Противоречия в медобслуживании работников автотранспорта общего пользования, ситуация на электротранспорте. Для улучшения медобслуживания приходилось постоянно предпринимать усилия. Так, заботой о здоровье работников был проникнут приказ по ГУАТ от 8 марта 1960 г. о преодолении практики нерегулярных медосмотров работников, соприкасавшихся с вредными веществами [809, л. 26, 27]. На предприятиях важное место отводилось вопросам санитарии, за ее состоянием следили профсоюзы [242, л. 157]. Но не все решалось так, как хотелось бы, например, недостаточно развивалась система профилакториев, мало выделялось путевок на оздоровление. Так, за 1968 г. санаторное лечение смогли получить только 17 человек из автобазы № 11 Минского горавтотреста [243, л. 150]. Поэтому в 1968 г. II Пленум БРК отраслевого профсоюза предложил руководству автотрестов направлять средства на строительство профилакториев из фонда материального стимулирования. Главным элементом медсети остались здравпункты, их создание регулярно попадало в планы социального развития предприятий [858, л. 14]. Другое дело, что реализовывались они медленно. Были и положительные примеры, так, здравпункт автобазы № 6 г. Пинска в 1966 г. оснастили современным оборудованием, его фельдшеры проводили необходимые процедуры, приглашали врачей для медосмотров, организовали 26 санпостов [574, с. 4]. В целом требования к здоровью работников возросли в связи с развитием автотранспорта и обострением проблем безопасности.

Так, на этот вопрос в 1967 г. обратил внимание начальник республиканской ГАИ А. Зубович, но не все его рекомендации совпадали с мнением других ведомств. По решению МЗ от 30 апреля от 1968 г. было проведено сокращение сети здравпунктов. Главным доводом была нерациональность существования здравпунктов вблизи поликлиник. Но против сокращения выступил БРК отраслевого профсоюза, доказывавший, что стоимость их содержания была в десятки раз меньше затрат на выплату листков по нетрудоспособности. Специфика работы водителей не позволяла им вовремя обращаться в стационарные поликлиники, которые не принимали в выходные дни. Несмотря на это, если в 1968 г. на предприятиях Минавтотранса насчитывалось 65 медпунктов, то в следующем году их сеть уменьшили на 16 единиц, сократили персонал. Но оставшиеся здравпункты продолжали доказывать свою эффективность, так, в автобусном парке № 1 г. Минска он работал без выходных, использовал зубной кабинет и процедурные. Коллектив включал фельдшера, 4 медсестер, 2 санитаров, приглашался врач. Проводился анализ заболеваемости по больничным листкам. Благодаря деятельности здравпункта в течение 1968 г. из 1,5 тыс. работников в поликлиниках лечилось только 142 [1308, с. 3]. Обладали сетью здравпунктов и предприятия электротранспорта: когда для Минского трамвая в 1967 г. выстроили новое депо, то в нем разместили и хорошо оборудованный здравпункт [305, с. 2]. В целом постоянный контроль за здоровьем работников был необходим каждому предприятию.

Уровень медицинского обслуживания на речном и воздушном транспорте. На медобслуживании речников негативно сказались, проводимые с 1955 г. специализация и укрупнение медико-санитарных учреждений. При их передаче оговаривалось, что бывшие медучреждения речников должны были преимущественно продолжать оказывать им помощь, но на практике произошли их ликвидация или перепрофилирование. Медсеть речников, там, где она сохранилась, продолжала строиться по линейному принципу, когда лечебная помощь предоставлялась в любом пункте плавания, чем обеспечивались преемственность лечения и проведение профилактических мер. Самым крупным медучреждением в начале 1960-х гг. была медсанчасть Гомельского узла, которая имела 3 отделения: терапевтическое на 75 коек, поликлиническое со всеми специализированными каби-

нетами, санитарно-эпидемиологическое [1193, с. 2]. Все эти усилия приводили к снижению нетрудоспособности, но чаще всего речники могли рассчитывать лишь на деятельность медпунктов, где главным лицом был фельдшер [858, л. 117]. Заменить врача он профессионально не мог.

Медучреждения речников с точки зрения профсоюзов были необходимы в связи с ростом объема грузоперевозок, наличия трехсменного графика работы. Тем не менее, вышестоящие инстанции пошли не по пути восстановления медсети речников, а по закреплению за ними учреждения общего пользования. В лучшем случае, как это было в крупном Брестском порту, помощь речникам продолжали оказывать их собственные амбулатории [1227, с. 2]. В то же время необходимость улучшения обслуживания речников доказывалась, например, фактом того, что по Брестскому порту, где работала амбулатория, за 1968 г. неявка по болезни составила лишь 4,5% к отработанному времени [243, л. 193, 244]. Заметим, что внимание органов управления к социальным вопросам возникало в случаях невыполнения транспортниками своей работы, так, в сентябре 1969 г. постоянной комиссией по транспорту и связи ВС БССР в целях закрепления кадров было рекомендовано улучшить санаторное обслуживание речников [244, л. 50]. Хорошо, что было понимание подобных вопросов, но не всегда оно перерастало в практическое воплощение.

За 1960-е гг. усилилось внимание к медобеспечению авиаторов, появилась не известная ранее авиационная медицина. Так, в Минском аэропорту в 1965 г. в целях тщательной проверки здоровья летчиков была создана ее лаборатория, весь летный состав проходил в ней медкомиссию не менее 1 раза в год, чтобы получить право на полеты. Перед каждым рейсом летчики обязаны были посетить здравпункт [858, л. 116]. Обращалось пристальное внимание на санитарное состояние аэропортов, например, в целях недопущения заразных заболеваний [833, л. 60]. Но, несмотря на эти усилия, в первую очередь ЦК профсоюза авиарботников, одной из негативных черт медобслуживания летчиков оказалось неудовлетворение их потребностей в санаторно-курортном лечении.

Что касается работников трубопроводного транспорта, то они могли воспользоваться медпунктами, которые работали для строителей нефтеперерабатывающего завода в Новополоцке. В 1958 г. такой здравпункт разместили в одном из вновь выстроенных домов, были оборудованы 11 кабинетов и три палаты на 15 коек под стационар. Медработники здравпункта были закреплены за общежитиями, где жили рабочие [447, с. 64]. В целом развитой медсетью обладали только те транспортные ведомства, на которые приходился большой объем перевозок.

2.4. Развитие ведомственного медицинского обеспечения в 1970-е гг. Постоянность внимания органов управления и профсоюзов к охране здоровья была вызвано необходимостью развития такого фактора производства, как живая рабочая сила, которая обеспечивала использование более сложных машин и механизмов в транспортном процессе. Так, XIV съезд профсоюзов СССР совместно с МЗ и хозяйственными организациями определил задачи по улучшению медобслуживания работников. Решался вопрос повышения уровня медпомощи за счет усиления преемственности по лечению больных между поликлиникой и санаториями. Проведению противоэпидемических мероприятий, в том числе и совместно с ведомственными медучреждениями, способствовало утверждение 31 мая 1973 г. нового Положения о государственном санитарном надзоре. Положительное влияние на развитие ведомственного здравоохранения оказало совещание ВЦСПС, МЗ и ЦК профсоюза медработников по вопросу улучшения медицинской помощи рабочим в 1976 г., так как в условиях дефицита рабочей силы возросла потребность в ее более эффективном использовании. Значимым стало и постановление союзных органов власти о мерах по улучшению народного здравоохранения от 22 сентября 1977 г. В рамках его реализации была расширена сеть медсанчастей

на предприятиях, произошло укрепление материальной базы уже существовавших учреждений.

Дальнейшее укрепление железнодорожной медицинской сети. Расширение объема перевозок, увеличение финансовых возможностей БЖД позволили ей увеличить свою медсеть. Так, в 1970 г. была сдана в эксплуатацию новая больница на 520 коек в Минске [1078, с. 458]. В декабре этого года в Витебске был введен в эксплуатацию 4-этажный корпус больницы, где разместились 2 хирургических отделения, лечебно-диагностические кабинеты, коечный фонд был расширен до 250 единиц [106, с. 439]. В результате в 1971 г. БЖД располагала 19 больницами, в которых было развернуто 2,5 тыс. коек, функционировали 22 поликлиники, 27 амбулаторий, 28 ФАПов, 59 здравпунктов на предприятиях, 15 медпунктов на вокзалах, 24 аптеки и 11 СЭС. В этих учреждениях помощь оказывали 519 врачей и 2,7 тыс. работников среднего звена [400, с. 135]. Строительству таких объектов содействовало и постановление СМ СССР и ВЦСПС от 2 июня 1971 г. о мерах по закреплению кадров на ЖД, так, была значительно расширена база поликлиники витебских железнодорожников, в 1974 г. там был введен в строй новый корпус [106, с. 439]. В 1975 г. в больнице Оршанского узла могло лечиться уже 300 больных, на ст. Молодечно построено здание поликлиники, которое было оснащено новым оборудованием [159, с. 119, 321]. То есть во многом на смену послевоенной материальной базе пришла новая, более совершенная.

Наличие медучреждений на дороге, которые могли оказывать квалифицированную помощь, приводило к противоречию, когда их услугами желали воспользоваться люди, не относившиеся к железнодорожникам или членам их семей. Вопрос здесь решался сложно, например, в июне 1974 г. только после обращения депутата ВС БССР В. Лобанка через министра здравоохранения начальник врачебно-санитарной службы БЖД Н. Потоцкий дал разрешение на госпитализацию в Минскую железнодорожную больницу обратившегося по этому поводу инвалида 1-й группы [1222, л. 3]. Новые объекты появлялись на дороге с завидной регулярностью, так за 1971-75 гг. вступили в строй поликлиники на станциях Брест, Гродно, Калинковичи, Могилев, больницы – на станциях Полоцк и Кричев. Однако нововведения в их работе могли приводить и к неудобствам. Так, после того как в Минске была введена в строй дорожная больница на 750 коек, во всех больницах дороги были свернуты единичные специализированные койки, например, по глазным болезням. После этого за подобными видами помощи необходимо было обращаться только в Минск или в общедоступные учреждения. Но новое чаще приносило положительные результаты. Так, в 1977 г. в Барановичах был построен новый комплекс со стационаром на 250 коек и поликлиникой на 500 посещений [228, л. 55]. Расширились предрейсовые медосмотры локомотивных бригад, что улучшило их лечебно-профилактическое обслуживание. Контроль проводился силами здравпунктов, где у машинистов проверялось состояние здоровья, все это позволяло предупреждать заболевания, выявлять и лечить их.

Совершенствование медобеспечения на автотранспорте общего пользования и электротранспорте. С развитием автотранспорта проблема здоровья его работников стала более актуальной, поэтому в январе 1970 г. ГАИ республики выступила с инициативой об организации здравпунктов во всех пассажирских автохозяйствах. Такое предложение было поддержано БРК отраслевого профсоюза [1309, с. 2]. В 1970 г. БРК опротестовал необоснованные решения органов здравоохранения по закрытию здравпунктов на 30 предприятиях, в то время как их коллективы, например, в Гродно, не были прикреплены к лечебным заведениям. После вмешательства профсоюза было восстановлено 12 здравпунктов, но число средних медработников там было уменьшено. Тем не менее, решение спора привело к появлению ряда цеховых врачебных участков, а Минавтотранс принял решение о строительстве медсанчасти в Минске [595, с. 8]. В июне 1971 г. после по-

явления решения правительства БССР на крупных пассажирских автотранспортных предприятиях стали создаваться специализированные медпункты для контроля за состоянием здоровья водителей перед выездом на линию. За год они появились на 36 пассажирских предприятиях, а число ДТП за конец 1971 – 1972 г. уменьшилось на 23,7%. Такой опыт дал основание министрам автотранспорта (А. Андреев) и здравоохранения (И. Савченко) БССР издать приказ от 6 апреля 1972 г. об организации медпунктов и в крупных грузовых предприятиях [818, л. 29]. Дополнительным толчком послужило заседание республиканской комиссии по безопасности дорожного движения от 24 января 1972 г., которая сделала заключение о невыполнении постановления органов власти БССР от 4 июля 1971 г. о мерах по обеспечению безопасности движения [683, л. 78]. Отметим, что здесь главным основанием для укрепления медпунктов стала забота об обеспечении безаварийного производственного процесса.

Исходя из приказа Минавтотранса и МЗ об организации в крупных грузовых предприятиях медпунктов, к 1 июня 1972 г. в поликлиниках, обслуживавших транспортников, были созданы группы фельдшеров по осуществлению контроля за здоровьем водителей. В крупных грузовых предприятиях было организовано проведение предрейсовых медосмотров. Специализированным медпунктам были выделены оборудование, инвентарь и медикаменты. Дежурный фельдшер медпункта мог принять решение о невозможности допуска водителя к управлению автомобилем по состоянию здоровья или при наличии паров алкоголя [818, л. 30]. Работа медпунктов по освидетельствованию помогала и общественным комиссиям по безопасности движения. В итоге здравпункты, например, в Гомельской области, за 1973 г. смогли снизить число ДТП из-за нетрудоспособного состояния здоровья водителей, уменьшить лишение шоферов водительских прав [246, л. 68; 671, л. 113]. Решались и другие вопросы, так, по постановлению правительства республики в декабре 1973 г. о дополнительных мерах по предотвращению ДТП было налажено обучение водителей оказанию первой медпомощи [246, л. 69]. По приказу министра здравоохранения СССР были установлены сроки обязательного переосвидетельствования водителей. Для водителей категории В, С, Е они составляли 5 лет, для водителей автобусов (категория Д) – 3 года. Продолжали также укрепляться старые и создаваться новые медпункты и на предприятиях электро-транспорта. Например, появился медпункт в новом троллейбусном депо Минска в 1971 г. [302, с. 4]. В 1978 г. переехал в новое здание медпункт троллейбусного депо в Витебске. Обратного пути здесь не было, от медицинского осмотра перед рейсами отказаться уже было нельзя.

Основные медицинские мероприятия на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. Речники в целях сохранения своего здоровья использовали разработанные институтом гигиены водного транспорта, правила оздоровительных упражнений с учетом производственной нагрузки. Применялись средства закаливания в виде душей, биостимуляторов, витаминов, препаратов для снятия нервно-психического напряжения. В крупных портах проводилось регулярное медобслуживание судовых экипажей. Исходя из решений СМ СССР о закреплении кадров на речном флоте, происходило строительство больниц и амбулаторно-поликлинических учреждений. В свою очередь, Гомельская линейная СЭС водников занималась в 1971 г. реализацией мероприятий по предупреждению заболеваний холерой и улучшению санитарного состояния среди речников ВДРБ [773, л. 205]. Санитарно-эпидемиологическая служба на предприятиях ГУРФ проводила профилактику заразных заболеваний и поддерживала необходимый уровень санитарного состояния судов [774, л. 106, 107]. С другой стороны, проводимые медучреждениями периодические медосмотры способствовали выявлению отклонений в здоровье работников, что заставляло предприятия осуществлять мероприятия по оздоровлению условий труда.

В 1970-е гг. укрепилась медико-санитарная служба БУГА, в лаборатории авиационной медицины Минского подразделения весь летный состав проходил квартальные, полугодовые и годовые полные медосмотры. Обычным явлением была проверка в аэропортах наличия паров алкоголя у летчиков [949, л. 85]. Врачи поликлиники Минского аэропорта работали так, чтобы летчики могли справиться с ростом скоростей и высот полетов. В крупных аэропортах для летчиков были созданы профилактории, где проводился комплекс оздоровительных мероприятий по подготовке экипажей к полету.

Со своей стороны работники трубопроводного транспорта, в частности ГУНД, регулярно проходили оздоровление [669, л. 98]. Но необходимо помнить, что ПУНД в 1973 г. передало имевшееся на его балансе медоборудование Новополоцкой городской больнице. Соответственно собственных крупных медучреждений у его работников не было, что стало одной из причин высокого уровня невыхода специалистов на работу по причине нетрудоспособности [147, л. 17; 790, л. 18]. В целом даже при очевидной пользе наличия собственной медицинской сети она существовала только у крупных транспортных ведомств.

2.5. Состояние ведомственного медобслуживания на транспорте в 1980-91 гг. Органы власти и профсоюзы продолжали поддерживать и реализовывать на практике идею развития ведомственного медобеспечения у крупных предприятий, имевших для этого средства, чтобы переложить на них часть заботы о здоровье собственных работников. С другой стороны, в расширении профилактики заболеваний, в том числе профессиональных, положительную роль сыграло постановление союзных органов власти о мерах по улучшению санаторно-курортного лечения от 7 января 1982 г. В дополнение к нему с марта 1982 г. в БССР реализовывалось подобное постановление местных властей [744, л. 27 об.]. Определенную роль в развитии ведомственного обеспечения сыграл XXVII съезд КПСС, который предложил шире использовать фонды предприятий для строительства и укрепления медучреждений, расширения их профилакториев, но это отражало и общую нехватку средств в республиках на социальные цели. Новый толчок ведомствам по развитию собственной медсети был дан указом ВС БССР от 19 ноября 1988 г. о республиканской программе «Здоровье», которая предусматривала увеличение обеспеченности местами в санаториях-профилакториях и оздоровление рабочих и служащих без отрыва от производства. Но в условиях кризиса 1990-91 гг. выполнить ее не удалось, пришлось довольствоваться тем, что успели создать.

Уровень и материальная база медицинского обеспечения на БЖД. Укрепление железнодорожного здравоохранения продолжалось, так, в Витебской больнице успешно функционировало отделение восстановительного лечения. В 1984 г. в Витебске был создан Дорожный гастроэнтерологический центр, после оказания помощи в котором применялась реабилитация в профилактории «Летцы». Минские железнодорожники получили стоматологическую поликлинику на 450 посещений [106, с. 440, 441; 159, с. 119]. В 1988 г. в Минске была введена в строй поликлиника общей направленности на 840 посещений [1078, с. 459]. Одной из наиболее оснащенных была больница на ст. Барановичи, имевшая в 1990 г. 5 специализированных отделений, водо- и грязелечебницу [230, л. 104]. Имевшую базу железнодорожники стремились использовать рационально. Основное внимание при формировании структуры поликлиники Минского узла уделялось первичной медпомощи, были оборудованы кабинеты электрофореза, светолечения, ультразвуковой и лазерной терапии. Поликлиника в Минске ввела систему всеобщей диспансеризации, цель которой было своевременное выявление нарушений в здоровье человека, помогала населению линейных станций. В ее структуре в начале 1990-х гг. работали 14 здравпунктов, амбулатория, врачебный здравпункт, ФАП. Четыре здравпункта на предприятиях вели предрейсовый ос-

мотр локомотивных бригад [159, с. 316, 317, 320]. В свою очередь, Полоцкая поликлиника обслуживала в 1980-е гг. до 17 тыс. железнодорожников и членов их семей в год [106, с. 443]. Отделенческая больница в Барановичах оказывала помощь узловым больницам на ст. Лунинец, Лида, Волковыск и приписным амбулаториям [540, с. 153]. Врачебно-санитарная служба дороги предоставляла медпомощь пассажирам на вокзалах и в пути следования, контролировала пассажирские перевозки и перевозки грузов [1334, с. 97]. Здесь нельзя не сказать, что у каждого подразделения было свое направление работы.

Частью общесоюзной программы, которая контролировалась МПС, было расширение массовых профилактических осмотров железнодорожников, особенно проживавших на линейных станциях [320, с. 70]. В конце 1980 – начале 1990-х гг. на дороге получила дальнейшее развитие специализированная помощь. На базе столичной поликлиники был организован дорожный лечебно-диагностический центр, укреплялись производственный принцип обслуживания и диспансеризация больных. Такие виды помощи были очень необходимы, так как урон их здоровью наносили чередования дневных и ночных смен, разъездной характер работы, нервно-эмоциональное напряжение. Объемы медицинской базы впечатляли, за 1970-80-е гг. были введены в эксплуатацию дорожная больница в Минске, отделенческие больницы в Бресте, Барановичах и Гомеле, поликлиники в Бресте, Полоцке, Барановичах, Молодечно, Лиде, Лунинце, Жлобине, пристройка к поликлинике в Витебске. Только на одном Барановичском отделении работали 4 больницы на 560 коек и 5 поликлиник на 1120 посещений в смену [1334, с. 97, 98, 99; 230, л. 104]. В 1987 г. на дороге оказалось 16 больниц, 25 поликлиник, 17 линейных амбулаторий, 40 ФАПов, также 70 здравпунктов на предприятиях,

3 из них – врачебные [1342, с. 2]. Но в начале 1990-х гг. в связи с ухудшением социально-экономических условий осталось 15 больниц на 3280 коек, 24 поликлиники на 4949 посещений в смену, 11 амбулаторий. Работали 40 ФАПов, 72 здравпункта, 15 медпунктов [1334, с. 97]. В свою очередь, социально-экономические изменения в республике привели к внедрению в узловых больницах договорной и хозрасчетной систем медобслуживания и лечения населения.

Особенности ведомственного медобслуживания работников автотранспорта и электротранспорта. В основе здесь осталась работа здравпунктов. Она строилась на приказе министра здравоохранения СССР от 3 апреля 1981 г., основной функцией таких пунктов были предрейсовые осмотры водителей. Однако не во всех предприятиях Минавтотранса они были созданы. В то же время там, где медпункты были, например, на Могилевском автокомбинате № 3, его профилактическая работа в начале 1981 – 1983 г. привела к уменьшению почти в 3 раза числа водителей, отстраненных от рейса по причине наличия алкоголя в крови. [1354, с. 2]. У ряда новых предприятий, таких, как 6-й автобусный парк в Минске, функции здравпункта были расширены, и он, кроме кабинета осмотра водителей, предлагал в 1984 г. услуги терапевтического и зубоврачебного кабинета. Силами таких пунктов среди работников автотранспорта проводился также всеобщий по оказанию первой медпомощи при авариях. Услуги продолжали оказывать специализированные поликлиники, где водители проходили медкомиссии и получали справки для ГАИ. Для водителей были организованы медосмотры по месту жительства и в шоферских комиссиях.

Медицинские водительские комиссии при территориальных и ведомственных поликлиниках проводили основную работу по профилактике ДТП посредством отбора водителей из числа кандидатов в водители и контроля за состоянием их здоровья. Все профессиональные шоферы проходили освидетельствование каждые 5 лет, что было призвано выявить среди водителей лиц с заболеваниями, представляющими опасность для движения [279, с. 7]. О важности медобеспечения для работников говорил и тот факт, что строительство больниц было записано

в обязанности производственного объединения автотранспорта. Тем не менее, даже в Минске у транспортников не было своей поликлиники, построить которую Минавтотранс не смогло из-за ограниченности средств [83, с. 62]. Однако транспортники искали и находили пути для улучшения своего медобслуживания, за 1980-84 гг. были созданы 49 санитарно-оздоровительных комплексов [880, л. 170]. К 1987 г. они были оборудованы в каждом автобусном парке Минска, там вели прием как минимум терапевт и медсестра, проводились консультации и лечение. Многие зависело от финансового состояния предприятия, так, в 1988 г. одно из передовых – Волковысский автопарк № 6, перейдя работать на коллективный подряд, смогло открыть медкабинеты. С другой стороны, переход предприятий на хозрасчет подтолкнул их к экономии, что привело к сокращению в 1990 г. медпунктов, а отсюда увеличилось количество ДТП. Здесь уже дело зависело от руководителя предприятия, при его несогласии медпункты не сокращали.

С увеличением внимания государства к развитию городского электротранспорта, им выделялось больше средств на обслуживание своих работников, так, в результате этого в 1981 г. Минское троллейбусное депо № 2 смогло получить собственный санаторий-профилакторий [1255, с. 4]. Продолжали действовать медпункты, проводились предрейсовые медосмотры, которые, с одной стороны, заставляли транспортников следить за своим здоровьем, а с другой – обеспечивать безопасность движения.

Состояние медицинского обеспечения на речном, воздушном и трубопроводном транспорте. Кроме развития сети обязательных медпунктов, речники республики смогли добиться введения в строй в 1985 г. поликлиники в порту Гомель. Это событие было следствием выполнения продублированного в республике постановления ЦК КПСС и СМ СССР от 17 сентября 1979 г. о мерах по развитию речного транспорта, которое предусматривало строительство объектов здравоохранения в целях закрепления кадров [1004, с. 147]. Была продолжена практика расширения профилактического лечения. Благодаря деятельности профсоюзов речников была активизирована работа по созданию групп оздоровительной направленности, что было актуальным в зимний межнавигационный период. По утвержденному 26 августа 1985 г. Уставу о дисциплине работников не допускался перевод работника на работу, которая была ему противопоказана по состоянию здоровья согласно медицинскому заключению [249, л. 21]. В целом забота о медобеспечении речников была одним из направлений работы профкомов, что отражалось в их планах и отчетах.

Новым в медобслуживании авиаторов республики было появление у них возможности воспользоваться услугами профилактория авиаремонтного завода в Минске, который носил название «Звездный» [1351, с. 15]. Медсанчасти и медпункты работников, пока позволяло экономическое положение их предприятий, оснащались новым оборудованием, совершенствовались методики обследования и квалификация медкадров. Если выделить трубопроводный транспорт, то работники НУНД больше внимания стремились уделять профилактической работе в рамках оздоровления, чтобы не было необходимости обращаться в стационарные лечебные учреждения [791, л. 84]. В целях улучшения медобслуживания работники линейных подразделений были закреплены за местными больницами и поликлиниками.

Выводы по параграфу. Необходимость существования ведомственного здравоохранения была вызвана сложностями в организации работы транспорта, когда от транспортников требовалось особо крепкое здоровье ввиду повышенных психологических и физических нагрузок. Функционирование на большинстве предприятий транспорта здравпунктов было связано с необходимостью обеспечения безопасности движения, преодоления потерь рабочего времени вследствие временной нетрудоспособности.

Железнодорожные медучреждения БССР оказались способными на высоком профессиональном уровне оказывать лечебно-диагностическую помощь работни-

кам транспорта. Их сеть быстро восстанавливалась в конце 1943-49 гг., в 1950-е гг. по сравнению с довоенным временем расширялась, в 1960-е гг. переснащалась на современной основе, в 1970-е гг. получила развитие специализированная медицинская помощь, лишь в 1990-91 гг. количество медучреждений несколько уменьшилась из-за общих экономических трудностей.

Медобслуживание железнодорожников носило производственную направленность, что позволяло активно проводить мероприятия по оздоровлению условий их труда, повышать качество работы лечебно-профилактических учреждений и добиваться снижения заболеваемости.

Медучреждения речников БССР стали восстанавливаться после освобождения ее первых районов в конце 1943 г., что указывало на их важность для организации перевозок. Но в 1957 г. сеть была сокращена качественно и количественно в рамках кампании по экономии. В то же самое время общедоступные медучреждения своей работой такое сокращение не компенсировали. Поэтому в 1970-е гг. в целях закрепления кадров на речном транспорте общего пользования произошло расширение ряда ранее действовавших ведомственных медучреждений.

Сетью здравпунктов с конца 1940-х гг. обладали предприятия городского автомобильного и электротранспорта, гражданской авиации, так как от этого напрямую зависели жизнь и здоровье перевозимых ими пассажиров.

Толчком к расширению сети медпунктов на автотранспортных предприятиях, неоправданно сокращенных в конце 1960-х гг., стала в 1970-80-е гг. общегосударственная кампания по улучшению состояния техники безопасности на транспорте, составной частью которой было противодействие пьянству. Проводимый здравпунктами предрейсовый осмотр работников автотранспорта указывал на появление заболеваний, связанных с нарушением режима труда, чем способствовал их устранению, шло противодействие чрезмерному употреблению алкоголя.

На крупных транспортных предприятиях, в том числе и в авиации, в 1970-е гг. были созданы медсанчасти в рамках реализации государственных решений по совершенствованию здравоохранения.

Медобслуживание работников автотранспорта позволяло им сохранять в сложных дорожных условиях оптимальную работоспособность в течение рабочего дня и профессиональные качества на длительное время.

Теоретической предпосылкой для развития ведомственной системы здравоохранения была идея о том, что физическое состояние работников способствовало повышению производительности труда.

Ведомственные медподразделения оказывали помощь общим лечебным заведениям, взяв на себя большую часть заботы о здоровье населения, не забывая и о выполнении своих специфических функций. Их деятельность была направлена на повышение качества обслуживания транспортников и снижение потерь рабочего времени в связи с болезнями. Решалась проблема обеспечения подразделений необходимым оборудованием, медикаментами и кадрами.

§ 3. Торговое обслуживание и организация общественного питания для работников транспорта

3.1. *Снабжение транспортников в период восстановления экономики республики.* Важным социальным вопросом, от которого зависело выполнение производственных заданий, было удовлетворение насущных потребностей работников. Здесь нельзя было обойтись без деятельности предприятий торговли и общественного питания. В то же время после освобождения республики ситуация со снабжением была особенно острой. Регулярное получение продуктов и товаров по стабильным розничным ценам обеспечивала лишь карточная система снабжения.

Тем не менее, важным шагом стало введение с 1945 г. открытой государственной коммерческой торговли по ценам, близким к рыночным. С другой стороны, снабжению препятствовали злоупотребления среди тех, кто имел доступ к товарам. Например, партсобрание на Витебском узле в 1946 г. отметило факт хищения продовольственных карточек [887, л. 86]. В целях изменения ситуации со снабжением органами власти принимались многочисленные решения. Так, пленум ЦК КП(б)Б в июле 1945 г. обязал директоров предприятий принять все меры к тому, чтобы обеспечить сбор урожая овощей в подсобных хозяйствах. ЦК Компартии Белоруссии в январе 1946 г. обязал профкомы предотвращать нарушения порядка снабжения. В свою очередь, пленум ЦК КП(б)Б в феврале 1947 г. направил внимание партийных и профсоюзных организаций на улучшение работы магазинов и столовых. 16 декабря 1947 г. появилось постановление союзного правительства о мероприятиях по улучшению работы ОРСов. Реализовать его в условиях дефицита было очень сложно. Например, сессия Гродненского горсовета в январе 1948 г. отметила отсутствие в торговой сети необходимых товаров [854, л. 7, 8]. То есть, несмотря на прилагавшиеся усилия, в условиях послевоенного разорения наладить качественное обеспечение работников было тяжело.

Восстановление торговой сети и проблемы снабжения белорусских железнодорожников. Вопросы подобного типа находились в руках ОРСов, но в годы войны и первое послевоенное время товары они находили с большим трудом. Вопрос оказался настолько проблемным, что с распределением муки, в том числе и для железнодорожных ОРСов, было связано специальное постановление СНК БССР от 1 июля 1944 г. [699, л. 16]. Стремилась не выпускать вопросы снабжения и местные органы власти, так, Гомельский облисполком для обеспечения работы ОРСов БЖД своими распоряжениями расширил поставки продуктов из централизованных запасов. Могилевский облисполком укрепил производственную базу районных ОРСов [1039, л. 123; 847, л. 97]. Так как снабжение проходило сложно, совещание машинистов-стахановцев депо Гомель в августе 1944 г. попросило местный ОРС открыть ларьки на промежуточных станциях, а совещание ОРСа Оршанского отделения 21 июля 1945 г. обязало свои подразделения своевременно снабжать рабочих товарами [213, л. 308; 898, л. 19]. Активно занимались обеспечением профсоюзы, так, третий пленум Дорпрофсожа в марте 1948 г. решил провести мероприятия по регулярному снабжению работников линейных станций, особенно товарами повышенного спроса. Для совершенствования работы предприятий торговли постоянно проводились смотры [634, л. 147]. Отмеченные мероприятия позволяли повысить уровень удовлетворенности железнодорожников уровнем своего обслуживания.

Сеть торговли и общепита приходилось восстанавливать, так как за годы войны большинство объектов оказались разрушенными. По состоянию на 10 июня 1944 г. в зоне ответственности БЖД были уничтожены 12 столовых, 56 магазинов, 16 овощехранилищ и 10 хлебопекарен [212, л. 30]. Восстановление проходило с трудом, на территории Брестской области, где действовала БЛЖД, в августе 1944 г. работали только 1 столовая и 1 хлебный ларек. С течением времени ситуация улучшилась, через полтора года на БЛЖД было 38 крупных магазинов, 18 столовых и 16 подсобных хозяйств [213, л. 123; 627, л. 8]. За 1947 г. на БЖД было открыто 32 новых магазина, ее сеть превысила довоенный уровень. Росли продажи товаров. Товарооборот, например, по БЖД в 1945 г. составил 71 млн руб., к 7 ноября 1947 г. прошла реализация тканей на 350 тыс. руб. На 1 млн руб. было продано швейных изделий, обуви, мехов и швейных машинок [131, с. 4; 1029, с. 4]. Положительно на росте оборотов сказались отмена в 1947 г. карточной системы и проведение денежной реформы, когда, например, на БЛЖД продажа тканей и обуви увеличилась в 2 раза, сахара – на 70% [1078, с. 353]. Транспортниками проводился и поиск новых форм своего снабжения, так, внеплановые заготовки товаров по БЖД в 1945 г. заняли уже 5%

товарооборота. Гомельская дорожная база, в свою очередь, дорУРСа увеличила закупки товаров, чтобы отпускать их без карточек. В целом ОРСы занимались продвижением товаров в розничную сеть, установлением связей с промышленностью.

Тем не менее, в обслуживании оказалось много недостатков. Так, снабжению препятствовала некачественная выпечка хлеба. В конце 1944-45 гг. ОРС ст. Гродно затягивал отоваривание соли, спичек и мыла на 5-6 месяцев [215, л. 62]. Реализовать карточки было тяжело, и поэтому работники БЖД практиковали их продажу на базарах в целях получения денег для оплаты обедов [216, л. 8]. По ОРСу БЖД в 1946 г. главным показателем было выполнение товарооборота, но 55% его составляла продажа винно-водочных изделий и только 5% – промтовары. На ст. Сиротино Витебского отделения ЗЖД отоваривание происходило заменителями: за жиры – ореховым маслом, за хлеб – мукой [1137, л. 36]. В Жлобинском и Могилевском ОРСе руководители только распределяли фондовые товары, не проявляя внимания к их дополнительному поиску. Тем не менее, в целях преодоления недостатков ОРСы развивали собственную производственную базу. Так, на Могилевском узле в октябре 1945 г. были построены овощехранилища, в Орше установили дополнительные хлебопечи, открыли производство безалкогольных напитков [898, л. 9]. В 1946 г. УРС БЖД строил крахмально-поточный комбинат. Выращиванием зерновых и заготовкой кормов занимались не только ОРСы, но и службы связи, движения, пути, вагонное и паровозное депо.

Организация общественного питания на железных дорогах. Мероприятий здесь проводилось несколько. Так, министр путей сообщения 16 июня 1946 г. обязал начальников дорУРСов организовать бесперебойное питание личного состава путевых колонн. Исходя из постановления СМ СССР от 19 сентября 1946 г., Госплан СССР и Министерство торговли СССР выделяли МПС фонды для улучшенного питания руководящих и инженерно-технических работников новых отделений дорог [704, л. 72]. В рамках постановления СМ СССР от 17 января 1947 г. по обеспечению работников локомотивных бригад, например, на ст. Калинковичи машинистам в поездку выдавали 300 дополнительных граммов хлеба [1117, л. 77]. Тем не менее, организация питания сталкивалась с трудностями, так, в столовой узла Калинковичи не выбирались фонды картофеля и овощей. На БЛЖД при общежитиях отсутствовали буфеты [213, л. 149, 401]. В столовых ОРСов БЖД даже в сезон не было блюд из свежих овощей. В столовой Осиповичского паровозного депо машинисты не получали преимущественного питания, обеды были низкого качества. Со временем ситуация улучшилась, силами УРСов БЖД были восстановлены столовые в Гомеле, Калинковичах, Унече, Осиповичах. В зоне ответственности Гомельского ОРСа работало 9 столовых, был организован отпуск блюд из столовых, вне учета предоставленных карточек. На БЖД за 1947 г. было открыто 9 новых столовых, особое внимание обращалось на выполнение плана оборота, качество приготовления [899, л. 1, 2]. Реализовывалась задача по достижению рентабельности путем увеличения удельного веса кухонной продукции в общем плане товарооборота.

Вопросы снабжения на автотранспорте общего пользования и электротранспорте. Активно вели себя в расширении снабжения профсоюзы, так, в мае 1944 г. Президиум ВЦСПС обязал свои организации принимать участие в контроле над работой столовых и магазинов. По постановлению СНК БССР от 8 января 1945 г. о возобновлении деятельности автошколы в г. Могилеве Наркомторг республики обеспечивал учащихся и работников автошколы продовольственными и промышленными товарами, общественным питанием. Вопросами поиска товаров, например, для управления Минавтотранса занимался его местком [701, л. 16; 875, л. 1]. Снабжение контролировали местные парторганизации, так, с ее помощью Витебское ТУ проводило работы по организации ОРС, оборудованию магазина и склада. Товаров, как и везде, не хватало, в сентябре 1945 г. жиров по карточкам для его работников было получено только 60%, а по крупе и соли ничего. Поэтому

в ОРСе стремились распределять имевшиеся товары исходя из производственной необходимости, так, отоваривали мясом, крупой и сахаром в первую очередь рабочих, а только затем всех остальных [921, л. 8, 14, 18]. Таким образом удовлетворялись только минимальные потребности работников, основную массу товаров им приходилось искать на рынке, где в условиях дефицита были предельно высокие цены.

Торговое обеспечение и общественное питание на речном и воздушном транспорте. Вопросами улучшения работы магазинов речников с конца 1943 г. занимались ДДВВУ и бассейновый комитет профсоюза. Для работников, которые восстанавливали Днепро-Бугский водный путь, ОРС и УРС были созданы в октябре 1944 г. [495, л. 347]. В соответствии с постановлением СНК СССР от 5 июля 1945 г. об организации управлений по освоению малых рек стала действовать закрытая сеть для их обеспечения [214, л. 66, 67]. Шаг за шагом развивалась собственная база снабжения, так, ОРС отряда № 28 ВВДДУ уже осенью 1943 г. заготовил тонны грибов, затем организовал работу молочной фермы, но развитию успеха препятствовали проблемы. Так, в июле 1944 г. УРС не справился с уборкой урожая, не завез скот. Но, реагируя на замечания, успешно провел посевную озимых. Чтобы улучшить снабжение, использовались все возможные пути. Так, при ОРСе Чериковской судовой с 1946 г. работала бригада по ловле рыбы, а в подсобном хозяйстве Гомельского ОРСа действовали свинооткормочные пункты при столовых.

Проходило восстановление сети магазинов, возрастал товарооборот, в марте 1944 г. в системе ДДВВУ работало 10 магазинов, через год были открыты ларьки и магазины с круглосуточной работой в 5 городах, для рейсов по Сожу и Днепру были оборудованы 2 плавлавки [213, л. 104; 495, л. 46]. К сожалению, позитивные изменения соседствовали с недостатками, в ОРСе трудно было получить муку, с опозданием для Пинского порта в 1946 г. проходило отоваривание продкарточек, а по промтоварным они ряда товаров вообще не получали [101, с. 2]. В работе предприятий речников ВДРП имелись случаи растрат, присвоения выручки.

Развивался у речников и общепит, по приказу НКРФ от 4 октября 1944 г. для руководителей выделялись специальные обеды, на речников было распространено распоряжение СНК СССР от 18 февраля 1943 г. о порядке снабжения [495, л. 286, 297]. В целях улучшения общепита в январе 1946 г. был издан специальный приказ по НКРФ, с его помощью по ДДРБ были открыты 3 новые столовые и 9 чайных. В организации питания также были сложности, например, на Гомельском узле в столовой ОРС происходили долгие ожидания обедов, в 1947-48 гг. ассортимент продуктов был однообразным. Тем не менее, организовывалось питание на судах во время рейсов, но актив речников ВДРП в декабре 1947 г. связал низкую производительность труда речников с отсутствием качественной работы в этом направлении [835, л. 11]. Поэтому здесь были предприняты дополнительные усилия и ситуация улучшилась.

Большие трудности со снабжением испытывали и авиаторы, в Минске в октябре 1944 г. на просьбу местных летчиков предоставить им одежду и обувь наркомат торговли БССР ответил отказом [694, л. 4]. Обеспечением предприятий Белорусского управления ГВФ занимались его собственные ОРСы, организация подсобных хозяйств, поставки им семян происходили в соответствии с постановлением республиканских органов власти от 29 марта 1944 г. На развитие подсобных хозяйств был направлен и приказ начальника ГУ ГВФ от 5 февраля 1946 г. [495, л. 38; 800, л. 170]. В 1947 г. для авиаторов работали магазины, в столовой Минского авиапредприятия по указанию месткома нуждающимся предоставлялось диетическое питание [863, л. 2, 33, 53]. Но отмеченных достижений было мало, снабжение в целом было на низком уровне.

3.2. Состояние рабочего снабжения и проблемы общепита на транспортных предприятиях в 1950-е гг. Изменению ситуации с обеспечением содействовала политика союзных органов управления, так, с 1 марта 1950 г. по постановлению СМ СССР и ЦК ВКП(б) хлеб и булочные изделия подешевели на 20-30%, крупа и рис – на 12-20%. В апреле 1952 г. подобное снижение стало уже пятым за послевоенный период. На хлеб, муку и макароны цены были уменьшены на 12-20%, на крупу, рис – на 10-20%, на мясо и мясопродукты – на 15-20%. Этими действиями органы власти стремились показать свою заботу о благосостоянии населения. Примеров здесь было много. Так, Министерством торговли СССР с 2 января 1958 г. были введены округленные розничные цены на хлеб в основном в сторону их снижения. В целях совершенствования работы торговых предприятий принималось много решений, так, в ноябре 1953 г. появилось постановление СМ СССР и ЦК КПСС о мерах развития торговли, которое было направлено на обеспечение бесперебойной продажи товаров. В марте 1956 г. союзные органы власти предложили комплекс мер по улучшению работы предприятий общепита, развитию самообслуживания в столовых. За расширение сети торговых предприятий высказался и XXI съезд КПБ [255, с. 2]. В свою очередь, пленум ЦК КПБ в октябре 1958 г. обратил внимание парторганов на необходимость улучшения организации торговли и питания.

Эту работу держали в сфере своего внимания и профсоюзы. В первую очередь они опирались на постановление секретариата ВЦСПС о задачах по улучшению торговли от 22 марта 1951 г. [487, л. 1]. Здесь необходимо было постоянное внимание. Поэтому в колдоговорах, заключавшихся местными администрациями по обеспечению рабочих горячим питанием, расширению и ремонту столовых, магазинов, оборудованию их холодильниками. В 1956 г. Президиум ВЦСПС обязал центральные советы профсоюзов улучшить контроль за работой предприятий торговли, обеспечить улучшение качества питания, удешевление его стоимости. Контроль осуществлялся через комиссии по рабочему снабжению и контрольно-ревизионные комиссии. Согласно постановлению ВЦСПС и Министерства торговли СССР в 1958 г. было проведено расширение функций таких комиссий. Чтобы улучшить свое обеспечение, транспортникам приходилось искать новые подходы. Например, используя положение о фонде предприятия от 9 августа 1955 г. они расходовали средства на расширение своих подсобных хозяйств [804, л. 24, 25]. Однако, несмотря на отмеченные усилия, в снабжении осталось много сложностей, о чем, например, было сказано на 6-й сессии Гродненского горсовета 11 декабря 1957 г. [856, л. 6]. Все это говорило о необходимости двигаться дальше, делать все возможное по удовлетворению потребностей работников.

Улучшение торгового обеспечения железнодорожников республики. Больше всего органы власти заботились о железнодорожниках, так как были заинтересованы в их надежной работе. В этих целях 25 февраля 1952 г. издал свое постановление СМ СССР [716, л. 28]. Не упускались подобные вопросы и на местном уровне, например, Гомельский облисполком распределял муку среди машинистов. С помощью Гродненского облисполкома в 1951 г. решались вопросы по выборке фондов по молоку [1040, л. 4; 1042, л. 243]. Много работы брали на себя парткомы, по ОРСам Оршанского отделения они занимались вопросами ремонта магазинов и столовых [900, л. 75]. В свою очередь, чтобы торговля была ближе к покупателю, ОРСы занимались закупками и выкладкой товаров, подготовкой праздничных пакетов с подарками для детей [487, л. 29]. Расширялась торговая сеть, так, были открыты магазины в жилом доме Минской ЖД на Привокзальной площади Минска. Подобные усилия давали результат, например, дорожное совещание торговых работников отметило, что за 1955 г. по БЖД были перевыполнены планы товарооборота. Сверхплановые накопления составили 1 млн руб., освоены средства на строительство торговых предприятий. Круглосуточно работали 2 де-

журных магазина и 13 буфетов и ларьков, но в Калинковичах и Гомеле они действовали в непригодных помещениях [122, с. 4]. Предстояло сделать еще больше, ресурсы для этого давал рост финансовых возможностей дорог.

Спецификой организации торговли железнодорожников было использование специальных вагонов. Так, ОРС БЖД в 1954 г. для линейных станций Минского и Могилевского отделений организовал 2 поезда-универмага. Культурно-бытовой поезд Минского отделения в 1955 г. на ст. Сморгонь предлагал ткани, швейные и галантерейные изделия, швейные машины, велосипеды [1239, с. 3]. Но нередко были случаи, когда вагоны-лавки использовались не по прямому назначению, а для развоза товаров. На ряде остановочных пунктов Витебского отделения за предметами первой необходимости (сахаром, спичками, солью) железнодорожникам приходилось ходить по 8-10 км или ждать вагона-лавку. Недостатки были различного плана, ряд из них повторялись из года в год. Например, по Могилевскому ОРСу отмечалось невнимание к развитию разносной торговли на вокзалах [851, л. 294]. По Гомельскому ОРСу в магазинах были случаи обчетов. Не исправлял недостатки по качеству выпечки хлеба Жлобинский ОРС. В магазинах на промежуточных станциях Минского отделения в 1955 г. часто отсутствовали соль, спички, хотя на базе они имелись. В ряде ОРСов имели место факты нарушения правил торговли [904, л. 3]. Во многие линейные станции Витебского отделения белобулочные изделия вообще не завозились, что было вызвано ограниченностью фондов на хлеб, выделяемых горотделом торговли для ОРСа, и тем, что собственная пекарня не соответствовала потребностям. Но по просьбе комиссии рабочего контроля за работой ОРСа фонды на хлеб были увеличены.

О проблемах железнодорожники знали и пытались их преодолеть. Так, для обеспечения своих магазинов и столовых они расширяли материальную базу ОРСов. Дорпрофсоюз БЖД постоянно занимался вопросами закладки картофеля и овощей, ремонтом овощехранилищ. Регулярно ОРСы принимали меры по обеспечению бесперебойной торговли свежими овощами в магазинах [487, л. 26; 902, л. 46]. Преодолением недостатков в обеспечении занимались профорганизации, так, в июне 1956 г. Третий пленум дорпрофсоюза БЖД обязал улучшить обеспечение товарами железнодорожников промежуточных станций.

Развитие общественного питания на железнодорожном транспорте. Для улучшения ситуации в этой сфере применялись различные подходы. Так, новой формой работы, например, Гомельского райОРСа в 1952 г. стала организация доставки горячих обедов дежурным сменам диспетчеров. В зимний период на Витебском отделении в 1953 г. был организован привоз горячей пищи прямо на паровозы. Положительно проявил себя переход столовых с марта 1956 г. на самообслуживание по постановлению СМ СССР. Так, в столовой паровозного депо Молодечно только за три месяца товарооборот возрос на 30%, на обед работники стали тратить в 2 раза меньше времени [68, с. 3]. Успех был подхвачен, и Третий пленум дорпрофсоюза в 1956 г. отметил, что количество столовых, переведенных на самообслуживание, увеличилось с 3 до 38 из 55 имевшихся. Столовые БЖД наполнились холодильным оборудованием, там применялась предварительная продажа талонов на обеды. При столовой паровозного депо Жлобин работали булочная, колбасный и копильный цеха.

Но недостатков в работе общепита было не меньше, чем успехов. В столовой на ст. Калинковичи железнодорожники часами в 1956 г. просиживали в ожидании обедов. Поэтому парторганизации стали больше обращать внимания на улучшение качества приготовляемых блюд и работу столовых [900, л. 82]. В 1956 г. в центре внимания ряда ОРСов оказался вопрос о ликвидации убыточности работы столовых. Тем не менее, например, Витебская узловая столовая и буфеты и в 1959 г. работали нерентабельно, планы выпуска блюд не выполнялись, они были однотипные. Тогда в целях исправления недостатков активизировала

свою деятельность комиссия рабочего контроля, план по выпуску кухонной продукции с ее помощью достиг 140-145%, работники узла смогли получать обеды из трех блюд за 2,5-3 руб., что было дешевле, чем раньше [903, л. 42]. Здесь с положительной стороны показало себя влияние общественной организации, доказавшей на деле, что успеха можно достичь и при минимуме ресурсов.

Общественное питание на автотранспорте общего пользования и электротранспорте. Так как автотранспортники не имели собственной торговой сети, то свое внимание они обращали на организацию общепита. Тем не менее здесь имелось много нерешенных вопросов. Так, на автостанции в г. Барановичи и вблизи ее в 1956 г. не было ни столовой, ни буфета. Малое количество буфетов на автостанциях было повсеместной проблемой, к тому же в тех, которые работали, часто не было горячей пищи и нормативного ассортимента блюд [123, с. 3]. Поэтому МАТШД своим приказом от 5 марта 1956 г. предложило организовать буфеты так, чтобы они обслуживали работников всех смен. Было также принято решение об оборудовании комнат для подогрева и принятия пищи [805, л. 57, 61]. На улучшение питания шоферов-междугородников были направлены и решения декабрьского пленума ЦК КПСС 1956 г. Внимание к организации питания транспортники проявляли и на предприятиях электротранспорта. Если помещение буфета ТТУ г. Минска в 1957 г. было маленьким и неудобным, а ассортимент продуктов – бедным, то через год при поддержке руководства, партийной и профсоюзной организаций управления помещение было расширено. Стали больше продавать молочных продуктов и горячих блюд, был выделен транспорт для доставки пищи, установлено оборудование для ее подогрева, налажен отпуск обедов на дом [379, с. 3]. Все это стало хорошим стимулом для производственной деятельности, уменьшилась текучесть кадров.

Обеспечение работников речного и воздушного транспорта. В ряде случаев структурные перестройки предприятий приводили к ухудшению обеспечения их работников. Так, по приказу Управления транспортного освоения малых рек при СМ БССР от 20 февраля 1950 г. был ликвидирован ОРС при Витебском управлении, а магазины, склады, столовые переданы местному горторготделу [798, л. 235]. С другой стороны, помощь органов власти была крайне необходима, так, местный облизполком занимался распределением рыночного фонда муки для ОРСа пристани Гродно в 1957 г. [1044, л. 135]. В то же время необходимо было помнить, что качественному обслуживанию речников препятствовала специфика их работы, когда в период навигации они часто и надолго были оторваны от своих баз. Чтобы уменьшить влияние подобных факторов была налажена работа плавучих магазинов, по ВДРП в 1958 г. работали 1 самоходная и 3 несамоходные плавучие лавки. Но, на берегу возможностей для обслуживания было несравненно больше. Так, на дебаркадере пристани Пхов был открыт новый магазин для круглосуточной продажи товаров, проводилась специализация торговой сети с разделением на промтоварные и продовольственные ларьки. Работа совершенствовалась, так, магазин № 2 в Гомеле в 1958 г. вел журнал учета спроса покупателей, завозил ряд товаров по заказу [1274, с. 2]. Для бесперебойной работы своих торговых точек ОРС проводил регулярные заготовки и закупки товаров. Все это способствовало более полному удовлетворению социальных потребностей транспортников.

В работе торговых предприятий речников имели место и недостатки, так, в январе 1951 г. профсоюзом речников ВДРБ было отмечено, что УРС в погоне за прибылью ходовые товары отправляло в магазины на рынке [329, с. 2]. В 1958 г., увеличивая товарооборот, магазины речников отдавали предпочтение торговле вином, табачными и хлебобулочными изделиями, не заботясь об увеличении ассортимента продуктов питания. Если отметить общепит, то преодолевая трудности, ОРСы Гомельского и Бобруйского речных участков на большинстве судов организовали коллективное питание. Появились точки общепита на Гомельском

СРЗ, пристанях Пхова и Бреста [500, л. 11]. Тем не менее в ряде случаев качество пищи было низким, она была малокалорийной. В 1959 г. в столовой № 4 обслуживание велось по талонам, но их необходимо было предварительно покупать в буфете. Здесь предстояло сделать еще много, чтобы постоянно поддерживать на должном уровне работоспособность речных экипажей.

С развитием перевозок все более необходимой была и организация общепита в авиации, особенно в целях совершенствования обслуживания пассажиров и экипажа во время стоянки самолетов. Для этого 16 ноября 1954 г. был издан специальный приказ начальника ГУ ГВФ [797, л. 229]. Пищу готовили в ресторанах аэропортов, затем в термосах и контейнерах доставляли на самолеты и перед раздачей подогревали. Торговыми точками общего доступа были снабжены объекты по приему пассажиров. Так, в новом благоустроенном аэровокзале Минска в 1958 г. появились буфет, торговые точки «Союзпечати», «Ювелирторга» и «Сангигиены».

3.3. Попытки улучшения торгового обслуживания и организации общественного питания в 1960-е гг. С каждым десятилетием требования к организации торговли возрастали, что можно проследить по реакции парторганов. Так, XXIV съезд КПБ в 1960 г. подверг критике низкий уровень культуры обслуживания в торговых предприятиях, перебои в торговле товарами повседневного спроса и потребовал навести порядок. В свою очередь, XXV съезд КПБ поставил ведомствам и местным органам власти задачу всемерного расширения сети предприятий торговли, внедрения прогрессивных форм их работы, например, выездов на производство. На устранение недостатков в работе торговых объектов, распространение самообслуживания было направлено изданное в августе 1960 г. специализированное постановление союзных органов власти. С подобными задачами было связано и решение ЦК КПБ и белорусского правительства от 3 октября 1968 г. о повышении культуры торговли [908, л. 4]. То есть к деятельности торговых предприятий постоянно были претензии. В то же время необходимо отметить, что главными проблемами в обеспечении работников были нехватка многих товаров повышенного спроса, высокие цены на большой ряд ассортимента, связанные с главным вниманием в советской экономике производству средств производства, а не товаров народного потребления. В этих условиях ведомственная система торговли там, где она присутствовала, давала преимущества своим работникам, дополняя для них услуги торговых точек свободной доступности.

Особенности снабжения и состояние общепита на железнодорожном транспорте. В работе ведомственной торговой сети не исчезали проблемы. Так, качественному обслуживанию некоторых категорий железнодорожников препятствовала разбросанность предприятий ОРС. Например, по Брестскому отделению в 1963 г. предприятия торговли, общепита и хлебопечения были рассредоточены по станциям на протяжении 640 км. И если сеть предприятий росла, то квалификационных работников для нее не хватало [1168, с. 2]. Ситуацию стремились исправить за счет расширения рейсов специальных поездов, они действовали на всех отделениях БЖД. Так, поезд Витебского отделения в 1965 г. обслуживал железнодорожников на 40 линейных станциях, в его составе были промтоварный и продовольственный вагоны, часть товаров там продавалась в кредит. Вагон-лавка Гомельского отделения свои рейсы согласовывала с местным райпрофсоюзом [242, л. 112]. Особенностью данного периода было усиление внимания к отдаленным производственным объектам. Так, во время проведения общественного смотра службы быта БЖД в 1967 г. для семей железнодорожников, которые жили на промежуточных станциях, в путевых будках и на разъездах была расширена доставка товаров по предварительным заказам и в кредит.

Важным было товарное наполнение магазинов, так, продтовары, например, для ОРСа Могилевского отделения выделялись на заседаниях местного облиспол-

кома. С другой стороны, увеличились объемы собственных заготовок, так, на 1961 г. в овощехранилище ОРС Оршанского отделения было заложено: картофеля – 635 т, капусты – 84 т, моркови – 23 т [850, л. 45; 905, л. 6]. Но не все было просто, например картофель там хранился неудовлетворительно, переработка его шла медленно. По причине болезней крупного рогатого скота в зоне работы ОРСа БЖД в 1968 г. не был выполнен план по заготовке мяса [907, д. 52]. Из-за неблагоприятных погодных условий в хранилищах периодически отсутствовали овощи для засолки. Подобные недостатки преследовали транспортников постоянно, так, за ряд лет не выполнялись указания по улучшению работы хлебозаводов, снижалось качество выпускаемой продукции, допускались недоложения продуктов по рецептуре. ОРС Гомельского отделения в 1967 г. продавал через свои магазины продукты с просроченным сроком годности [1113, л. 97]. Не избежали недостатков и точки общепита. За 1965-66 гг. так и не был закончен ремонт цехов Витебского железнодорожного ресторана, в результате чего была затруднена работа пищеблока. Дорпрофсоюз БЖД отмечал неудовлетворительную организацию горячего питания в столовых Гомельского отделения [520, л. 9; 1113, л. 118]. Чтобы исправить имевшиеся недостатки в столовых ОРСов пересматривалось содержание меню, расширялся ассортимент овощных и молочных блюд.

Состояние общепита на автотранспорте общего пользования и электротранспорте. В новом десятилетии сеть точек общепита, которые обслуживали транспортников, возросла, в 1962 г. при помощи местного облисполкома был решен вопрос со строительством для них столовой с буфетом в Гомеле [667, л. 61]. Но не везде подобные вопросы решались быстро, так, ПДПС автобусного парка № 1 Минска многократно поднимало вопрос перед горисполкомом об организации питания шоферов на маршрутах, но положительного решения за 1960-63 гг. принято не было. В результате десятки автобусов совершали порожние рейсы в поисках столовой [1288, с. 4]. На автостанциях Минска, которые междугородние линии не обслуживали, часто не было буфетов. Водителям автостанции «Автозавод» и в 1965 г. негде было поесть в обеденный перерыв. Выход был только в создании транспортниками своих собственных столовых, как было сделано, например, в 1-м автобусном парке Минска.

Но ситуация в разных местах отличалась друг от друга, так, в ряде предприятий Гродненской области раньше, чем у других, стали появляться комнаты по приему пищи. Одной из первых оборудовала буфет автоколонна № 2407. В автопарке № 2 г. Молодечно для работавших во 2-ю смену в 1968 г. было организовано бесплатное питание [858, л. 113, 115; 243, л. 162]. На общепит направлялись средства предприятий из фонда материального стимулирования. Но если для работников Слонимской автобазы № 11 в 1968 г. работали буфет и столовая, то в ряде предприятий Могилевского автотреста у водителей так и не появилось возможности принять пищу [242, л. 172, 180]. Что касается торгового обслуживания, то автотранспортники могли воспользоваться услугами киосков, расположенных на автовокзалах, но не имели там преимуществ [225, л. 44]. Несколько лучше была ситуация с предоставлением питания у электротранспортников столицы, так как для них работали буфеты во всех троллейбусных диспетчерских Минска [1288, с. 4]. В целом обеспечение работников общепитом зависело от мощности их производственных предприятий, чем оно было крупнее, тем проще было это сделать.

Деятельность ОРСов на речном транспорте, общепит на авиапредприятиях. Решение вопросов снабжения происходило с прямым участием органов управления, так, ОРСы речников получали продтовары по решениям облисполкомов [850, л. 45]. В свою очередь, отраслевой профсоюз обязал торговые организации особое внимание уделять тем, кто во время навигации был в рейсе, заблаговременно готовить продукты и продавать им промтовары рядом с местом работы. Чтобы повысить уровень удовлетворенности торговым обслуживанием своих работников, реч-

ники постоянно искали новые подходы. Так, в Мозырском ОРСе было проведено переоборудование магазина на дебаркадере, проходило обеспечение плавсостава промтоварами сложного ассортимента по предварительным заявкам [281, с. 2]. Магазин № 2 УРСторга с 1961 г. предлагал открытую выкладку товаров, чтобы обеспечить к ним широкий доступ покупателей, работники магазина речников № 1 в Гродно практиковали выезды в отдаленные районы Неманского участка. Речникам принадлежала значительная торговая сеть, УРСторг ВДРП, действовавший на Мозырском, Бобруйском и Пинском речных узлах, в 1966 г. содержал 45 магазинов, 24 ларька, 20 столовых, 11 складов, 5 овощехранилищ [623, л. 25, 31, 32]. В целом речники обладали значительными возможностями для обеспечения потребностей своих работников, укрепляли предприятия там, где в них было больше нужды.

Но, несмотря на успехи, хватало и недостатков. Так, на заседаниях месткома ГУРФ в 1960 г. была отмечена неудовлетворительная работа плавучей лавки и УРСа. Магазины УРСторга в целях выполнения плана товарооборота в основном находились на рынках областных городов, так, из 7 магазинов Неманского участка 5 были расположены в г. Гродно на центральных улицах и на рынке, а речников, по мнению торговой инспекции, обслуживали мало. Такая же картина была в Гомеле, Мозыре, Минске и Бресте [485, л. 24; 429, с. 3]. Имели место случаи продажи ряда ходовых товаров прямо с баз, когда они до торговой сети не доходили. Вопросы обслуживания решались, и как положительное событие сессия Гродненского горсовета в марте 1962 г. отметила улучшение работы буфета при Неманском участке [858, л. 117]. Основными направлениями работы УРСторга, например, за 1967 г. по общепиту стали выпуск продукции собственного производства, улучшение ее качества, повышение культуры обслуживания, специализация кафе и закусочных, отпуск питания в столовых по абонементам, выпуск комплексных завтраков, работа вечерних кафе, использование возможностей фонда социально-культурных мероприятий [771, л. 255, 256]. Но никуда не исчезли и недостатки, так, столовая в Гомеле в ряде случаев не выполняла планы товарооборота, со сложностями развивалась организация питания на судах.

Развивалась сеть общепита и у авиаторов, в 1962 г. стал работать буфет в Гродненском аэропорту, но проблемой в его деятельности был низкий товарооборот [858, л. 116]. На ряде предприятий вопросы обеспечения решались с помощью партторганизаций, например, в Витебском аэропорту была улучшена организация питания в обеденный перерыв [948, л. 58]. Там стал работать буфет, где техникам бесплатно выдавалось молоко. Если отметить обеспечение работников трубопроводов, например, ПУНД, то в 1969 г. они пользовались приобретением товаров в кредит [145, л. 10]. У них действовали небольшие точки общепита, исходя из числа работников в подразделениях, но собственная торговая сеть отсутствовала.

3.4. Совершенствование общественного питания и состояние торгового обеспечения на транспортных предприятиях в 1970-е гг. Новое десятилетие принесло усиление внимания к работе предприятий торговли со стороны профсоюзов, так, исходя из утвержденного в 1971 г. Положения о правах месткома, ему было предоставлено право контроля за работой предприятий, обслуживавших рабочих. С участием профсоюза устанавливались наценки на обеды и продукты питания, часы работы столовых, буфетов, магазинов на территории предприятия. Улучшению ситуации с базой предприятий торговли и общепита содействовало постановление СМ СССР об улучшении торгового обслуживания пассажиров на железнодорожном и воздушном транспорте от 16 августа 1974 г., когда была расширена сеть ресторанов, кафе, буфетов, торговых павильонов и киосков на вокзалах, перронах и аэропортах. Вскоре появилось подобное постановление уже белорусского правительства от 26 сентября 1974 г. [741, л. 76 об.]. В рамках его реализации в Минске и Бресте во 2-й половине 1970-х гг. появились базы снабжения

для обеспечения продтоварами пассажирских и туристско-экскурсионных поездов. Проводилось строительство кафе из облегченных конструкций в аэропортах Минска, Витебска, Гомеля и Могилева.

Развитие базы снабжения и состояние общепита на БЖД. Сеть торговых предприятий здесь постоянно росла. В целях их обеспечения продтоварами железнодорожные ОРСы направляли свои усилия на укрепление своей материальной базы, которая, например, по Оршанскому хлебозаводу позволяла ежедневно выпекать 10-11 наименований изделий [909, л. 2]. Проходили ремонт старых овощехранилищ и строительство новых, действовали подсобные хозяйства, по откорму свиней они были расширены. Производились заготовки необходимых торговли и общепиту продуктов, в первую очередь овощей и картофеля. В обслуживании не оставалась без внимания ни одна из категорий железнодорожников. Для этого регулярно выходили в рейсы на линейные станции специальные поезда, там велся учет заказов на ряд сложных товаров, таких, как телевизоры и холодильники. Например, культурно-бытовой поезд Барановичского отделения, работавший под контролем райпрофсожа, включал два вагона с промышленными и продовольственными товарами, мастерские бытового обслуживания, следовал по заранее разработанному графику [78, с. 3]. Работал магазин и при агитпоезде, организованном в 1977 г. райпрофсожем Гомельского отделения.

Больше вопросов возникало к работе общепита, где положительные факты тесно переплетались с отрицательными. Так, Минский дорожный ресторан организовывал по предварительным заявкам любой рацион питания. На перроне им предлагались первые и вторые горячие блюда, работали буфеты, ларьки, продавались дорожные пакеты продуктов. Новая рабочая столовая на 120 мест в 1976 г. была открыта в локомотивном депо Орши, для нее было построено специальное здание с цехами для разделки продуктов, приготовления пищи, со вкусом был сделан обеденный зал, при столовой работал магазин «Кулинария» [1012, с. 4]. Но в буфете на ст. Орши при доме отдыха локомотивных бригад еда продавалась холодной, была приготовлена невкусно, в ряде случаев пища официально признавалась некачественной. В помещении вокзала ст. Кричев ресторан предлагал блюда по высоким ценам и узкого ассортимента. То есть несмотря на предпринятые ранее усилия, ситуация в обслуживании до конца урегулирована не была.

Сложности в организации общественного питания для работников автотранспорта общего пользования и электротранспорта, попытки улучшения ситуации. Оставалось много сложностей и в организации питания автотранспортников, так, этот вопрос не был продуман в 1970 г. в таких городах, как Бобруйск, Орша, Барановичи, не говоря уже о небольших. Отраслевой профсоюз пытался добиться, но не смог, чтобы находившийся в рейсе водитель мог в любой столовой пообедать вне очереди. Не были созданы условия для приема пищи на диспетчерских пунктах, например, в автоколонне № 2441 г. Кричева в 1973 г. [246, л. 38]. Не лучше обстояло дело с шоферами междугородних рейсов. Многие буфеты, расположенные на автостанциях, принадлежали райпотребсоюзам, городским и районным торгам. Они, как правило, не имели графиков движения транспорта, и нередко были случаи, когда буфеты и ларьки закрывались на обед как раз в момент прибытия автобусов [90, с. 4]. Были примеры и противоположного плана, положительные, так, потребкооперация в 1972 г. оснастила новым оборудованием рестораны и кафе на трассах, которые вели из Бреста в Минск, Невель, а из Минска – к мемориальному комплексу «Хатынь». Со временем вопросам обеспечения работников транспорта питанием стали уделять больше внимания органы управления. Так, по приказу министра автотранспорта БССР от 29 марта 1973 г. питание было организовано до начала работы и на маршрутах движения с использованием передвижных столовых и буфетов [819, лл.12, 13]. К тому же белорусское правительство своим постановлением о дополнительных

мерах по предотвращению ДТП, принятым в декабре 1973 г., предложило Минавтотрансу организовать на всех его предприятиях круглосуточную работу столовых и буфетов. Подобные решения были во многом реализованы, и на шоссе Минск–Москва, в двух километрах от Борисова, при АЗС в ноябре 1974 г. было открыто кафе на 16 мест.

Меньше проблем с общепитом было у работников электротранспорта, во многом по причине многочисленности трудовых коллективов их предприятий, потребности которых было трудно игнорировать. В процессе выполнения правительственного решения об улучшении работы транспорта в 1971 г. в Минске появилось новое троллейбусное депо, а при нем столовая на 100 мест [302, с. 4]. Рядом с новым троллейбусным депо в Витебске в 1978 г. была также построена столовая для водителей. Расширение сети общепита во многом оказалось связано с ростом кадрового состава транспортных предприятий, отражавшим увеличение грузовых и пассажирских перевозок.

Снабжение на речном транспорте республики, организация общепита авиаторов и работников трубопроводного транспорта. УРСторг речников расширял подсобные хозяйства, увеличивал продажи в магазинах полуфабрикатов, проводил децентрализованные закупки, сокращал непроизводительные расходы. Однако необходимо помнить, что во времена повсеместного дефицита товаров у речников не было больших возможностей удовлетворить потребности своих работников в дефицитных товарах. В то же время, по мнению начальника ГУРФ А. Корчевского, ОРСы речников работали по максимуму своих возможностей. Отличием их работы во 2-й половине 1970-х гг. стало ежегодное перевыполнением планов товарооборота и прибыли [779, л. 92]. Одним из новых направлений деятельности был пошив одежды для экипажей судов. В то же время проблемами в работе УРСторга оказались недостаточный ассортимент продукции как в буфетах, так и в плавучих магазинах, недостачи и излишки товаров. Поэтому в целях решения проблем базы снабжения были переведены на круглосуточную работу, проходила разбраковка товаров, их распределение между ОРСами, проведение ярмарок и выставок, использование рекламы [773, л. 119]. Основными направлениями деятельности речного общепита оказались: организация питания экипажей судов и пассажиров в береговых столовых, пополнение буфетов продуктами и напитками, улучшение качества приготовленной пищи. Однако проблемы заставляли вспоминать о себе и здесь, так, по УРСторгу отмечался перерасход продуктов в столовых [774, л. 126]. Но в целом успехов в обеспечении первоочередных потребностей речников было больше, чем недостатков.

Обеспечение социальных потребностей транспортников было противоречивым. Так, с развитием авиасообщений расширилась организация общепита, различными рационами питания на борту обеспечивались те, кто находились в беспосадочном полете свыше 3-х часов, в аэропортах работали рестораны, кафетерии, буфеты, ларьки [183, с. 24]. В то же время недостаточно хорошо было организовано питание авиаторов в областных аэропортах, например, в Витебском. Его партсобрание в феврале 1975 г. отметило низкое качество и узкий ассортимент приготовленных блюд, что вынуждало ряд работников находиться на сухом пайке [950, л. 13]. Вопросы обеспечения своих работников продолжали держать в сфере своего внимания парторганизации всех транспортных подразделений, так, в ПУНД она обязала профком улучшить работу по обеспечению заявок на предметы первой необходимости работников управления [963, л. 74, 76]. Не обходили стороной и организацию питания, там за изучаемое десятилетие была расширена сеть точек общепита. В 1975 г. было организовано питание работников, командированных на НПС «Костюковичи», введена в эксплуатацию столовая НПС «Полоцк» [147, л. 2; 965, л. 66]. В целях их обеспечения действовали небольшие откормочные хозяйства, что было очень важно в условиях нехватки мясной продукции.

3.5. Проблемы в обеспечении работников белорусских транспортных предприятий в 1980-1991 гг. Ухудшало ситуацию со снабжением транспортников так и не преодоленное отставание производства товаров народного потребления, что, например, отметил на своем заседании 21 июля 1986 г. Гродненский облисполком. О вывозе товаров за границу, «секретности» в их распределении было сказано и на 12-й сессии Гродненского облсовета [662, л. 46; 862, л. 17]. Тем не менее, вопросы, возникавшие при обеспечении транспортников, например, железнодорожников, их руководители стремились решать. На дорожном совещании в Гомеле в июле 1985 г. ими был предложен ряд мер по выполнению плана розничного товарооборота, товарозамещению, расширению выездной торговли, увеличению продаж овощей и фруктов. После принятия в 1982 г. Продовольственной программы при большинстве крупных транспортных предприятий были организованы откормочные хозяйства, но решить проблему дефицита многих продуктов питания они не смогли. Еще сложнее ситуация оказалась в 1990-91 гг., когда в условиях нарастающей инфляции происходила скупка практически всего ряда товаров и продуктов, до предела затруднившая организацию снабжения транспортников, но их ведомственная торговая сеть несколько смягчила проблему, давая им преимущества по покупкам.

Состояние торговой сети, сложности в ведомственной торговле на железной дороге. Торговая сеть БЖД в начале десятилетия расширялась, так, в Гродно в августе 1983 г. был открыт новый продмагазин самообслуживания на 800 кв. м [22, с. 3]. В июне 1990 г. после ремонта был переведен на самообслуживание магазин вокзала Орша-Центральная. Приоритетным в развитии снабжения в 1970-90-е гг. являлось обслуживание железнодорожников, проживавших на линии, когда на 60-ти промежуточных станциях появились орсовские магазины. Товары там продавались по более низким ценам, чем в коммерческих структурах и в магазинах других торговых систем [1334, с. 84]. Обслуживание на линейных станциях Барановичского отделения БЖД производилось в 1990 г. через стационарные магазины, вагоны-магазины и общественных продавцов. По Брестской области завоз товаров на линию осуществлялся 2 вагонами-развозками, 1 вагоном-лавкой, автотранспортом ОРСа [230, л. 100]. Все это помогало сдерживать текучесть кадров из-за неудовлетворенности своими социально-бытовыми условиями.

Однако, дополнительные сложности в обеспечение принес экономический кризис в конце 1980 – начале 1990-х гг., когда обострился дефицит товаров. Приходилось строго контролировать их получение. Так, группа по распределению товаров повышенного спроса на предприятиях Молодечненского узла в 1989 г. следила за их выкладкой на прилавках магазинов местной станции. В локомотивном депо Молодечно по предложению рабочих-контролеров через буфет была налажена продажа мяса в здании депо, обеспечено снабжение локомотивных бригад полукопченой колбасой для питания в поездках. В красном участке депо была организована продажа товаров повышенного спроса [577, с. 24]. Чтобы преодолеть трудности снабжения для работавших по графику, в локомотивном депо Минск в августе 1990 г. был открыт стол продуктовых заказов. На ст. Минск-Сортировочный железнодорожники в магазине «Чыгуначнік» приобретали промтовары и продзаказы по приглашениям [558, с. 1]. В моторовагонном депо Минска был открыт стол заказов, где был выбор значительно больше, чем в обычном орсовском магазине. В магазине «Галантерея» Витебского ОРСа, открывшегося в январе 1991 г., товар можно было приобрести только при наличии специальной визитки.

Главное управление рабочего снабжения МПС предлагало каждой структурной единице – магазину, столовой проявлять инициативу по продажам. Это позволило, например, на Барановичском отделении за 1986-90 гг. довести розничный товарооборот по ОРСу до 188,4 млн руб., из них по собственной продукции – 13,2 млн руб. Там работали 82 магазина, 2 вагона-магазина с торговой площадью

9 тыс. кв. м [230, л. 100, 101]. В начале 1990-х гг. торговое обслуживание БЖД осуществлялось через 596 магазинов, 16 вагон-лавок. За 1970-90-е гг. построено 200 предприятий торговли, общепита и быта. Среди них такие объекты, как торговые базы в Минске, Могилеве, Барановичах, Бресте, 13 торговых центров [1334, с. 83]. Все это отразило имевшиеся финансовые возможности дороги.

В условиях нарастающего дефицита товаров актуальным стало их производство собственными силами. Так, деревообрабатывающий цех Минской дистанции наладил в 1989 г. изготовление дверных и оконных блоков. В локомотивном депо Барановичи в 1990 г. – автомобильных аккумуляторов. В депо Волковыск из кузовов списанных вагонов собирали гаражи [17, с. 21]. Продолжали работать подсобные хозяйства. Предприятиями, например, ОРСа Барановичского отделения за 1986-90 гг. было выращено 643 тонны мяса, 1549 тонн картофеля, корнеплодов – 184 тонны, в теплицах 24,3 тонны овощей. Продолжали функционировать точки общепита, так, локомотивные бригады обслуживала круглосуточная столовая на ст. Минск-Товарный. В локомотивном депо Молодечно в 1989 г. по предложению рабочих-контролеров было организовано диетическое питание. Сеть точек общепита была значительной, для их обеспечения только на Барановичском отделении в 1990 г. работали 14 столовых, 1 кафе, 5 буфетов с числом посадочных мест 1117 [230, л. 100, 101]. В начале 1990-х гг. обслуживание железнодорожников всей дороги в целом осуществлялось через 170 столовых и буфетов [1334, с. 83]. Как итог скажем, что на БЖД за изученный период была создана крупная сеть точек торговли и общепита, чтобы максимально удовлетворять потребности своих работников в промышленных товарах и продуктах питания.

Организация общественного питания на предприятиях автотранспорта общего пользования и электротранспорта. Внимание органов контроля и ответственности к проблемам обеспечения автотранспортников в ряде случаев давало результат, но если бы так было везде. Так, в 1981 г. была улучшена организация питания на диспетчерском пункте в Минске по ул. Матусевича, в то же время отсутствовали буфет на пл. «8 Марта», хотя за день там работало до 130 водителей. В выходные столовые работали до 6 вечера, а обед у водителей начинался с 7 вечера. Не было буфета и на Автозаводском диспетчерском пункте, где сходились 24 пригородных и 6 городских маршрутов, буфеты 20 диспетчерских пунктах не работали по выходным дням, частично и в рабочие дни. Поэтому в январе 1981 г. республиканские министерства торговли, автотранспорта, ЖКХ разработали мероприятия по улучшению работы буфетов [1079, с. 2]. В Минске в ответ на критику на диспетчерских станциях было налажено горячее питание, буфеты стали лучше обеспечиваться мясо-молочными продуктами. Однако, ситуация в целом не была исправлена так, быстро, как хотелось бы. В 1982 г. только по Витебскому облавтоуправлению не хватало буфетов на 300 мест, а по Минскому управлению – 1142 места [880, л. 94, 170]. Чтобы выйти из ситуации в 1983 г. в Минске стали использовать специальные автобусы для предоставления питания транспортникам, они имели твердый график движения, их услугами пользовались до 1,5 тыс. работников [1313, с. 3]. С течением времени сеть ведомственных точек выросла, при 6-м автопарке Минска в 1985 г. была открыта столовая на 60 мест и стол заказов. Однако, положительное к сожалению всегда соседствовало с негативным. Так, Витебский областной КНК отметил, что в станционных буфетах не всегда обеспечивался перечень блюд [522, л. 7]. Нельзя не отметить тот факт, что изменения в обеспечении транспортников дал переход их предприятий на самофинансирование. Когда Волковысский автопарк № 6 стал работать на коллективном подряде, он смог в 1988 г. открыть свой магазин. В то же время большинство работников транспорта, как например городского автопарка № 2 Бобруйска в 1991 г. не были прикреплены ни к одному торговому предприятию, что усложнило их торговое обслуживание в условиях всеобщего дефицита.

Новые возможности для общепита принесло развитие кооперативного движения, так кооператив «Спадарожник» открыл в 1988 г. свой буфет на 916-м километре автострады Москва-Брест. Улучшило в 1989 г. свою работу после перехода на арендный подряд кафе Минского автовокзала «Восточный». Тем не менее, транспортниками постоянно проводился здесь поиск новых подходов. Так, для обеспечения водителей питанием при ночных отстоях маршрутных автобусов в пунктах оборота, где отсутствовали точки общепита, отпускали горячую пищу в термосах. С помощью БРК отраслевого профсоюза в 1990 г. было приобретено 700 термосов для работников «Минскавтотранса» [1086, с. 2]. Успехи и проблемы в вопросах питания были у всех транспортников. Так, комиссия ВС БССР по коммунальному хозяйству, благоустройству и дорожному строительству отмечала отсутствие на линиях точек горячего питания для обслуживания работников электротранспорта [880, л. 30; 250, с. 2]. Вопрос подобного плана был важен, так как без его решения нельзя было организовать четкий транспортный процесс.

Торговое обслуживание на речном транспорте, организация снабжения и общественного питания на воздушном и трубопроводном транспорте. ОРС речников, как и раньше, занималось торговым обслуживанием, организацией общепита, в их системе были магазины, столовые, береговые и плавучие рестораны и кафе, базы, склады, холодильники, хлебопекарни. Важным источником пополнения товарных ресурсов служили подсобные хозяйства. УРСторг ВДРП в 1980 г. объединял Мозырский, Бобруйский и Пинский речные узлы, где действовали 49 магазинов и 14 ларьков, 17 столовых, 13 складов и 7 овощехранилищ [624, л. 3, 5]. Расширение базы УРСторга происходило в рамках выделенных ГУРФ лимитов капитальных вложений, так, в Могилевском порту в 1981 г. было сдано новое овощехранилище [781, л. 237]. При строительстве объектов работал принцип размещения торговой сети с учетом максимального приближения ее к местам работы и проживания речников, а также к пунктам снабжения флота. Так, на территории Могилевского порта работали магазины плавсостава – продовольственный и промтоварный. Для речников было удобно приобретать товары в магазине нового порта Витебска, открытого в 1984 г. Действовала система безостановочного торгового обслуживания на ходу экипажей судов с помощью плавучих магазинов [117, с. 25]. На судах продолжали организовывать коллективное питание. В Могилевском порту работала столовая на 100 мест, где выдавались блюда с помощью двух раздаточных линий. Была возведена в 1984 г. новая столовая на 50 мест в Витебске, такая же столовая работала с 1991 г. в порту Брест, то есть, несмотря на кризисные явления в экономике ведомства старались удовлетворять самые насущные потребности своих работников.

В то же время много нареканий, например, у авиаторов, вызывала в 1985 г. работа столовой в Витебском аэропорту [959, л. 89]. Поэтому в 1988 г. в связи с переходом на полный хозрасчет, самофинансирование и самоокупаемость там было открыто кафе. В Брестском аэропорту в 1991 г. работали кафе, бар и столовая. Улучшилась ситуация с организацией питания на трубопроводном транспорте, во всех подразделениях НУНД имелись столовые или комнаты для приема пищи. Его работники заботились о том, чем пополнить запасы продуктов для столовых, в рамках «Продовольственной программы», утвержденной майским пленумом ЦК КПСС 1982 г., в системе НУНД работало подсобное хозяйство по откорму 30 свиней [792, л. 256]. В 1990 г. действовало предприятие по переработке продукции животноводства на базе собственного подсобного хозяйства [149, л. 2]. Важным для работников трубопроводного транспорта было также наличие в поселках НПС собственных столовых и магазинов.

Выводы по параграфу. На железнодорожном и речном транспорте БССР сеть магазинов и столовых была сравнительно хорошо развитой в довоенный период, что стало основой для их восстановления после освобождения республики от оккупации, решались проблемы их обеспечения необходимым оборудованием, для чего производились его централизованные закупки. В 1960-80-е гг. собственное торговое обслуживание сохранилось у тех транспортных предприятий, которые из-за специфики своей деятельности не имели нормальных возможностей пользоваться услугами обычных магазинов (речники во время навигации, железнодорожники линейных станций) или обладали определенной самостоятельностью в своей деятельности (железнодорожники узловых станций).

Наиболее активно ведомственным обеспечением пользовались железнодорожники, в первую очередь те, кто были связаны с разъездным характером работы или жили на линейных станциях. Для них работали вагоны-магазины. Но торговое обслуживание происходило с постоянными сложностями, и ассортимент товаров не всегда был достаточным, особенно в 1943-60 гг. и в 1985-91 гг. Для наполнения ведомственных магазинов использовалась продукция предприятий ОРСов, закупки продовольствия в колхозах, в том числе и за пределами БССР. В конце 1943-50-е гг. многие товары по фондам выделялись облисполкомами, имели место переброски ряда товаров из одного региона в другой, где в них была особо острая потребность. Значительной сетью магазинов в 1944-91 гг. обладали речники, так как во время навигации им было тяжелее, чем другим работникам что-либо для себя приобрести. У них с 1960-х гг. была налажена продажа товаров по предварительным заказам, использовались плавучие лавки.

Усилия ведомственных предприятий торговли в обеспечении транспортников оказались недостаточно эффективными как из-за остаточного принципа финансирования сети таких объектов, так и из-за общей ограниченности ресурсов. Потребности транспортников республики в торговом обеспечении были удовлетворены только частично, ведомственные предприятия чаще дополняли работу общедоступных организаций. В отличие от железнодорожников у автотранспортников и работников электротранспорта не было собственной торговой сети и ОРСов, что препятствовало достижению ими высокого уровня торгового обеспечения.

Организация питания работников была организована в подавляющем большинстве транспортных предприятий в целях предотвращения неоправданных потерь рабочего времени на посещение столовых за их пределами. У железнодорожников создание собственных пунктов общепита происходило с осени 1943 г. и со временем их сеть только совершенствовалась, у автотранспортников вопрос стал решаться только в 1960-е гг., особенно для работников городского пассажирского транспорта и электротранспорта. У речников и авиаторов оборудование пунктов питания происходило с 1944 г., особенностью было обеспечение работников пищей прямо на рабочем месте во время рейсов. На трубопроводном транспорте сеть собственных точек общепита создавалась с конца 1960-е гг., в наиболее сложной ситуации по снабжению находились работники линейных объектов.

Из имевшихся проблем у всех транспортников необходимо отметить невысокое качество приготовлявшихся блюд, слабый ассортимент, высокая стоимость, медленное обслуживание в столовых. Для выхода из ситуации использовалось самообслуживание в пунктах питания, продукция подсобных хозяйств, был усилен рабочий контроль за кухонным производством, что дало во многих случаях положительный результат, но повсеместного улучшения достигнуто не было, в условиях кризиса 1990-91 гг. положение дел в общепите вновь обострилось.

Создание и укрепление предприятий торговли и общественного питания на транспортных предприятиях республики в конце 1943 – 1991 г. оказалось одним из важных факторов повышения производительности труда работников. Контроль

за ситуацией в сфере торговли и общепита, помощь в развитии их материальной базы были одним из направлений работы партийных и профсоюзных органов.

Выводы по главе. Основными социальными потребностями работников, в том числе и транспортников, в изучаемый период было получение жилья, медицинское обеспечение, торговое обслуживание, использование предприятий общепита. Наличие возможностей получить данные блага являлись одним из главных факторов прикрепления рабочей силы за транспортными предприятиями. Собственное жилье, качественное медицинское обслуживание работника, дополнительное получение товаров промышленной и продовольственной группы в рамках ведомственных торговых предприятий, качественное питание повышали у него производительность труда, позволяли противостоять развитию профессиональных заболеваний. Развитие собственного жилого фонда, медицинских учреждений, предприятий торговли и общественного питания были факторами, которые обуславливали выбор специалистом при трудоустройстве того или иного ведомства, в нашем случае транспортного. Получение отмеченных благ было дополнительным стимулом к труду, повышало его дисциплину, компенсировало физические и нервные затраты работника. В свою очередь, у самого предприятия, его руководства был дополнительный интерес, чтобы увеличить уровень эффективности своей производственной деятельности, чтобы заработать больше средств на развитие своего социального сектора. Развивать социальную базу больше всего удавалось железнодорожным предприятиям, получавшим на эти цели централизованные капитальные вложения, имевшие значительные собственные средства от успешной хозяйственной деятельности, крупных объемов перевозок. У других видов транспорта государственной поддержки ведомственной социальной сферы было намного меньше, как и собственных средств, осуществление ими перевозок не давало им большого уровня прибыли или прибыли не было вообще, как например у электротранспорта. В этом случае больше использовалось получение жилья в порядке общей очереди в исполкомах, приходилось довольствоваться посещением медучреждений общего доступа, приобретать товары в обычных магазинах. Транспортные ведомства постоянно стремились расширить свою имеющуюся у них социальную базу, чтобы привлечь себе дополнительные трудовые ресурсы в условиях их дефицита. Для этого ими использовались государственные решения по улучшению работы транспорта, включавшие в качестве одной из мер по укреплению трудового потенциала предприятий именно расширение их социальной базы. Дополнительные возможности реализовать свои желания предприятиям давали хозрасчетные отношения, появление фондов стимулирования, переход на самофинансирование, но в ряде случаев на реализации социальных программ начинали экономить, что сразу же отражалось в текучести кадров.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Усилия органов государственного управления были в первую очередь направлены на выполнение транспортными ведомствами плановых показателей по перевозкам грузов и пассажиров. Постоянно с их стороны ставилась, так и не решенная задача по наиболее полному удовлетворению хозяйства и населения республики в транспортных услугах. Тем не менее, в этих целях поддерживалось развитие материально-технической базы транспорта, его снабжение, подготовка кадров, внедрение передовых методов труда и рационализации перевозочного процесса, проводились экономические эксперименты и реформы. Но достаточных средств на развитие транспорта союзным правительством республике не выделялось, оно шло вдогонку к потребностям промышленности и сельского хозяйства, а необходимо было опережение. Неравномерность развития различных видов транспорта в БССР в изученный период оказалось связано как с состоянием народно-хозяйственного комплекса республики в целом, ее географическим положением, традиционной транспортной сетью сухопутных и водных путей, так и с различным вниманием к транспортным направлениям государственных и партийных органов, выполнявших установки съездов и пленумов КПСС и КПБ. Например, в связи с необходимостью поставки за рубеж энергоносителей с 1960-х гг. интенсивней всего развивался трубопроводный транспорт. Тем не менее, наиболее количество решений по развитию транспорта было связано с деятельностью его железнодорожного подразделения, что отразило его стратегический характер и преобладание в объемах перевозок. Периодические попытки решения транспортных проблем были связаны с изменениями в высшем политическом руководстве СССР и БССР, но в итоге это не позволило достичь опережающего развития транспорта по сравнению с другими отраслями экономики, привело к невыполнению им ряда производственных показателей.

2. Местные Советы депутатов и их исполкомы поддерживали деятельность транспортных предприятий, контролировали состояние транспортного обслуживания, дорожное строительство на своих территориях, чаще всего решали вопросы, связанные с автотранспортом общего пользования и электротранспортом, речным и воздушным транспортом занимались там, где они были развиты. Конкретные права и обязанности в отношении транспорта для Советов депутатов районного, городского и областного масштабов были законодательно очерчены в 1960-е гг., уточнены в 1970-80-е гг., за сельскими Советами с 1950-х гг. самым главным являлось местное дорожное строительство. Верховный Совет БССР был одним из стратегов развития транспорта, исходя из решений съездов и пленумов компартии, с 1960-х гг. его постоянные комиссии депутатов уточняли аспекты стратегии, вырабатывали тактику транспортного развития, помогали решению отдельных вопросов транспортного строительства, предлагали пути ее совершенствования. Развитие транспортных предприятий на местах держали в сфере своего влияния также депутатские комиссии городского и областного уровня. Исполкомы занялись восстановлением функционирования транспортных предприятий с момента освобождения первых районов республики в конце 1943 гг., постоянно реализовывали решения вышестоящих органов власти, например, по обеспечению вывоза грузов с железнодорожных станций, обеспечению безопасного движения через железнодорожные переезды, стремились по возможности оказать помощь депутатам в выполнении наказов избирателей, решали социальные проблемы транспортников.

3. Деятельность органов контроля оказалось дополнительным фактором влияния на развитие транспорта, в первую очередь автотранспорта общего пользования, который оказался главной транспортной сферой контролеров в 1944-61 гг. В 1961 г. контролеры получили возможность воздействовать

на функционирование других транспортных направлений: железную дорогу, электротранспорт, речной флот, гражданскую авиацию и трубопроводы. Но чаще всего контролеры продолжали разбирать положение дел на автотранспорте из-за его повсеместного распространения в республике, расширения пассажирских автоперевозок, часто вызывавших замечания населения. Контролеры во многих случаях предотвращали нерациональное использование автотранспорта и его ресурсов, в отношении железнодорожного транспорта стремились решать острый вопрос простоя вагонов, налагая на виновных штрафы, заставляя улучшать подъездные пути предприятий, развивать средства механизации. Главными направлениями деятельности органов контроля был надзор за выполнением партийных и правительственных директив, в первую очередь по экономному расходованию материальных и финансовых ресурсов, приведение транспортного процесса в соответствие нормативным документам, поддержанию непрерывности транспортного процесса, обеспечению безопасной эксплуатации транспортных коммуникаций. Особо активизировалась деятельность контролеров с созданием в конце 1965 г. КНК, который опирался на многочисленные группы содействия и посты, давал рекомендации по исправлению недостатков, следил за их выполнением, привлекал виновных к различным видам ответственности, имел больше возможностей воздействовать на ситуацию по сравнению с предшественниками. Характерной чертой деятельности контролеров был постоянный возврат к имеющимся проблемам, например экономии ГСМ, хищениям средств, ритмичной перевозке грузов, качеству обслуживания пассажиров, но не всегда данные попытки заканчивались успехом даже на уровне отдельно взятого предприятия, особенно в 1990-91 гг.

4. Первоочередное обеспечение материальных потребностей железнодорожного транспорта было связано с традиционными взглядами руководства СССР и БССР на развитие транспорта в целом, где на первом месте стояли его оборонные функции, происходило оно в значительной степени за счет недостаточного развития остальных его видов. Новые виды железнодорожной тяги и оборудование в нашу республику поступали с опозданием по сравнению с сырьевыми восточными регионами Советского Союза, существовала нехватка грузового и пассажирского подвижного состава, уровень технического оснащения станций, депо и пути в изученный период потребностям БЖД во многом не соответствовал. Развитие автотранспорта общего пользования БССР сдерживалось недостаточным уровнем развития дорожного хозяйства, базы по техническому обслуживанию автомобилей, невысоким качеством дорог и выпускавшейся техники, нерациональностью использования автомобилей. Частично проблему пытались разрешить через развитие в республике собственного автомобильного машиностроения, укрепления авторемонтных предприятий, увеличения числа производственных объектов. Материально-техническая база электротранспорта постоянно отставала от потребностей в перевозках городского населения, это транспортное направление внедрялось с опозданием даже в областных центрах. Препятствием для развития речного транспорта БССР было недостаточное обустройство судоходных путей в республике, невысокая оснащенность портового хозяйства, но положительную роль в повышении технического уровня флота сыграло наличие собственных судостроительных заводов, широкое внедрение средств механизации помогало интенсифицировать перевозочный процесс. Воздушный транспорт БССР был зависим от состояния взлетно-посадочных полос и обслуживавшего самолеты хозяйства, что не позволяло быстро внедрять появлявшиеся в СССР новые виды техники. Наибольшими темпами с 1960-х гг. развивалась материальная база трубопроводного транспорта, что было связано с ростом поставок за рубеж углеводородного сырья.

5. Первоочередное внимание в республике уделялось перевозкам грузов, что отражало рост промышленного и сельскохозяйственного производства, интенсив-

ное строительство производственных объектов. Со 2-й половины 1960-х гг. органы управления были вынуждены обращать больше внимания на перевозки пассажиров, особенно в крупных городах, так как оказались велики потери работоспособности человека при поездках на предприятия и обратно, увеличились требования к качеству транспортного обслуживания. С другой стороны рост перевозок пассажиров отразил рост мобильности населения, увеличение его миграции в города, повышение уровня потребностей в отдыхе. Перевозки грузов и пассажиров в республике начались уже с конца 1943 г. Происходил их общий рост, но речному транспорту были свойственны колебания за отдельные годы из-за погодных условий. Спад перевозок по всем изучавшимся видам транспорта пришелся на 1990-91 гг. и был обусловлен разрывом многих хозяйственных связей, когда потребности в перевозках уменьшились. Наибольшими объемами перевозок отличался железнодорожный транспорт, за 1944-89 гг., например прибытие грузов выросло в тыс. тонн с 8578 до 129184, отправление – с 4648 до 123129. На 2-м месте в 1944-51 гг. по перевозкам грузов был речной, но затем там оказался автотранспорт общего пользования, по перевозкам пассажиров с 1966 г. по ряду показателей он на равных соперничал с железной дорогой. Бурное развитие воздушного транспорта в республике пришлось на 1960-е гг., а по речному флоту в 1980-е гг. пришлось уменьшение перевозок пассажиров. Городской электротранспорт с трудом справлялся с возложенными на него обязанностями по удовлетворению потребностей в перевозках населения больших городов из-за неразвитости инфраструктуры и нехватки подвижного состава. Развитие трубопроводного транспорта стало одним из важнейших катализаторов развития городского коммунального хозяйства и газификации сельских районов, что подняло на более высокий уровень жизнь населения республики. Необходимость обеспечения безопасности перевозок грузов и пассажиров подталкивало транспортные ведомства к техническому переоснащению своего хозяйства, улучшению системы подготовки кадров, совершенствованию законодательства. Безопасная эксплуатация в первую очередь автотранспорта зависела от активности ГАИ, органов контроля, общественных организаций.

6. Попытки усилить координацию работы транспортных ведомств на республиканском уровне были сделаны в рамках существования Белорусского Совнархоза, но до конца ликвидировать несогласованность позиций не удалось, каждое из ведомств стремилось получить себе больше объемов перевозок без учета их эффективного обеспечения. Важным средством для усиления заинтересованности предприятий в итогах своей работы были хозрасчетные отношения, но они не были распространены повсеместно. Несмотря на реформы 1957 г. и 1965 г., экономические эксперименты 1974 г. и 1984 г. работа транспорта оказалась недостаточно эффективной. Повлияло характерное для плановой экономики отсутствие достаточной материальной заинтересованности в упорядочении использования транспорта как грузоотправителями, так и грузополучателями. Негативным было бесконтрольное отношение производителей к транспортным издержкам, наличие плано-убыточной работы городского пассажирского звена. Белорусская железная дорога была одним из лидеров по совершенствованию производственной деятельности, внедрению передовых методов работы, проведению экономических экспериментов, главной целью которых добиться более высокой отдачи от имевшихся финансовых и людских ресурсов. Железнодорожниками с 1944 г. использовалось вождение тяжеловесных составов, с 1951 г. комплексное планирование перевозочного процесса, с 1971 г. маршрутизация перевозки массовых грузов. На автотранспорте для рационализации работы с 1958 г. проходило укрупнение автохозяйств, с 1959 г. быстрыми темпами развивались централизованные перевозки, с 1974 г. значимое место в работе занял бригадный подряд, который увеличивал материальную заинтересованность водителей. На электро-

транспорте и воздушном флоте большое внимание уделялось снижению издержек и экономии ресурсов. У речников большое распространение получил в 1950-е гг. метод вождения судов толканием, в 1960-е гг. работа без баржевых команд, в 1970-е гг. – содружество смежников в портах. Одной из попыток улучшить эффективность работы транспортников был их переход в 1988 г. на самофинансирование, с 1989 г. на аренду. Но отмеченные мероприятия из-за социально-экономического кризиса до конца реализованы не были.

7. Собственное высшее транспортное образование в республике появилось в 1950-е гг. и касалось железнодорожного и автотранспортного направлений, в 1970-е гг. появилось еще и авиационное. Среднее специальное образование для будущих железнодорожников, автотранспортников, речников было уже доступно с 1944 г., в учебных заведениях подобного типа постоянно расширялся перечень специальностей, что отражало техническое переоснащение транспортных предприятий и потребности в соответствующих специалистах. Рабочие массовых профессий готовились в специализированных училищах, что являлось ступенькой для их дальнейшего кадрового роста, в первую очередь через заочное обучение в вузах и ссузах, но не всегда занимаемое рабочее место соответствовало полученной квалификации, что особенно было характерно для железной дороги и автотранспорта. В 1960-е гг. расширилась практика посылки на учебу по направлениям предприятий, выросло заочное обучение. Подготовка кадров была необходимым фактором организации перевозочного процесса, для ее совершенствования использовалась система сетевых и дорожных школ, сборы и совещания, экономическая и техническая учеба, проводившиеся максимально приближенными к производству. Качество подготовки рабочих кадров, особенно водителей для автотранспорта было недостаточно высоким, что заставляло проводить повышение их квалификации в хозяйствах. В целях решения кадровой проблемы ведомства открывали собственные учебные пункты и комбинаты, что являлось наиболее характерным для автотранспорта, электротранспорта и речного флота. Тем не менее, специалистов было недостаточно, была высокой их текучесть, в целях компенсации нехватки кадров использовалось совмещение профессий.

8. Уровень организации и оплаты труда, условия труда и быта транспортников напрямую влияли на эффективность перевозок и производительность труда как для отдельных предприятий, организаций и ведомств, так и для всей экономики в целом. Изменение подходов к оплате труда в 1959-61 гг., 1967 г., 1971 г., 1984 г, его дифференциация были попытками более рационально расходовать имеющиеся финансовые ресурсы, делать труд более интенсивным, привлекать дополнительные рабочие кадры, повышать общеобразовательный уровень специалистов. Размер оплаты труда зависел от его сложности и степени ответственности за порученный участок работы. Дополнительное вознаграждение за труд было связано с экономией различных ресурсов, выполнением плановых показателей, поддерживало стремление специалиста взять на себя дополнительный объем работы. Условия труда и быта влияли на уровень трудоспособности человека, являлись дополнительными факторами закрепления людей за производством, выступали определенной компенсацией за недостаточный уровень оплаты труда. Улучшение производственных условий было связано с общим прогрессом науки и техники, являлись одним из обоснований его ускорения. Внедрение технических новшеств на практике делало труд не только более производительным, но и менее тяжелым и опасным. В целом на транспорте условия труда считались сложными, так как работа техники на железной дороге, воздушном флоте, трубопроводном транспорте была круглосуточной, на речном флоте, автотранспорте и электротранспорте приходилось рано начинать работу и поздно ее заканчивать, она часто велась в ночную смену. Транспортники практически постоянно испытывали нервные перегрузки, а по ряду профессий в 1940-60-е гг. еще и высокие физиче-

ские. В целом их труд отличался по большинству специальностей высокой интенсификацией, они часто работали на износ, что делало актуальной проблему улучшения условий их труда и быта, заставляло в целях привлечения новых кадров увеличивать оплату труда.

9. Ведомственная система здравоохранения, организация отдыха и жилищное строительство, торговое обеспечение транспортников оказалось важным средством компенсации для них за тяжелые условия труда, его интенсивность, приближали обслуживание к рабочим местам, давали определенные преимущества по сравнению с учреждениями общего доступа, являлись важнейшими факторами закрепления кадров. Медобслуживание транспортников было направлено не только на обеспечение их здоровья, но и на достижение безопасности перевозок пассажиров, сохранности грузов. Развитие транспортниками собственных производственных программ укрепляло социальную сферу республики в целом и облегчало государству ее финансирование. Развитая социальная сфера транспорта являлась мощным рычагом укрепления дисциплинированности работника и повышения производительности его труда. В то же время государственные средства на развитие социальной сферы на транспорте с 1958 г. выделялись в значительном объеме только железнодорожникам, авиаторам частично. В некоторой степени рост расходов на социальную сферу других транспортных направлений пришелся на 1970-80-е гг., но наиболее сложным оказался жилищный вопрос, так как в порядке общей очереди в исполкомах его решение растягивалось на десятки лет. Все это побуждало транспортников использовать собственные силы. Улучшение жилищных условий, предоставление возможностей для оздоровления были одними из средств поощрения за высокопроизводительный труд. Наиболее развитый жилищный фонд оказался у железнодорожников, их сеть магазинов к началу 1990-х гг. достигла 596 единиц, имелось 15 больниц и 24 поликлиники, 5 санаториев. Собственные магазины были фактически только еще у речников, по 1 санаторию на территории республики имелось у автотранспортников и авиаторов, их обслуживали также небольшие санчасти и здравпункты.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

1. Акты, приказы, Витоблавтогост, 1958–59 гг. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 57.
2. Акты, материалы, Витоблавтогост, 1961 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 273.
3. Аналитические записки, 1964 г., ЦСУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Д. 1041.
4. Аналитические записки, 1966 г., ЦСУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Д. 1381.
5. Аналитические записки, 1967 г., ЦСУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Д. 1688.
6. Аб парадку прэміявання каманд пасажырскага флоту // РБ. – 1958. – 28 верасня. – С. 1.
7. Автобусы пойдут по новым маршрутам // СБ. – 1960. – 30 апреля. – С. 4.
8. Автомобиль третьего тысячелетия // ЗБД. – 1984. – № 5. – С. 24–25.
9. Автомобильный транспорт республики // СБ. – 1970. – 19 сентября. – С. 1.
10. Автомобильный транспорт в шестой пятилетке // АТ. – 1956. – № 2. – С. 1–3.
11. Аграноўскі, І. Такім будзе твой заробатак, рачнік / І. Аграноўскі // РБ. – 1960. – 30 снежня. – С. 2.
12. Аўтамабілі і грузы // Звязда. – 1968. – 1 лістапада. – С. 1.
13. Адкрытае пісьмо // РБ. – 1958. – 17 студзеня. – С. 1.
14. Адаменко, В. Не до песен / В. Адаменко // ТБ. – 1992. – 6 июня. – С. 4.
15. Аднаўленне аўтарамонтных прадпрыемстваў // Звязда. – 1945. – 10 лютага. – С. 4.
16. Адпачынак чыгуначнікаў // Звязда. – 1951. – 17 ліпеня. – С. 3.
17. Адреса передового опыта // «ЖТ». – 1990. – № 7. – С. 21.
18. Акимченко, Е. На втором плане / Е. Акимченко // НХБ. – 1984. – № 7. – С. 35–36.
19. Акулинушкин, Н. Издержки ведомственного подхода / Н. Акулинушкин // СП. – 1981. – № 20. – С. 4–5.
20. Акулич, В. Упорядочить подготовку шоферов / В. Акулич // СБ. – 1958. – 17 августа. – С. 3.
21. Акулова, В. Перспективы «чистого» транспорта / В. Акулова // СБ. – 1978. – 5 августа. – С. 4.
22. Алексеева, И. В городе над Неманом / И. Алексеева // ЖБ. – 1983. – 6 августа. – С. 3.
23. Альгерчик, В. В Одессу за здоровьем / В. Альгерчик // ТВ. – 2000. – 29 июля. – С. 11.
24. Алферчик, Н. Автотранспорту – высокую эффективность / Н. Алферчик // КБ. – 1979. – № 2. – С. 53–59.
25. Андреев, А.Г. Визитная карточка БЖД / А.Г. Андреев // СБ. – 1985. – 14 марта. – С. 4.
26. Андреев, А.Г. Грани эксперимента / А.Г. Андреев, В. Ожегов // КБ. – 1986. – № 6. – С. 54–59.
27. Андреев, А.Г. Дорога и щекинский метод / А.Г. Андреев // СБ. – 1984. – 14 августа. – С. 2.
28. Андреев, А.Г. Экономический эксперимент в действии / А.Г. Андреев // «ЖТ». – 1986. – № 3. – С. 5–9.
29. Андреев, А.Г. Белорусский эксперимент: итоги и выводы. / А.Г. Андреев, В.А. Афанасьев. – М.: Транспорт, 1987. – 79 с.,
30. Андреев, А.Е. Романтика дальних дорог / А.Е. Андреев // СБ. – 1966. – 19 июля. – С. 2.
31. Андреев, А.Е. Вклад автотранспортников Белоруссии / А.Е. Андреев // АТ. – 1982. – № 12. – С. 5–7.
32. Андреев, А.Е. Путь без привалов / А.Е. Андреев // ПиА. – 1982. – № 20. – С. 22–23.
33. Андреев, А.Е. Автотранспортники – сельскому хозяйству / А.Е. Андреев // СБ. – 1962. – 16 мая. – С. 2.
34. Андреев, А.Е. Автомобильный транспорт республики / А.Е. Андреев // СБ. – 1970. – 19 сентября. – С. 1.
35. Андреев, А.Е. На близких и дальних маршрутах / А.Е. Андреев // ПиА. – 1983. – № 20. – С. 14–15.
36. Андрианов, А. Даешь на дружбу руку, товарищ пассажир! / А. Андрианов // ЗЮ. – 1962. – 4 сентября. – С. 2.
37. Анисимов, В. Смотр продолжается / В. Анисимов // АБ. – 1967. – 12 января. – С. 3.
38. Арзанова-Пашкова, Т. И тогда остановится поезд / Т. Арзанова-Пашкова // СП. – 1991. – № 7. – С. 48–50.
39. Артемьев, Н. Дорога экзаменует строго / Н. Артемьев // ЗБД. – 1987. – № 5. – С. 6–8.
40. Артерии городов // СБ. – 1966. – 28 мая. – С. 3.
41. Архангельский, Ю. Об этом должны знать автотранспортники / Ю. Архангельский // ОТиСС. – 1960. – № 4. – С. 74–75.
42. Аскерко, Ф. Приглашаем на учебу / Ф. Аскерко // АБ. – 1969. – 7 августа. – С. 4.

43. Афанасьев, В. Прогрессивные формы организации труда на транспорте / В. Афанасьев, А.Зубкова – М.: Транспорт, 1985. –176 с.
44. Афанасьев, В. Чему учит опыт работы белорусских железнодорожников / В. Афанасьев, А. Зубкова // СТ. – 1987. – № 2. – С. 42 – 56.
45. Афанасьев, В. Экономический эксперимент на БЖД / В. Афанасьев // СТ. – 1985. – № 12. – С. 92 – 96.
46. Афанасьев, Л. Расширять и улучшать перевозки пассажиров / В. Афанасьев, А. Евстратов // АТ. – 1954. – № 5. – С. 1 – 3.
47. Ачаркан, В. Роль трудового права в борьбе с текучестью кадров / В. Ачаркан // СТ. – 1964. – № 8. – С. 125 – 130.
48. Аэрофлот: цифры и факты // АиК. – 1989. – №2. – С. 44 – 45.
49. Бобруйская автошкола, 1951 г. // НАРБ. – Ф. 690. – Оп. 8. – Д. 243.
50. Баланс БЖД за 1957 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 3. – Д. 5568.
51. Багаев, С. Железнодорожному транспорту – новую технику / С. Багаев // ЖБ. – 1956. – 29 мая. – С. 2.
52. Балч, В. Подъездным путям – прогрессивную технологию / В. Балч // «ЖТ». – 1983. – № 9. – С. 47 – 48.
53. Балькин, С. Минтрансу – 60 лет / С. Балькин // ТВ. – 1999. – 22 мая. – С. 1.
54. Барабанов, С. В пути контролеры / С. Барабанов // СБ. – 1964. – 20 февраля. – С. 2.
55. Барашко, Г. Экспрессы на дорогах / Г. Барашко // СБ. – 1973. – 23 марта. – С. 4.
56. Барашко, Г. Централизация управления / Г. Барашко // АТ. – 1985. – № 3. – С. 9 – 11.
57. Бартош, И. Третья очередь газовой реки / И. Бартош // СБ. – 1977. – 1 мая. – С. 1.
58. Басак, У. Персональный цеплаход / У. Басак // Звезда. – 1961. – 6 липенья. – С. 2.
59. Басов, М.. О мерах по улучшению работы автотранспорта / М. Басов, М. Баш // ПХ. – 1958. – № 5. – С. 60 – 68.
60. Баткаев, Р. Премирование из фонда материального поощрения / Р. Баткаев // СТ. – 1966. – № 10. – С. 3 – 13.
61. Без адрыву ад вытворчасці // Звезда. – 1956. – 30 верасня. – С. 2.
62. Беларуская Савецкая Энцыклапедыя: в 12 т. – Мн., Энцыклапедыя, 1969–1975.
63. Белинский, М. Мнение / М. Белинский // ЖБ. – 1984. – 22 ноября. – С. 4.
64. Белов, И. Транспорт Страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития / И. Белов, В. Персианов, Б. Волков. – М.: Транспорт, 1987. – 311 с.
65. Белорусская магистраль накануне своего столетия. 1871–1971. Минск, Знание, 1970. – 35 с.
66. Белорусскому речному пароходству – 60 лет // ТБ. – 1991. – 15 июня. – С. 1, 3.
67. Белый, М. Толкание судов на Днепро-Бугском канале / М. Белый, Л. Пигулевский // «РТ». – 1961. – № 5. – С. 45 – 46.
68. Беляева, О. Самообслуживание оправдало себя / О. Беляева // ЖБ. – 1956. – 12 июня. – С. 3.
69. Белякоў, А. Прапановы пудейцаў Пінска / А. Белякоў // РБ. – 1958. – 30 мая. – С. 1.
70. Беседа с начальником ГУКХ К.Н. Длугашевским. Артерии городов // СБ. – 1966. – 28 мая. – С. 3.
71. Беседа с начальником БЖД Г.И. Котышем. Маршруты пятилетки // СБ. – 1966. – 6 августа. – С. 3, 5.
72. Бибик, В. Альтернативы нет / В. Бибик // ТБ. – 1990. – 12 мая. – С. 1 – 2.
73. Бирзднийак, А. Дизель – поезд Рижский / А. Бирзднийак // НиЖ. – 1968. – № 7. – С. 43 – 44.
74. Бирюков, В. Транспорт в 12 пятилетке / В. Бирюков. – М.: Знание, 1986. – 48 с.
75. Бирюков, В. Единая транспортная система страны / В. Бирюков // ПХ. – 1982. – № 9. – С. 38 – 49.
76. Бирюков, В. Транспорт: итоги и перспективы / В. Бирюков // ПХ. – 1976. – № 3. – С. 52 – 60.
77. Бирюков, В. Транспортная система страны / В. Бирюков // ПХ. – 1973. – № 1. – С. 23 – 32.
78. Блашенко, Я. Культурно-бытовой поезд / Я. Блашенко // СБ. – 1971. – 27 марта. – С. 3.
79. Близнаец, Г.И. Деятельность Компартии Белоруссии по подготовке и воспитанию кадров железнодорожного транспорта республики в 1966–1979 гг. : автореф. ... дис. канд. ист. наук. / Г.И. Близнаец. – Минск: БГУ, 1990. – 16 с.
80. Блондинов, С. Готовимся к слету / С. Блондинов // ЖБ. – 1980. – 10 июня. – С. 1.
81. Больш баявітасці ў прафсаюзнай рабоце // РБ. – 1960. – 17 студзеня. – С. 2.
82. Бородич, В. В новых условиях хозяйствования / В. Бородич // АТ. – 1986. – № 10. – С. 13–15.

83. Бородич, В. Внимание к критическому слову / В. Бородич, И. Боровой // КБ. – 1987. – № 4. – С. 62.
84. Бородич, В. В 13-ю пятилетку – с арендными формами хозяйствования / В. Бородич // ТБ. – 1990. – 27 января. – С. 1–2.
85. Бочаров, Ю. Время перемен / Ю. Бочаров // «РТ». – 1989. – № 2. – С. 8–9.
86. Братский подарок трудящихся Ленинграда // СБ. – 1947. – 21 сентября. – С. 1.
87. Бригадин, П. История Беларуси в контексте европейской истории / П. Бригадин. – Минск, Экаперспектива, 2007. – 347 с.
88. БССР в цифрах. 1989 г. Мн.: Наука и техника, 1990. – 146 с.
89. Буксировать большегрузные караваны // РБ. – 1949. – 21 апреля. – С. 1.
90. Бурый, М. ...И легким окажется путь / М. Бурый // СБ. – 1970. – 16 сентября. – С. 4.
91. Бутенко, А. Углубление межотраслевой транспортной кооперации / А. Бутенко // СТ. – 1989. – № 10. – С. 50–55.
92. Бутримович, Н. У будущих речников / Н. Бутримович // СБ. – 1968. – 14 февраля. – С. 4.
93. Верстка и проекты речи Л. Кагановича, 1956 г. // РГА СПИ. – Ф. 81. – Оп. 3. – Д. 16.
94. Вопросы по Белорусской ССР, 1989–90 гг. // ГА РФ. – Ф. 5446. – Оп. 162. – Д. 240.
95. Выписки, постановления, распоряжения, 1978 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 588.
96. Вагоны і грузы // Звезда. – 1968. – 13 студзеня. – С. 2.
97. Вакуленко, В. Автоматика / В. Вакуленко // Химик. – 1983. – 14 июня. – С. 1.
98. Вашкевич, В. Какое ученье, такое и уменье / В. Вашкевич // СБ. – 1984. – 30 ноября. – С. 2.
99. В Бюро ЦК Компартии Белоруссии // СБ. – 1983. – 15 мая. – С. 1.
100. Ведров, А. Днепро-Бугский водный путь / А. Ведров // ТВ. – 2000. – 24 мая. – С. 3.
101. Ведров, И. Нет заботы об улучшении снабжения / И. Ведров // РБ. – 1946. – 6 августа. – С. 2.
102. Ведущая профессия на автотранспорте // АТ. – 1956. – № 9. – С. 1–3.
103. Верас, М. Поезд дальше не пойдет? / М. Верас // СБ. – 1991. – 22 августа. – С. 2.
104. Верховский, И. Хозрасчет и себестоимость на автотранспорте / И. Верховский // Автомобиль. – 1947. – № 4. – С. 4–7.
105. Вести из комитетов. Наводят порядок // СБ. – 1980. – 30 мая. – С. 2.
106. Витебское отделение Белорусской железной дороги. 1866–2001. – Витебск: Витебская тип., 2001. – 543 с.
107. В Комиссии советского контроля СМ БССР // СБ. – 1961. – 5 апреля. – С. 4.
108. В КНК БССР. Подвижному составу – зеленую улицу // СБ. – 1967. – 9 сентября. – С. 1.
109. В КНК БССР. А топливо течет рекой... // СБ. – 1977. – 8 января. – С. 1.
110. В КНК БССР. Грузам – «зеленую» улицу // СБ. – 1981. – 3 июля. – С. 3.
111. Владимиров, И. Премирование за экономию ресурсов / И. Владимиров // СТ. – 1981. – № 3. – С. 110–117.
112. Внимание, маршрут // ЖБ. – 1978. – 26 сентября. – С. 1.
113. Внимание транспортников // КБ. – 1984. – № 10. – С. 39.
114. Внутренние резервы – на службу семилетке! // «РТ». – 1961. – № 4. – С. 2–4.
115. Волкаў, С. Палітадзелы ў барацьбе за уздым работы чыгуначнага транспарта / С. Волкаў // ББ. – 1950. – № 5. – С. 42–52.
116. Волков, А. Затраты на премирование / А. Волков // СТ. – 1977. – № 1. – С. 68–71.
117. Володин, Н. Улучшать обслуживание / Н. Володин // «РТ». – 1981. – № 3. – С. 24–26.
118. Воробей, А. Как улучшить качество ремонта / А. Воробей // АБ. – 1966. – 21 июля. – С. 2.
119. Воропай, А. В неразрывном единстве / А. Воропай // СП. – 1972. – № 5. – С. 38–40.
120. Восьмая сессия ВС БССР. Речь И.Н. Краснобаева // СБ. – 1946. – 20 сентября. – С. 2.
121. Восьмая сессия ВС БССР. Доклад Н.Е. Авхимовича // СБ. – 1958. – 27 июня. – С. 3.
122. Всемерно улучшать обслуживание // ЖБ. – 1956. – 26 января. – С. 4.
123. Всемерно улучшать перевозки пассажиров // АТ. – 1956. – № 8. – С. 1–3.
124. Вторая сессия ВС БССР. Речь А.Е. Андреева. // СБ. – 1967. – 20 октября. – С. 3.
125. В постоянной комиссии по транспорту и связи ВС БССР // Собрание законов, указов Президиума ВС БССР, постановлений, распоряжений СМ БССР. – 1966. – № 20. – С. 306–307.
126. В постоянных комиссиях ВС БССР // Собрание законов, указов Президиума ВС БССР, постановлений, распоряжений СМ БССР. – 1972. – № 12. – С. 176–179.
127. В Президиуме БРК профсоюза // АБ. – 1966. – 11 сентября. – С. 2.
128. Выше уровень партийно-политической работы // ЖБ. – 1950. – 28 июня. – С. 2.

129. Выше уровень подготовки шоферов // Автомобиль. – 1948. – № 9. – С. 1 – 2.
130. Вязовский, Г. Свыше 1 млн км пробега / Г. Вязовский // СБ. – 1952. – 8 марта. – С. 2.
131. В 1947 году // ЖБ. – 1948. – 1 января. – С. 4.
132. Годовые отчеты по железнодорожному транспорту, 1950 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 2487.
133. Годовые отчеты перевозки пассажиров, 1950 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 2488.
134. Годовой отчет УМР, 1949 г. СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 2055.
135. Годовой отчет УМР, 1951 г. СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 2961.
136. Годовой отчет УРТ, 1954 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 2. – Д. 4314.
137. Годовой отчет ГУРФ, 1956 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 2. – Д. 5066.
138. Годовой отчет ГУРФ, 1957 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 3. – Д. 5570.
139. Годовой отчет ГУРФ, 1958 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 3. – Д. 5998.
140. Годовой отчет НКТА, 1944 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 52.
141. Годовой отчет МАТ, 1949 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 2058.
142. Годовой отчет ГУАТ, 1956 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 2. – Д. 5064.
143. Годовой отчет ГУАТ, 1957 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 3. – Д. 5571.
144. Годовой отчет ГУАТ, 1958 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 3. – Д. 5997.
145. Годовой отчет ПУНД, 1969 г. // ЗГА в г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 1. – Д. 13. – Св. 1.
146. Годовой отчет ПУНД, 1971 г. // ЗГА в г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 1. – Д. 36.
147. Годовой отчет ПУНД, 1973 г. // ЗГА в г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 1. – Д. 59.
148. Годовой отчет ПУНД, 1978 г. // ЗГА в г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 1. – Д. 115.
149. Годовой отчет НУНД, 1990 г. // ЗГА в г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 1. – Д. 209.
150. Годовые отчеты ВВО за 1944 г. // ГАГО. – Ф. 3417. – Оп. 1. – Д. 3.
151. Годовые отчеты, 1990 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 922.
152. Годовые отчеты, 1991 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 948.
153. Годовые статотчеты, 1960 г. ЦСУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 3. – Д. 6962.
154. Габа, Я. Если подумать, подсчитать / Я. Габа // СБ. – 1965. – 26 ноября. – С. 4.
155. Газопроводу Дашава–Минск 10 лет // СБ. – 1970. – 30 октября. – С. 4.
156. Галенко, В. Стимулирование мастерства инициативы / В. Галенко // «ЖТ». – 1988. – № 8. – С. 68 – 71.
157. Галицкий, А. Развитие социалистического транспорта в 6 пятилетке / А. Галицкий // ПХ. – 1956. – № 3. – С. 45 – 55.
158. Галицкий, А. За дальнейшее улучшение работы железнодорожного транспорта / А. Галицкий // ПХ. – 1954. – № 6. – С. 48 – 57.
159. Гапеев В. Минское отделение БЖД. 1871–1996 гг. / В. Гапеев, В. Лукьянов. – Мн.: Польша, 1996. – 347 с.
160. Гаравы, С. Рачны порт на Прыпяці / С. Гаравы // Звезда. – 1965. – 23 ліпеня. – С. 2.
161. Гардышэўскі, І. У гонар Дня паветранага флоту / І. Гардышэўскі // Звезда. – 1958. – 16 ліпеня. – С. 4.
162. Гаспадарчы разлік – на ўсе судны // РБ. – 1958. – 21 лістапада. – С. 2.
163. Герман, М. Медобслуживание речников / М. Герман // РБ. – 1950. – 30 марта. – С. 2.
164. Геронин, И. Речники Белоруссии – юбилею Октября / И. Геронин // «РТ». – 1967. – № 10. – С. 21 – 22.
165. Геронин, И. В фарватере белорусских рек / И. Геронин // СБ. – 1965. – 23 июля. – С. 1.
166. Геронин, И. Навстречу навигации / И. Геронин // СБ. – 1969. – 12 марта. – С. 2.
167. Геронин, И. На голубых магистралях / И. Геронин // СБ. – 1966. – 28 мая. – С. 3.
168. Геронін, І. Караваны блакітных дарог / І. Геронін // Звезда. – 1967. – 26 лістапада. – С. 4.
169. Геронін, І. Рачны транспарт рэспублікі / І. Геронін // РБ. – 1959. – 1 студзеня. – С. 1.
170. Геронін, І. Барацьба з траўматызмам / І. Геронін, С. Ліс // РБ. – 1959. – 1 ліпеня. – С. 2.
171. Гильченко, В. Охрана труда монтеров / В. Гильченко, А. Конча // ОТиСС. – 1983. – № 9. – С. 24 – 25.
172. Гісторыя Беларусі : у 2 ч. / пад рэд. Я.К. Новіка і Г.С. Марцуля. – Мінск, Універсітэцкае, 2006. – Ч. 2. – 464 с.
173. Гісторыя Беларусі ў кантэксце сусветных цывілізацый : у 2 ч. / пад рэд. А.А. Каваленкі. – Мінск: Універсітэцкае, 2005. – Ч. 2. – 345 с.
174. Гісторыя Беларусі: у 6 т. – Мн.: Экаперспектыва, 2000. – 2011.

175. Главнейшие направления развития технических средств транспорта СССР / Под ред. А.П. Михеева – М.: Транспорт, 1968, – 126 с.
176. Глоба, И. Чаще бывать на производстве / И. Глоба // РБ. – 1951. – 21 апреля. – С. 2.
177. Глущенко, Д. Аэрофлота шаги саженьи / Д. Глущенко // СБ. – 1968. – 18 августа. – С. 4.
178. Глущенко, Д. К новым высотам / Д. Глущенко // СБ. – 1970. – 13 октября. – С. 1.
179. Глущенко, Д. Аэрофлот / Д. Глущенко // СБ. – 1971. – 18 августа. – С. 4.
180. Год плодотворного труда. Жилые дома // РБ. – 1947. – 29 января. – С. 2.
181. Гольцов, В. Глазами пассажира... / В. Гольцов // ГА. – 1956. – № 12. – С. 25 – 26.
182. Гольцов, В. Периферийные контрасты / В. Гольцов // ГА. – 1962. – № 5. – С. 20 – 21.
183. Гольцов, В. Обед за облаками / В. Гольцов // ГА. – 1974. – № 9. – С. 24 – 25.
184. Гомельский речной техникум // РБ. – 1946. – 15 июня. – С. 2.
185. Горелова, Е. Новая система оплаты труда шоферов / Е. Горелова // АТ. – 1958. – № 10. – С. 10.
186. Горизонты маршрутизации // СБ. – 1973. – 10 августа. – С. 2.
187. Горин, М. Сквозь частокол инструкций / М. Горин, Н. Гордейчик // СП. – 1988. – № 5. – С. 1 – 9.
188. Горлов, М. Гордейчик Н. и его команда / М. Горлов // ТВ. – 1999. – 23 января. – С. 6.
189. Горлов, М. Мы сохранили педагогические кадры / М. Горлов // ТВ. – 1997. – 23 апреля. – С. 7.
190. Гормоза, Ю. Вступительные экзамены / Ю. Гормоза // ЖБ. – 1985. – 3 августа. – С. 3.
191. Горшков, Н. Материальная заинтересованность / Н. Горшков // СТ. – 1968. – № 7. – С. 25 – 31.
192. Государственная плановая комиссия СМ БССР. «Об итогах развития экономики и культуры БССР за период пятилетки (1951–55 гг.)» // СБ. – 1956. – 1 июня. – С. 2.
193. Григорьев, М. В ознаменование юбилея / М. Григорьев // «РТ». – 1972. – № 12. – С. 10 – 11.
194. Гринкевич, В. 115 тысяч километров без подъемочного ремонта / В. Гринкевич // ЖБ. – 1947. – 21 марта. – С. 2.
195. Громов, Н. Транспортный комплекс в 11 пятилетке / Н. Громов – М.: Знание, 1981. – 49 с.
196. Грунтов, П. Институт в новых условиях / П. Грунтов // «ЖТ». – 1993. – № 9. – С. 10 – 18.
197. Грунтов, П. Стальные магистрали Родины / П. Грунтов, П. Сыцько. – Гомель: БИИЖТ, 1988. – 140 с.
198. Гребенчук, Л. На страже экономии / Л. Гребенчук // АБ. – 1966. – 29 сентября. – С. 2.
199. Гудович, В. Поворот речфлота / В. Гудович // НХБ. – 1985. – № 5. – С. 40.
200. Гулецкий, А. Трудные рейсы / А. Гулецкий // СБ. – 1989. – 14 января. – С. 1.
201. Гусев, Б. Движением управляет АСУ / Б. Гусев // ЗБД. – 1986. – № 3. – С. 8.
202. Гуцев, Е. Улучшить межрайонные и внутрирайонные транспортно-экономические связи / Е. Гуцев // КБ. – 1957. – № 9. – С. 49 – 54.
203. Гуцев, Е. Транспорт БССР в семилетке / Е. Гуцев, М. Полонский. – Минск: Знание, 1960. – 37 с.
204. Гуренкова, Н. По родной стране / Н. Гуренкова // ЖБ. – 1983. – 9 июля. – С. 1.
205. Гунбин, В. Устранить излишние звенья / В. Гунбин // СБ. – 1957. – 27 апреля. – С. 2.
206. Гуцин, В. Игра в хозрасчет / В. Гуцин // СБ. – 1988. – 10 января. – С. 1.
207. Данные ЦСУ СССР, 1964 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Д. 693.
208. Данные ЦСУ СССР, 1965 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Д. 1045.
209. Доклад по МАТ, 1951–52 гг. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 167.
210. Докладные, 1949 г., СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Д. 2071. – Т. 1.
211. Докладные записки, Брестский облисполком, 1960 г. // ГАБО. – Ф. 1096. – Оп. 2. – Д. 25.
212. Докладные транспортного отдела ЦК КП(б)Б, 1942–44 гг. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 37.
213. Докладные транспортного отдела ЦК КП(б)Б, 1944 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 39.
214. Докладные транспортного отдела ЦК КП(б)Б, 1945 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 48.
215. Докладные Белостокской ЖД, 1945–46 гг. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 65.
216. Докладные БЖД, 1946 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 71.
217. Докладные ЗЖД, 1946 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 75.
218. Докладные, 12.06.–22.12.1944 г., Витебский обком КП(б)Б // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 1. – Д. 168.
219. Докладные, 1944–45 гг., Витебский обком КП(б)Б // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 1. – Д. 169.
220. Докладные, 10.07.–4.12.1944 г., Витебский обком КП(б)Б // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 1. – Д. 172.

221. Докладные, постановления Бюро, 1945 г., Витебский обком КП(б)Б // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 1. – Д. 421.
222. Докладные, информации, 1945 г., Витебский обком КП(б)Б // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 1. – Д. 424.
223. Докладные, копии переписки, 1947 г., Витебский обком КП(б)Б // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 1. – Д. 817.
224. Докладные, копии переписки, 1948 г., Витебский обком КП(б)Б // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 2. – Д. 16.
225. Докладные, критические замечания, 1965 г., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 23.
226. Докладные, переписка, Витебский облисполком, 1962 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 12. – Д. 979.
227. Докладные, отчеты, Витебский областной КНК, 1975 г. // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 825.
228. Документы комиссии Брестского облсовета, 1977–79 гг. // ГАВО. – Ф. 815. – Оп. 10. – Д. 1928.
229. Документы комиссии Брестского облсовета, 1980–82 гг. // ГАВО. – Ф. 815. – Оп. 10. – Д. 2266.
230. Документы комиссии Брестского облсовета, 1990–92 гг. Т. 1 // ГАВО. – Ф. 815. – Оп. 10. – Д. 3280.
231. Документы о работе 1985–86 гг. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 3476.
232. Документы комиссии Гродненского горсовета, 1973–75 гг. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 2. – Д. 8.
233. Документы комиссии Гродненского горсовета, 1975–77 гг. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 2. – Д. 96.
234. Документы комиссии Гродненского горсовета, 1977–79 гг. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 2. – Д. 215.
235. Документы комиссии Гродненского горсовета, 1980–82 гг. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 2. – Д. 331.
236. Документы комиссии Гродненского горсовета, 1982–84 гг. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 2. – Д. 425.
237. Документы комиссии Гродненского горсовета, 1985–87 гг. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 2. – Д. 546.
238. Документы комиссии Гродненского горсовета, 1987–89 гг. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 2. – Д. 610.
239. Документы комиссии Гродненского облсовета, 1977–79 гг. // ГАГРО. – Ф. 1171. – Оп. 5. – Д. 466.
240. Документы комиссии Гродненского облсовета, 1980–81 гг. // ГАГРО. – Ф. 1171. – Оп. 5. – Д. 779.
241. Документы к протоколам №№ 1–16 заседаний комиссии, 1967–68 гг., ВС БССР // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 861.
242. Документы к протоколам, 1967–68 гг., ВС БССР // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 862.
243. Документы, 1968–69 гг., ВС БССР // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 863.
244. Документы к протоколам №№ 11, 12 заседаний комиссии 1970 г., ВС БССР // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 864.
245. Документы к протоколам заседаний, 1972 г., ВС БССР // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 1125.
246. Документы, 1974 г. ВС БССР // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 1160.
247. Документы, 1990 г., КНК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 8. – Д. 1227.
248. Документы, ГУРФ, 1970 г. // НАРБ. – 1006. – Оп. 3. – Д. 514.
249. Документы, ГУРФ, 1982–83 гг. // НАРБ. – 1006. – Оп. 3. – Д. 1062.
250. Данилов, А. Откровенный диалог / А. Данилов // ЗЮ. – 1986. – 10 октября. – С. 2.
251. Даты. События. Факты. 1965 // ГА. – 1966. – № 1. – С. 4.
252. Дашкевич, А. В техникуме идут экзамены / А. Дашкевич // ЖБ. – 1979. – 28 июня. – С. 2.
253. Двадцатый (XX) съезд КП(б)Б. Доклад Н.С. Патоличева // СБ. – 1952. – 21 сентября. – С. 1–2.
254. Двадцатый (XX) съезд КПСС. Доклад Н.С. Хрущева // СБ. – 1956. – 15 февраля. – С. 1–5.
255. Двадцать первый (XXI) съезд КПБ. Доклад Н.С. Патоличева // СБ. – 1954. – 12 февраля. – С. 1–2.
256. Двадцать первый (XXI) Внеочередной съезд КПСС. Доклад Н.С. Хрущева // СБ. – 1959. – 28 января. – С. 1–3.
257. Двадцать второй (XXII) съезд КПСС. Доклад Н.С. Хрущева // СБ. – 1961. – 18 октября. – С. 1–5.

258. Двадцать второй (XXII) съезд КПБ. Доклад Н.С. Патоличева // СБ. – 1956. – 26 января. – С. 1 – 3.
259. Двадцать третий (XXIII) Внеочередной съезд КПБ. Доклад К.Т. Мазурова // СБ. – 1959. – 15 января. – С. 1 – 3.
260. Двадцать третий (XXIII) съезд КПСС. Доклад М.Н. Косыгина // СБ. – 1966. – 6 апреля. – С. 1 – 4.
261. Двадцать третий (XXIII) съезд КПСС. Доклад Л.И. Брежнева // СБ. – 1966. – 30 марта. – С. 1 – 5.
262. Двадцать четвертый (XXIV) съезд КПСС. Доклад Л.И. Брежнева // СБ. – 1971. – 31 марта. – С. 1 – 6.
263. Двадцать четвертый (XXIV) съезд КПБ. Доклад К.Т. Мазурова // СБ. – 1960. – 18 февраля. – С. 1 – 2.
264. Двадцать пятый (XXV) съезд КПБ. Речь Г.И. Котяша // СБ. – 1961. – 30 сентября. – С. 3.
265. Двадцать шестой (XXVI) съезд КПБ. Доклад Т.Я. Киселева // СБ. – 1966. – 6 марта. – С. 1 – 3.
266. Двадцать седьмой (XXVII) съезд КПБ. Доклад Т.Я. Киселева // СБ. – 1971. – 25 февраля. – С. 1 – 3.
267. Двадцать восьмой (XXVIII) съезд КПБ. Доклад П.М. Машерова // СБ. – 1976. – 5 февраля. – С. 2.
268. Двадцать восьмой (XXVIII) съезд КПБ. Доклад Т.Я. Киселева // СБ. – 1976. – 7 февраля. – С. 3.
269. Двадцать девятый (XXIX) съезд КПБ. Доклад Т.Я. Киселева // СБ. – 1981. – 28 января. – С. 3.
270. Девятнадцатый (XIX) съезд КП(б)Б. Доклад Н.И. Гусарова // СБ. – 1949. – 18 февраля. – С. 3.
271. Девятнадцатый (XIX) съезд ВКП(б). Доклад Г.М. Маленкова // СБ. – 1952. – 7 октября. – С. 1 – 2.
272. Девятая сессия ВС БССР. Доклад А.Ф. Куликова // СБ. – 1947. – 11 июля. – С. 3.
273. Девятая сессия ВС БССР. Доклад С.Н. Малинина // СБ. – 1959. – 18 января. – С. 2.
274. Девятая (IX) Минская городская партконференция. Из доклада тов. В.Е. Чернышева // СБ. – 1949. – 1 февраля. – С. 2.
275. Дегтев, В. Труженики воздушного океана / В. Дегтев // СБ. – 1965. – 18 августа. – С. 1.
276. Денисенко, Г. Новинка понравилась / Г. Денисенко // СБ. – 1965. – 8 января. – С. 4.
277. Денисенко, В. Пятилетка наших дорог / В. Денисенко // ЗБД. – 1987. – № 4. – С. 22 – 23.
278. Дениш, И. Белорусские автомобилестроители / И. Дениш // АТ. – 1980. – № 3. – С. 7 – 11.
279. Держицкий, Д. Роль медработников в профилактике ДТП / Д. Держицкий, З. Басин // ЗБ. – 1984. – № 11. – С. 6 – 9.
280. Динович, В. Крылатые суда / В. Динович // СБ. – 1965. – 14 мая. – С. 2.
281. Для кірмашоў – густа, для плаўсававу ж пуста // РБ. – 1961. – 8 лютага. – С. 2.
282. Добромудров, С. Профсоюзную работу – на уровень новых задач / С. Добромудров // РБ. – 1949. – 15 января. – С. 2.
283. Добромудров, С. Жилищному строительству – большевистские темпы / С. Добромудров // РБ. – 1948. – 9 сентября. – С. 2.
284. Доклад 1-го секретаря ЦК КПБ П.М. Машерова // КБ. – 1978. – № 6. – С. 31 – 34.
285. Доркін, В. Гарком КП(б)Б і пярвiчныя партарганiзацыi / В. Доркін // ББ. – 1949. – № 9. – С. 17 – 25.
286. Дражин, Г. Централизованное руководство международными перевозками / Г. Дражин // АТ. – 1984. – № 8. – С. 8 – 10.
287. Дробышевский, В. Белорусская ССР / В. Дробышевский // АТ. – 1957. – № 10. – С. 24.
288. Дубовик, Н. На уровне 45-го / Н. Дубовик // СБ. – 1991. – 11 января. – С. 1.
289. Дубравин, С. Возросла производительность труда / С. Дубравин // РБ. – 1944. – 6 июля. – С. 2.
290. Дуванков, Г. Организация и порядок работы профсоюзного актива / Г. Дуванков // СП. – 1954. – № 6. – С. 63 – 68.
291. Еўдакімаў, М. Шырыць спаборніцтва шафераў-стотысячнікаў / М. Еўдакімаў // ВР. – 1949. – 17 мая. – С. 3.
292. Единый штаб перевозок // ЗЮ. – 1979. – 28 сентября. – С. 2.
293. Елсуков, В. Первая Республиканская / В. Елсуков // АБ. – 1967. – 19 октября. – С. 2.

294. Еременко, В. Создавать объединенные транспортные конторы / В. Еременко // СТ. – 1959. – № 7. – С. 127 – 128.
295. Еремеева, В. Автотранспортники Белоруссии работают по-новому / В. Еремеева // СТ. – 1988. – № 3. – С. 36 – 38.
296. Ермалюк, Е. Главная фигура в автобусе / Е. Ермалюк // СБ. – 1979. – 15 июля. – С. 4.
297. Ерохин, Р. Два часа убивают сутки / Р. Ерохин // СБ. – 1965. – 14 ноября. – С. 2.
298. Етчик, Е. Бесшумный трамвай / Е. Етчик // СБ. – 1970. – 21 ноября. – С. 4.
299. Етчик, Е. Экономить энергию / Е. Етчик // СБ. – 1985. – 21 ноября. – С. 2.
300. Етчик, Е. Для Могилевского троллейбуса / Е. Етчик // СБ. – 1969. – 5 ноября. – С. 4.
301. Етчик, Е. Здесь учатся мастерству / Е. Етчик // СБ. – 1970. – 10 октября. – С. 2.
302. Етчик, Е. Троллейбусный новосел / Е. Етчик // СБ. – 1971. – 9 апреля. – С. 4.
303. Ефимов, С. На автотракторном факультете / С. Ефимов // СБ. – 1956. – 12 мая. – С. 2.
304. Ефимов, С. По новым маршрутам / С. Ефимов // СБ. – 1966. – 4 января. – С. 4.
305. Ефимов, С. «Гостиница» трамваев / С. Ефимов // СБ. – 1967. – 27 декабря. – С. 2.
306. Ефимов, С. Граждане! Электропоезд отправляется / С. Ефимов // СБ. – 1968. – 2 июля. – С. 3.
307. Жариков, В. Рейды, смотры, проверки / В. Жариков // СБ. – 1982. – 16 сентября. – С. 2.
308. Жигарев, П. Гражданская авиация в 1958 г. / П. Жигарев // ГА. – 1958. – № 1. – С. 1 – 4.
309. Жуковский, Е. В транспортном вузе / Е. Жуковский // СБ. – 1971. – 26 ноября. – С. 3.
310. Жук, П. Закон дороги строг / П. Жук // СБ. – 1978. – 29 июля. – С. 4.
311. Жуков, Е. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства / Е. Жуков. – М.: Наука, 1990. – 147 с.
312. Жуков, В. Из истории борьбы трудящихся Белоруссии за восстановление и развитие автомобильного транспорта в 1946–50 гг. / В. Жуков – Мн.: АН БССР, 1967.
313. Жукова, И. Лето, ах, лето! / И. Жукова // ТБ. – 1993. – 3 июля. – С. 4.
314. Жучкевич, В. Дороги и водные пути Белоруссии / В. Жучкевич. – Мн.: Из-во БГУ, 1977. – 144 с.
315. Жытко, А. Гісторыя Беларусі (1945–2002 гг.) / А. Жытко. – Мінск, Універсітэцкае, 2005. – 356 с.
316. Замечания критические депутатов, 1960 г., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 12. – Д. 800.
317. Записки, переписка, 1967–68 гг. Витебский облисполком // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 348.
318. Записки, замечания критические депутатов, 1961–62 гг. Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 12. – Д. 891.
319. За безопасность движения // СБ. – 1973. – 23 февраля – С. 3.
320. Забота об охране здоровья // «ЖТ». – 1983. – № 1. – С. 70 – 71.
321. Завялик, Н. Возросла подача газа / Н. Завялик // СБ. – 1972. – 20 мая. – С. 4.
322. Западный железнодорожный округ // СБ. – 1946. – 26 июля. – С. 3.
323. Закон БССР «О сельском, поселковом Совете депутатов трудящихся БССР» // Собрание законов, указов Президиума ВС БССР, постановлений, распоряжений СМ БССР. – 1968. – № 18. – С. 248 – 270.
324. Закон БССР «О районном Совете депутатов трудящихся БССР» // Собрание законов, указов Президиума ВС БССР, постановлений, распоряжений СМ БССР. – 1971. – № 21. – С. 473–500.
325. Закон БССР «Об областном Совете народных депутатов БССР» // Собрание законов, указов Президиума ВС БССР, постановлений, распоряжений СМ БССР. – 1980. – № 32. – С. 704–736.
326. Залужный, В. Органы народного контроля в борьбе за повышение эффективности общественного производства / В. Залужный // СТ. – 1968. – № 5. – С. 11 – 19.
327. Зарецкий, Л. Старшее училище / Л. Зарецкий // СБ. – 1945 – 25 сентября. – С. 2.
328. Заседание ВС БССР. Доклад А.Ф. Куликова // СБ. – 1949. – 13 апреля. – С. 2, 3.
329. За что критиковали баскомреч // РБ. – 1951. – 1 февраля. – С. 3.
330. Зотов Д. Проблемы развития транспорта СССР / Д. Зотов, С. Ушаков. – М.: Транспорт, 1990. – 304 с.
331. Зотов, Д. Транспорт в 10 пятилетке / Д. Зотов, Б. Козин – М.: Транспорт, 1977. – 125 с.
332. З пасажэння камітэта ПДК ЦК КПБ і СМ БССР // Звезда. – 1965. – 10 сакавіка. – С. 3.
333. Зыбин, И. Система оплаты труда локомотивных бригад / И. Зыбин // СТ. – 1956. – № 3. – С. 112 – 115.

334. Информация, 1966–67 гг., Могилевский облсовпроф // ГАМО. – Ф. 1027. – Оп. 1. – Д. 365.
335. Информации министерств, 1965–67 гг., ВС БССР // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 668.
336. Информация, 1969 г., ПУНД // ЗГА в. г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 1. – Д. 15. – Св. 1.
337. Информации, справки, 1968 г., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 373.
338. Информация, материалы проверки, 1967 г., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 321.
339. Информация о работе КНК Витебской области, 1980 г. // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 1037.
340. Информации о совместной работе, 1982 г., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 1113.
341. Информации и справки, 1984 г., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 1167.
342. Информации и справки, Витебский обком КП(б)Б, 1951 г. // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 2. – Д. 939.
343. Инструкции, приказы ГУАТ при СМ БССР, 1961 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 201.
344. Итоги, 1946–50 гг., СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 526.
345. Итоги, 1944 г., СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 60.
346. Итоги, 1960 г., ЦСУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 3. – Д. 6961.
347. Итоги, документы о работе постоянной комиссии, 1980–82 гг. Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 2199.
348. Иванов, К. Нефтетрасса «Дружба» / К. Иванов // ПиА. – 1975. – № 6. – С. 44–46.
349. Иванов, В. Содружество трех / В. Иванов // СБ. – 1975. – 11 апреля. – С. 4.
350. Ивлиев, И. Хозрасчет на железнодорожном транспорте / И. Ивлиев // ВЭ. – 1956. – № 10. – С. 36–48.
351. Из истории гражданской авиации СССР // ГА. – 1967. – № 9. – С. 8.
352. Из истории гражданской авиации СССР // ГА. – 1967. – № 10. – С. 18.
353. Из материалов XVII съезда профсоюзов СССР // СС. – 1982. – № 4. – С. 22–23.
354. Лыч, К. Зона адпачынку ў дэпо / К. Лыч // Звезда. – 1966. – 18 чэрвеня. – С. 4.
355. Именной график движения поездов // СБ. – 1953. – 26 сентября. – С. 3.
356. Информация к размышлению // СБ. – 1984. – 14 августа. – С. 2.
357. Ипполитов, З. Улучшить обслуживания пассажиров / З. Ипполитов // СБ. – 1947. – 23 мая. – С. 3.
358. История гражданской авиации / Под ред. Б.Бугаева – М.: Воздушный транспорт, 1983. – 245 с.
359. История Беларуси. В 2 ч. / Под редакцией Я. Трещенка – Могилев, МГГУ, 2005. – Ч. 2. – 234 с.
360. История Беларуси (в контексте мировых цивилизаций) / Под редакцией В.Голубовича – Минск, Экаперспектыва, 2006. – 335 с.
361. Копии докладов, 1952 г., МГК // НАРБ. – Ф. 690. – Оп. 15. – Д. 2.
362. Копии докладов, 1955 г., МГК // НАРБ. – Ф. 690. – Оп. 15. – Д. 25.
363. Копии постановлений, 1958 г., КСК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 1. – Д. 1.
364. Краткие анализы работы ЗЖД, 1950 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18 – Д. 151.
365. Краткие анализы работы БЖД, 1949 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18 – Д. 127.
366. Критические замечания, 1966 г., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 135.
367. Критические замечания, 1973 г., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 363.
368. Каймачников, М. Идут тяжеловесные... / М. Каймачников // АБ. – 1966. – 3 июля. – С. 2.
369. Казимиров, А. Премии за безаварийную работу / А. Казимиров // СБ. – 1951. – 11 апреля. – С. 3.
370. Калинин, Б. О новом порядке использования плавсостава / Б. Калинин // РБ. – 1946. – 26 октября. – С. 2.
371. Калишук, А. Чтобы было больше новоселий / А. Калишук // ЖБ. – 1980. – 14 октября. – С. 3.
372. Камяк, Н. Лететь или не лететь? / Н. Камяк // СБ. – 1991. – 2 августа. – С. 3.
373. Кандраль, И. Со своим троллейбусом в 21 век / И. Кандраль // ТВ. – 1997. – 28 августа. – С. 5.
374. Канторович, Л. Проблемы эффективного использования и развития транспорта / Л. Канторович. – М.: Наука, 1989. – 258 с.
375. Капельчик, А. Скоро, скоро лед растает / А. Капельчик // СБ. – 1963. – 11 апреля. – С. 2.
376. Касперович, Э. «ГАЗы» – на газ / Э. Касперович // НХБ. – 1985. – № 3. – С. 6.
377. Кацяш, Г. Стальныя магістралі рэспублікі / Г. Кацяш – Мн.: Дзяржвыдавецтва БССР, 1957. – 50 с.
378. Кашманов, В. Оплата труда работников автотранспорта / В. Кашманов // СП. – 1977. – № 9. – С. 45–47.

379. Кенис, Р. Когда к делу относиться с душой / Р. Кенис // СБ. – 1958. – 7 мая. – С. 3.
380. Клименко, И. Новой транспортной технике – новые формы организации труда / И. Клименко // СТ. – 1958. – № 6. – С. 20 – 28.
381. Климович, В. Вынужденное торможение / В. Климович // ЗЮ. – 1989. – 8 февраля. – С. 1.
382. Клопат пра чыгуначнікаў // Звезда – 1955. – 12 студзеня. – С. 3.
383. Ковалев, И. Восстановление и развитие железнодорожного транспорта / И. Ковалев // ПХ. – 1945. – № 5. – С. 3 – 14.
384. Ковалев, Н. Ритм задают смежники / Н. Ковалев // СС. – 1982. – № 6. – С. 34 – 37.
385. Ковалев, Н. Использовать резервы опыта / Н. Ковалев // СС. – 1980. – № 6. – С. 14 – 17.
386. Ковалев, И. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945), / И. Ковалев – М.: Наука, 1981. – 346 с.
387. Кожедуб, Г. Снижать себестоимость перевозок грузов речным транспортом / Г. Кожедуб // СБ. – 1955. – 27 мая. – С. 2.
388. Козел, И. Резервы повышения производительности / И. Козел // АТ. – 1987. – № 3. – С. 40–52.
389. Козик, И. Железнодорожники – новаторы / И. Козик // СБ. – 1947. – 31 мая. – С. 1.
390. Козловский, А. Инициатива рождается на местах / А. Козловский // СБ. – 1974. – 24 октября. – С. 2.
391. Козловский, Б. Труд железнодорожников / Б. Козловский // ОТиСС. – 1977. – № 9. – С. 36 – 37.
392. Комаровский, П. Подрывают основы хозрасчета / П. Комаровский // СБ. – 1956. – 28 апреля. – С. 3.
393. Комдинский, Ф. Новые паровозы / Ф. Комдинский // СБ. – 1955. – 18 ноября. – С. 3.
394. Комаров А., Четвертаков Н. Повышение качества транспортного обслуживания народного хозяйства / А. Комаров, Н. Четвертаков – М.: Транспорт, 1988. – 138 с.
395. Коняхин, Л. Рабочее время шоферов / Л. Коняхин // ОТиСС. – 1966. – № 12. – С. 24 – 25.
396. Королев, И. Успехи железнодорожников / И. Королев // СБ. – 1951. – 14 ноября. – С. 1.
397. Коротко // АБ. – 1968. – 28 января. – С. 2.
398. Корчевский, А. Для развития экономики Белоруссии / А. Корчевский // «РТ». – 1981. – № 4. – С. 4 – 5.
399. Корчевский, А. Голубые магистрали / А. Корчевский // СБ. – 1976. – 10 февраля. – С. 2.
400. Кость, А., Лазаретов, В. Железнодорожная магистраль Белоруссии / А. Кость, В. Лазаретов – Мн.: Беларусь, 1971. – 208 с.
401. Косай, И., Артамонов Н. Первые итоги перевода шоферов на новые условия оплаты труда / И. Косай, Н. Артамонов // СТ. – 1959. – № 11. – С. 85 – 90.
402. Косяченко, Г. Подъем производительности общественного труда / Г. Косяченко // ПХ. – 1957. – № 10. – С. 54 – 70.
403. Котяш, Г. В новые рейсы / Г. Котяш // СБ. – 1962. – 15 июля. – С. 2.
404. Кочнев, Е. Родословная БелАЗов / Е. Кочнев // АТ. – 1991. – № 5. – С. 14 – 16.
405. Краснобаев, Н. На белорусских магистралях / Н. Краснобаев // СБ. – 1950. – 30 июля. – С. 3.
406. Красоўскі, Н. Размах і марнатрацтва / Н. Красоўскі // Звезда. – 1959. – 30 ліпеня. – С. 2.
407. Крапивин, С. Гнусная история / С. Крапивин // СБ. – 1989. – 20 января. – С. 3.
408. Крапивин, С. Что мешает порядку на дорогах / С. Крапивин // СБ. – 1986. – 5 октября. – С. 3.
409. Кривец, М. С коллективной ответственностью / М. Кривец // СБ. – 1982. – 29 июня. – С. 2.
410. Кривец, М. Идут автопоезда / М. Кривец // СБ. – 1983. – 26 июля. – С. 2.
411. К расследованию приступила... // ГА. – 1990. – № 8. – С. 5 – 7.
412. Крахмалёв М. Культура труда // ОТиСС. – 1973. – № 5. – С. 6 – 7.
413. Креер Р. Для вас, работники речного флота // ОТиСС. – 1960. – № 11. – С. 70 – 72.
414. Кривицкий В. Что-то меняется, а что-то... // ЗЮ. – 1988. – 13 января. – С. 1.
415. Кривко Ю. «Полесье» на экспорт // ТБ. – 1991. – 23 января. – С. 3.
416. Крисовский В. Проблемы совершенствования инфраструктуры // ПХ. – 1981. – № 10. – С. 54 – 63.
417. Круковский В. Улучшение условий труда и техника безопасности // СТ. – 1956. – № 11. – С. 30 – 35.
418. Крывашэў В. Працаваць зімой па летняму графіку // Звезда. – 1949. – 21 кастрычніка. – С. 2.
419. Крутяков В. Цена предписания // ОТиСС. – 1978. – № 8. – С. 18 – 19.

420. Круглов, Г. Пассажир и автобус / Г. Круглов // КБ. – 1987. – № 8. – С. 73 – 79.
421. Кудрицкая, Е. Высокая эффективность работы станции / Е. Кудрицкая // «ЖТ». – 1985. – № 3. – С. 12 – 16.
422. Кузнецов, Ф. Хозрасчет на паровозах / Ф. Кузнецов // СБ. – 1948. – 7 марта. – С. 2.
423. Кузьмицкий, А. Магистраль идет на запад / А. Кузьмицкий // СБ. – 1982. – 2 сентября. – С. 2.
424. Кулик, М. Взаимный контроль / М. Кулик // СБ. – 1969. – 15 августа. – С. 4.
425. Куликович, А. Учет или игра в цифры / А. Куликович // СБ. – 1968. – 27 апреля. – С. 2.
426. Кулінковіч, А. Самалеты... без пасажыраў / А. Кулінковіч // Звязда. – 1969. – 21 кастрычніка. – С. 2.
427. Кулінковіч, А., Куцаеў, С. Аўтамабіль выйшаў з рамонту / А. Кулінковіч, С. Куцаеў // Звязда. – 1969. – 16 верасня. – С. 2.
428. Куликович, А., Михинов, Н. Автомобили идут порожняком / А. Куликович, Н. Михинов // СБ. – 1971. – 16 марта. – С. 2.
429. Кульков, И. Магазины речников ... на рынке / И. Кульков // СБ. – 1960. – 1 сентября. – С. 3.
430. Куманев, Г. На службе фронта и тыла. 1938–1945 гг. / Г. Куманев. – М.: Наука, 1976. – 267 с.
431. Курило, В. На взлете не притормаживают / В. Курило // НХБ. – 1988. – № 1. – С. 21 – 22.
432. Курихин, О. Гораздо более целесообразные для нас тепловозы / О. Курихин // ВДНХ. – 1987. – № 10. – С. 20 – 23.
433. Кучмин, М. Речники Верхнего Днепра / М. Кучмин // «РТ». – 1979. – № 1. – С. 4 – 5.
434. Кучмин, М. Путьцы Белоруссии выходят на новые рубежи / М. Кучмин // «РТ». – 1968. – № 12. – С. 34 – 35.
435. Лаврентюк, И. Резервы транспорта / И. Лаврентюк // СБ. – 1970. – 23 мая. – С. 2.
436. Лазаренко, Т. Проблемы и резервы транспортной системы / Т. Лазаренко // ПХ. – 1967. – № 3. – С. 3 – 9.
437. Лазаретов, В. Нужны ли карликовые автохозяйства? / В. Лазаретов // СБ. – 1962. – 1 ноября. – С. 2.
438. Лазаретов, В. На транспортных магистралях республики / В. Лазаретов // КБ. – 1968. – № 9. – С. 51 – 54.
439. Лазаретов, В. Транспортные проблемы / В. Лазаретов // СБ. – 1968. – 22 октября. – С. 2.
440. Лазаретов, В., Савицкий, Г. Сквозь годы мчатся / В. Лазаретов, Г. Савицкий // СБ. – 1971. – 20 ноября. – С. 2.
441. Лазарэтаў, В. Транспарт, яго задачы і праблемы / В. Лазарэтаў // Звязда. – 1969. – 26 ліпеня. – С. 2.
442. Лазарэтаў, В. Ведамасныя заслоны / В. Лазарэтаў // Звязда. – 1963. – 8 лютага. – С. 2.
443. Лазарь, Л. Забастовка авиадиспетчеров отменяется / Л. Лазарь // СБ. – 1991. – 13 августа. – С. 1.
444. Лалыко, Н. Закрепить и приумножить / Н. Лалыко // ЗБД. – 1982. – № 3. – С. 5.
445. Ларин, А. За слаженную работу железнодорожного транспорта // СБ. – 1955. – 9 декабря. – С. 2.
446. Лашкевич, Н. Последствия безнаказанности / Н. Лашкевич // СБ. – 1982. – 10 февраля. – С. 2.
447. Лебедева, А. Медицинское обслуживание рабочих «Нефтьстроя» / А. Лебедева // ЗБ. – 1959. – № 11. – С. 64.
448. Леванчук, С. Дорога длиною в 60 лет / С. Леванчук // ТБ. – 1991. – 25 июня. – С. 1, 3.
449. Ленинградский институт инженеров водного транспорта // РБ. – 1946. – 8 июня. – С. 2.
450. Лешко, Ф. Народный контроль в действии / Ф. Лешко, С. Синельников // ЖБ. – 1980. – 8 января. – С. 2.
451. Лещенко, Н. Из истории / Н. Лещенко // ТВ. – 1996. – 5 июня. – С. 1, 4.
452. Лещенко, Н. Доказали на практике / Н. Лещенко // ТБ. – 1991. – 7 августа. – С. 1.
453. Лещенко, Н. На 200 рублей больше / Н. Лещенко // ТБ. – 1991. – 5 октября. – С. 1.
454. Лигай, К. Структура торговли между странами СЭВ / К. Лигай, Л. Фокина // ВЭ. – 1979. – № 12. – С. 94–103.
455. Лис, А. По новым адресам / А. Лис // СБ. – 1965. – 25 марта. – С. 4.
456. Лис, А. Речники строят жилье // А. Лис // СБ. – 1957. – 15 декабря. – С. 3.
457. Лісаў, І. Скарасным метадам / І. Лісаў // Звязда. – 1948. – 1 жніўня. – С. 2.
458. Литвин, А. Всегда в пути / А. Литвин // СБ. – 1970. – 24 января. – С. 2.
459. Логинов, Е. Семилетку – досрочно / Е. Логинов // ГА. – 1960. – № 7. – С. 1 – 2.

460. Ломако, З. Как работаешь, так и живешь / З. Ломако // АТ. – 1991. – № 2. – С. 51.
461. Лосавно, Г., Комаров, В. Перспективные автобусы Львовского завода / Г. Лосавно, В. Комаров // АТ. – 1990. – № 8. – С. 38.
462. Лосева, З. За здоровые условия труда / З. Лосева // ЖБ. – 1985. – 17 января. – С. 2.
463. Лохманенко, Л. «Богачи» из первого автобусного / Л. Лохманенко // ЗЮ. – 1979. – 4 марта. – С. 3.
464. Лунин, Н., Луканкин, В. Что мешает машинистам–тяжеловесникам / Н. Лунин, В. Луканкин // СТ. – 1956. – № 1. – С. 72 – 75.
465. Луценко, В. Деятельность КПСС по обеспечению бесперебойной работы железнодорожного транспорта (1941–45 гг.) / В. Луценко – М.: Политиздат, 1969. – 278 с.
466. Луцевич, Т. Жилье: реальна ли программа? / Т. Луцевич // ТБ. – 1990. – 31 марта. – С. 1–2.
467. Луцкевич, И. Завод, обновляющий шины / И. Луцкевич // СБ. – 1963. – 5 июля. – С. 4.
468. Луцевич, Т. По пути роста и стабильности / Т. Луцевич // ТБ. – 1991. – 23 октября. – С. 1.
469. Лучанин, И. Новые рубежи / И. Лучанин // СБ. – 1950. – 8 января. – С. 3.
470. Лыч, Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту БССР (верасень 1943–1970 гг.) / Л.М. Лыч – Мн.: Навука і тэхніка, 1976. – 224 с.
471. 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.
472. Лыч, Л.М. Железнодорожники Белоруссии в годы семилетки (1959–1965 гг.) / Л.М. Лыч – Автореф. на соискание учен. степ. канд. ист. наук. Лыч, Л.М. – Минск, ООИ АН БССР, 1981. – 18 с.
473. Материалы, 1946–47 гг., МАТ // НАРБ. – Ф. 873. – Оп. 2. – Д. 1Б.
474. Материалы, 1948 г., МАТ // НАРБ. – Ф. 873. – Оп. 2. – Д. 3.
475. Материалы водного транспорта, 1947 г. // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 3. – Д. 1373.
476. Материалы о работе ГВФ, 1948 г. // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 3. – Д. 1386.
477. Материалы о работе МАТ, 1950 г. // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 3. – Д. 1396.
478. Материалы, 1956 г., СМ БССР // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 4. – Д. 2776.
479. Материалы, 1961 г., СМ БССР // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 194.
480. Материалы комиссии Бюро СМ БССР по координации работы транспорта, 1963 г. // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 776.
481. Материалы секции транспорта, связи и торгово–бытового обслуживания населения 1976–78 гг. // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 5367.
482. Материалы о деятельности Республиканского Совета по координации транспорта, 1978–79 гг. // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 6212.
483. Материалы о выполнении постановлений, 1979–80 гг. // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 6629.
484. Материалы, ГУРФ, 1956–57 гг. // НАРБ. – Ф. 1006. – Оп. 4. – Д. 1.
485. Материалы, ГУРФ, 1959–60 гг. // НАРБ. – Ф. 1006. – Оп. 4. – Д. 3.
486. Материалы, 1963 г., БСНХ // НАРБ. – Ф. 1131. – Оп. 1. – Д. 2488.
487. Материалы о работе, БЖД, 1951 г. // НАРБ. – Ф. 1141. – Оп. 1. – Д. 20.
488. Материалы Могилевского облсовета, 1958 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 509.
489. Материалы, Ленинский райисполком г. Могилева, 1972 г. // ГАМГО. – Ф. 2859. – Оп. 1. – Д. 322.
490. Материалы Могилевского облсовета, 1965–66 гг. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 1031.
491. Материалы по железным дорогам, 1943–44 гг. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 32.
492. Материалы по УСВР БЖД, 1944 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 34.
493. Материалы по кадрам железных дорог, 1942–44 гг. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 35.
494. Материалы по ГДУ БССР, 1944 // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 36.
495. Материалы ДДРП, 1944–45 гг. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 40.
496. Материалы МАТ, 1953 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 190.
497. Материалы о нарушениях законодательства, 1965 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 319.
498. Материалы, 1960–61 гг., Дорпрофсоюз БЖД // НАРБ. – Ф. 1141. – Оп. 2. – Д. 199.
499. Материалы комиссии Гомельского облсовета, 1967–68 // ГАГО. – Ф. 1174. – Оп. 7. – Д. 709.
500. Материалы совещания ВДРП, 1951 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 49.
501. Материалы по изучению приемов труда, ВДРП, 1951 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 96.
502. Материалы комиссии Гродненского горсовета за 1965–66 гг. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 1. – Д. 49.

503. Материалы комиссии Гродненского горсовета за 1967–68 гг. // ГАГро. – Ф. 484. – Оп. 1. – Д. 64.
504. Материалы комиссии Гродненского горсовета за 1971–72 гг. // ГАГро. – Ф. 484. – Оп. 1. – Д. 111.
505. Материалы комиссии Гродненского облсовета за 1975–77 гг. // ГАГро. – Ф. 1171. – Оп. 5. – Д. 60.
506. Материалы, 1959 г., КСК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 1 – Д. 295.
507. Материалы, 1959–60 гг., КСК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 1. – Д. 245.
508. Материалы, 1961 г., КГК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 1. – Д. 731.
509. Материалы, 1964 г., КПГК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 3. – Д. 148.
510. Материалы, 1966 г., КНК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 6. – Д. 91.
511. Материалы, 1969 г., КНК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 6. – Д. 719.
512. Материалы, 1969 г., КНК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 7. – Д. 863.
513. Материалы, 1971 г., КНК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 7. – Д. 62.
514. Материалы, 1973–74 гг., КНК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 7. – Д. 500.
515. Материалы, 1977–78 гг., КНК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 7. – Д. 1205.
516. Материалы, 1979–81 гг., КНК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 7. – Д. 1543.
517. Материалы, БУГА, 1965 г. // ГАВО. – Ф. 1530. – Оп. 1. – Д. 65.
518. Материалы, протоколы об отчетах депутатов, 1957–58 г., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 12. – Д. 570.
519. Материалы, справки проверки, 1963–64 гг., КПГК, // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 56.
520. Материалы, 1966 г., КНК, // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 238.
521. Материалы и информации, 1984 г., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 1168.
522. Материалы, информации, справки, 1987–88 гг., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 3. – Д. 105.
523. Материалы, справки, 1987 г., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 3. – Д. 106.
524. Материалы, документы о работе комиссий, 1967–68 г., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 241.
525. Материалы, документы о работе комиссий, 1969–71 гг., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 525.
526. Материалы об образовании и работе постоянных комиссий, 1971–73 гг., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 872.
527. Материалы, документы комиссии, 1975–77 гг., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 1414.
528. Материалы, документы об образовании и работе комиссий, 1977–79 гг., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 1703.
529. Материалы, документы, 1982 г., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 2200.
530. Материалы, переписка о работе транспорта, 1972 г., Витебский облисполком // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 1095.
531. Месячные отчеты, 1959 г. ЦСУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 3. – Д. 6471.
532. Месячные и квартальные отчеты, 1959 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 3. – Д. 6470.
533. Магистраль ускоряет ритм // СБ. – 1979. – 5 августа. – С. 2.
534. Майсейков, Ф. Наш вклад / Ф. Майсейков // СБ. – 1964. – 26 августа. – С. 2.
535. Майрин, В. НТО – автохозяйствам / В. Майрин // АБ. – 1966. – 17 марта. – С. 3.
536. Макаров, Г. Ответственность перед пассажирами / Г. Макаров // СС. – 1987. – № 2. – С. – 67 – 68.
537. Маковский, Г. Быстрее продвигать лесные грузы / Г. Маковский // ЖБ. – 1946. – 3 апреля. – С. 2.
538. Малашевский, В. И назвали «Брестской» / В. Малашевский // СБ. – 1983. – 26 июня. – С. 4.
539. Малиненко, Н. Важнейшие задачи / Н. Малиненко // КБ. – 1954. – № 6. – С. 20 – 29.
540. Малюгин, И.П. Полвека в пути / И.П. Малюгин. – Брест: МП «Спектр», 1996. – 220 с.
541. Мандрик, И.В. Развитие железнодорожного транспорта республики в 1970–1991 гг.: состояние, проблемы, уроки / И.В. Мандрик. – Витебск: УПП «Витебская областная типография», 2003. – 218 с.
542. Мандрик, И.В. Белорусская железная дорога в 70–х–80–х годах XX столетия / И.В. Мандрик – Витебск, УПП «Витебская областная типография», 2003. – 296 с

543. Мандрик, И.В. Деятельность партийных организаций по повышению производственной и общественно-политической активности работников железнодорожного транспорта Белоруссии (1966–70 гг.): автореф. ... дис. канд. ист. наук / И.В. Мандрик – Минск: ИИП при ЦК КПБ, 1982. – 16 с.
544. Маринкевич, Ю. На голубых магистралях «зеленый свет» / Ю. Маринкевич // НХБ. – 1984. – № 8. – С. 36 – 37.
545. Маркова, А.Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития / А.Н. Маркова – М.: Наука, 1977. – 158 с.
546. Мартынов, В., Николаева, Л. Перспективы развития общественного транспорта / В. Мартынов, Л. Николаева // СиАБ. – 1985. – № 1. – С. 7 – 9.
547. Маршрутами технического прогресса // «ЖТ». – 1991. – № 4. – С. 43.
548. Масляков, В., Федоров, В. Речной транспорт за годы семилетки / В. Масляков, В. Федоров // РТ. – 1966. – № 10. – С. 2 – 4.
549. Маталин, В.П., Пронин, В.Ф. Речной транспорт в 11 пятилетке / В.П. Маталин, В.Ф. Пронин – М.: Знание, 1983. – 56 с.
550. Матвеев, Ю. В республиканской комиссии по безопасности дорожного движения / Ю. Матвеев // ЗБД. – 1985. – № 3. – С. 4.
551. Мезин, В. На борту «Икара» / В. Мезин // СБ. – 1983. – 8 мая. – С. 2.
552. Мельникаў, Г. Дзесяць рэйсаў «Ул. Маякоўскага» / Г. Мельнікаў // РБ. – 1962. – 3 студзеня. – С. 2.
553. Мероприятия исполкома Минского городского Совета депутатов трудящихся, 1957 г. // СБ. – 1957. – 8 июня. – С. 1.
554. Мероприятия по улучшению подготовки шоферов // АТ. – 1955. – № 11. – С. 29.
555. Мизинов, В., Улицкий, П. Упорядочение заработной платы работников / В. Мизинов, П. Улицкий // СТ. – 1959. – № 3. – С. 50 – 54.
556. Миллион километров пробега // СБ. – 1948. – 10 октября. – С. 1.
557. Минское среднее ГПТУ № 32 // СБ. – 1986. – 23 июля. – С. 4.
558. Миронович, Н. Читатель–газета–читатель / Н. Миронович // ЖБ. – 1990. – 27 сентября. – С. 1.
559. Митаишвили, А. Транспортные издержки народного хозяйства / А. Митаишвили // ВЭ. – 1982. – № 3. – С. 42 – 53.
560. Митрофанов, В. Экономическая реформа на транспорте / В. Митрофанов // ПХ. – 1966. – № 11. – С. 1 – 12.
561. Митрофанов, В. Некоторые итоги хозяйственной реформы на железных дорогах / В. Митрофанов // ПХ. – 1968. – № 5. – С. 15 – 24.
562. Михайлов, С. К новым победам в труде / С. Михайлов // Химик – 1969 – 5 мая. – С. 1.
563. Михайлов, С. Новые рубежи нефтепроводчиков / С. Михайлов // Химик. – 1969. – 25 декабря. – С. 1.
564. Михайлов, А. Навести порядок в индивидуальном жилищном строительстве / А. Михайлов // ЖБ. – 1946. – 3 апреля. – С. 2.
565. Мишинкин, В. К новым свершениям // ГА. – 1967. – № 12. – С. 2 – 3.
566. Молодых, И. Пассажирский транспорт городов / И. Молодых // АТ. – 1980. – № 4. – С. 15.
567. Молчанова, А., Тицкий, Н. Щекинский метод на железнодорожном транспорте / А. Молчанова, Н. Тицкий // СТ. – 1982. – № 5. – С. 61 – 64.
568. Мурзин, М. Неуклонно повышать темпы и качество перевозок / М. Мурзин // КБ. – 1955. – № 3. – С. 22 – 26.
569. Мызников, А. Доброго пути, пассажир! / А. Мызников // СБ. – 1981. – 25 января – С. 2, 3.
570. Мызников, А. Минская прописка метро / А. Мызников // СБ. – 1978. – 1 января. – С. 2.
571. Наказы, справки, информации, 1957–58 гг., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 12. – Д. 571.
572. На автобусных линиях // СБ. – 1956. – 5 мая. – С. 2.
573. На воздушных трассах Белоруссии // СБ. – 1948. – 9 октября. – С. 3.
574. Нагорнов, А. На страже здоровья / А. Нагорнов // АБ. – 1966. – 7 июля. – С. 4.
575. Надбавка к заработку за высокую квалификацию и эффективность труда // СТ. – 1975. – № 8. – С. 138 – 148.
576. Назаров, М., Калинин, Б. Новая система оплаты труда работников речного флота / М. Назаров, Б. Калинин // «РТ». – 1960. – № 10. – С. 1 – 5.

577. На рабочем контроле // «ЖТ». – 1989. – № 2. – С. 24.
578. Наркевич, И. Больше внимания, озабоченности / И. Наркевич // АБ. – 1967. – 23 февраля. – С. 3.
579. Народное хозяйство Белорусской ССР в 1980 г. – Мн.: Наука и техника, 1981.
580. Народное хозяйство Белорусской ССР в 1981 г. – Мн.: Наука и техника, 1982.
581. Народное хозяйство Белорусской ССР в 1985 г. – Мн.: Наука и техника, 1986.
582. Народное хозяйство Белорусской ССР в 1988 г. – Мн.: Наука и техника, 1989.
583. Нарысы гісторыі Беларусі: у 2 ч. / пад рэд. М.П. Касцюка – Мінск, Беларусь, 1995. – Ч. 2. – 560 с.
584. На трассе дружбы // Химик. – 1977. – 9 августа. – С. 1.
585. На ударных новостройках семилетки // СБ. – 1960. – 13 февраля. – С. 3.
586. Наумов, Л. Первому – сорок / Л. Наумов // ЗБД. – 1987. – № 2. – С. 4–5.
587. Найш, М., Остащук, М. Для стальных магистралей / М. Найш, М. Остащук // Ниж. – 1971. – № 3. – С. 14–15.
588. Некрасов, Н. Новое в перевозках грузов / Н. Некрасов // СБ. – 1972. – 18 мая. – С. 3.
589. Нестеренко, Г. Десятки новых домов / Г. Нестеренко // ЖБ. – 1946. – 10 февраля. – С. 4.
590. Нестеров, В. «Дружба» набирает мощность / В. Нестеров // Химик. – 1974. – 31 августа. – С. 3.
591. Нехай, А. Урок пошел впрок / А. Нехай // СБ. – 1980. – 9 апреля. – С. 2.
592. Никитенко, С. Стальные магистрали республики / С. Никитенко // СБ. – 1968. – 25 октября. – С. 2.
593. Никитенко, В. Местным дорогам – заботливого хозяина / В. Никитенко // КБ. – 1975. – № 1. – С. 49–51.
594. Никитенко, В.Г., Гуцев, Е.Г. Транспорт в народнохозяйственном комплексе БССР. / В.Г. Никитенко, Е.Г. Гуцев – Мн.: Наука и техника, 1978. – 105 с.
595. Новак, Л. О преимущественном медобслуживании / Л. Новак // ОТиСС. – 1970. – № 10. – С. 8–10.
596. Новаш, В. «КамАЗ» напрокат / В. Новаш // СБ. – 1986. – 10 июля. – С. 1.
597. Новое положение об оплате труда плавсостава в межнавигационный период // РБ. – 1944. – 28 декабря. – С. 2.
598. Новые дома для железнодорожников // СБ. – 1952. – 31 декабря. – С. 3.
599. Носова, Р.Б. Трубопроводный транспорт / Р.Б. Носова – М.: Знание, 1986. – 47 с.
600. Нужна стройная система распространения передового опыта // СТ. – 1976. – № 1. – С. 57–62.
601. Общесоюзные показатели, 1953 г., СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 2. – Д. 3871.
602. Окончательный вариант выступления Л.Кагановича, 6 июля 1955 г. // РГА СПИ. – Ф. 81. – Оп. 3. – Д. 30.
603. Об обеспечении безопасности движения, 1990 г., СМ СССР // ГА РФ. – Ф. 5446. – Оп. 162. – Д. 662.
604. О мерах по стабилизации работы, 1990 г., СМ СССР // ГА РФ. – Ф. 5446. – Оп. 162. – Д. 678.
605. О совершенствовании хозяйственного механизма, 1989–90 гг., СМ СССР // ГА РФ. – Ф. 5446. – Оп. 162. – Д. 677.
606. О проверке выполнения, материалы, 1966 г., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 198.
607. О результатах проверки информации, 1987–88 гг., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 3. – Д. 107.
608. Отчеты, 1970 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 366.
609. Отчеты, 1971 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 389.
610. Отчеты, 1972 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 412.
611. Отчеты о грузообмене, 1945 г., СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 283А.
612. Отчет о транспорте, 1950 г., СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 2476.
613. Отчет УРТ, 1955 г., СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 2. – Д. 4716.
614. Отчет о работе автотранспорта, 1945 г., СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 273.
615. Отчет МАТ, 1946 г., СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 601.
616. Отчет МАТ, 1950 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 2489.
617. Отчет МАТШД, 1955 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 2. – Д. 4714.
618. Отчеты автотранспорта, 1957 г., СНХ // НАРБ. – Ф. 1131. – Оп. 1. – Д. 1725–А.
619. Отчеты по железным дорогам, 1945 г., СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 277.
620. Отчеты железных дорог, 1945 г., СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 279.

621. Отчеты по транспорту, 1955 г., СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 2. – Д. 4713.
622. Отчет БЖД, 1958 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 3. – Д. 5994.
623. Отчет УРСторга, 1966 г., ГУРФ // НАРБ. – Ф. 1006. – Оп. 3. – Д. 298.
624. Отчет УРСторга, 1980 г., ГУРФ // НАРБ. – Ф. 1006. – Оп. 3. – Д. 973.
625. Отчеты, 1967 г., КНК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 4. – Д. 198.
626. Отчеты, 1983 г., НУНД // ЗГА в г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 1. – Д. 165.
627. Отчеты БЛЖД, 1945–46 гг. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18 – Д. 63.
628. Отчеты БЛЖД, 1946 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 72.
629. Отчет Брестского отделения БЖД, 1954 г. // ГАБО. – Ф. 234. – Оп. 1. – Д. 83.
630. Отчет Брестского отделения БЖД, 1964 г. // ГАБО. – Ф. 234. – Оп. 1. – Д. 300.
631. Отчет ВДБУП, 1976 г. // ГАГО. – Ф. 3417. – Оп. 3. – Д. 62.
632. Отчет ВДБУП, 1977 г. // ГАГО. – Ф. 3417. – Оп. 3. – Д. 79.
633. Отчет ГРУ, ВДРП, 1953 г. // ГАГО. – Ф. 1921. – Оп. 1. – Д. 21.
634. Отчеты, справки, 1949 г., Витебский обком КП(б)Б // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 2. – Д. 444.
635. Отчеты парткомов, 1945 г., Витебский обком КП(б)Б // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 1. – Д. 425.
636. Отчеты, докладные, 1945–47 гг., Витебский обком КП(б)Б // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 1. – Д. 426.
637. Отчеты, 1955 г., Витебский обком КПБ // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 4. – Д. 276.
638. Обеспечение безопасности движения // АБ. – 1969. – 1 июня. – С. 2.
639. Облитко, М. Ненужный трест / М. Облитко // СБ. – 1956. – 11 июля. – С. 3.
640. Образаў, Е. Кадры – гэта галоўнае / Е. Образаў // РБ. – 1962. – 23 сакавіка. – С. 1.
641. Образцова, В., Антонов, В. Цифры и факты / В. Образцова, В. Антонов // ТВ. – 1999. – 10 марта. – С. 3.
642. Обсуждение проекта «Основных направлений экономического и социального развития СССР» // ПХ. – 1986. – № 1. – С. 9 – 44.
643. Обухов, Б. За технический прогресс в белорусском автомобилестроении / Б. Обухов // СБ. – 1959. – 26 июля. – С. 2.
644. Овчинников, В. Резервы трудоспособности / В. Овчинников // ОТиСС. – 1971. – № 8. – С. 12 – 13.
645. Озеров, И. Первая в Белоруссии / И. Озеров // СБ. – 1963. – 8 декабря. – С. 1.
646. Окулинский, К. Бассейн в автопарке / К. Окулинский // СП. – 1985. – № 2. – С. 26.
647. Окулич, Ю. Ровнясь на передовиков / Ю. Окулич // СБ. – 1980. – 5 октября. – С. 1.
648. Окуньков, Л. Переводы на другую работу внутри предприятия / Л. Окуньков // СТ. – 1975. – № 5. – С. 131 – 137.
649. О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта // РБ. – 1947. – 30 сентября. – С. 1.
650. О практике введения новых условий оплаты труда работников автотранспорта // СТ. – 1974. – № 6. – С. 38 – 46.
651. Оплата труда работников железнодорожных цехов // СТ. – 1962. – № 2. – С. 133 – 142.
652. Орлов, А. Материальная заинтересованность и система стимулирования / А. Орлов // СТ. – 1966. – № 5. – С. 34 – 39.
653. Орлов, Б.П. Развитие транспорта СССР. 1917–62 гг. / Б.П. Орлов – М.: АН, 1963.
654. Осипенко, Т. По рекам – на крыльях / Т. Осипенко // НХБ. – 1985. – № 10. – С. 7.
655. Осторожно: биосфера! // СБ. – 1977. – 26 июня. – С. 4.
656. Ответы на вопросы работников автотранспорта // СТ. – 1958. – № 4. – С. 139 – 142.
657. Отриновский, Е. Девять лет... заверяю / Е. Отриновский // СБ. – 1975. – 23 августа. – С. 2.
658. Очнев, Н. Распространение передового опыта / Н. Очнев // ГА. – 1956. – № 8. – С. 1 – 2.
659. Первичные материалы Гродненского облсовета, 1966 г. // ГАГрО. – Ф. 1171. – Оп. 3. – Д. 600.
660. Первичные материалы Гродненского облсовета, 1968 г. // ГАГрО. – Ф. 1171. – Оп. 3. – Д. 838.
661. Первичные материалы Гродненского облсовета, 1971 г. // ГАГрО. – Ф. 1171. – Оп. 4. – Д. 187.
662. Первичные материалы Гродноблисполкома, 1986 г. // ГАГрО. – Ф. 1171. – Оп. 5. – Д. 1930.
663. Переписка Ф.А. Сурганова, 1973 г. // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 1219.
664. Переписка В.Е. Лобанка. 1974–75 гг. // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 1222.

665. Переписка о работе ГВФ, 1951 г. // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 4. – Д. 2728.
666. Переписка о транспорте, 1954 г., СМ БССР // НАРБ. – Ф. 7. – Оп. 4. – Д. 2765.
667. Переписка о транспорте, 1962 г., Гомельский облисполком // ГАГО. – Ф. 1174. – Оп. 7. – Д. 393.
668. Переписка о транспорте, 1965 г. // ГАГО. – Ф. 1174. – Оп. 7. – Д. 576.
669. Переписка по транспорту, 1976 г. // ГАГО. – Ф. 1174. – Оп. 8. – Д. 694.
670. Переписка по транспорту, 1969 г. // ГАГО. – Ф. 1174. – Оп. 7. – Д. 973.
671. Переписка по транспорту, 1972 г. // ГАГО. – Ф. 1174. – Оп. 8. – Д. 195.
672. Переписка по транспорту, 1982 г. // ГАГО. – Ф. 1174. – Оп. 8. – Д. 1457.
673. Переписка по транспорту, 1988 г. // ГАГО. – Ф. 1174. – Оп. 8. – Д. 2145.
674. Переписка по транспорту, 1954 г., Могилевский облисполком // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 188.
675. Переписка по транспорту, 1965 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 1055.
676. Переписка по транспорту, 1963 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 9. – Д. 66.
677. Переписка по транспорту, 1967 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 1351.
678. Переписка по транспорту, 1973 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 2257.
679. Переписка, распоряжения, 1955 г., Витебский облисполком // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 12. – Д. 458.
680. Переписка о работе транспорта, 1968 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 481.
681. Переписка о работе транспорта, 1969–70 гг. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 600.
682. Переписка о работе транспорта, 1971 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 958.
683. Переписка о работе транспорта. 1971–72 гг. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 959.
684. Переписка, 1972 г., Витебский облисполком // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 961.
685. Переписка о работе транспорта, 1974–75 гг. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 1372.
686. Переписка о работе транспорта, 1977 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 1824.
687. Переписка Президиумов Верховных Советов СССР, БССР, 1983 г. // ГАГРО. – Ф. 1171. – Оп. 5. – Д. 1294.
688. По вопросам метрополитенов, 1989–90 гг., СМ СССР // ГА РФ. – Ф. 5446. – Оп. 162. – Д. 726.
689. По вопросам автотранспорта, 1988–90 гг., СМ СССР // ГА РФ. – Ф. 5446. – Оп. 162. – Д. 755.
690. По общим вопросам, декабрь 1987–90 гг., СМ СССР // ГА РФ. – Ф. 5446. – Оп. 162. – Д. 661.
691. По общим вопросам, март 1987–90 гг., СМ СССР // ГА РФ. – Ф. 5446. – Оп. 162. – Д. 670.
692. По общим вопросам, 1988–декабрь 1990 г., СМ СССР // ГА РФ. – Ф. 5446. – Оп. 162. – Д. 747.
693. По общим вопросам, 1989–90 г., СМ СССР // ГА РФ. – Ф. 5446. – Оп. 162. – Д. 758.
694. Политдонесения ГВФ, 1944 г. // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 3. – Д. 2.
695. Политдонесения ГВФ, 1945 г. // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 3. – Д. 6.
696. Постанционное отправление грузов, за 1951 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 2977.
697. Политинформации, 1948 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 109.
698. По Днепро-Бугскому каналу справки, 1945 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 56.
699. Постановления СНК БССР, 1944 г. // ГАГРО, – Ф. 1171. – Оп. 1. – Д. 7.
700. Постановления СМ СССР, 1961 г. // ГАМГО, – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 731.
701. Постановления СНК БССР, 3.01.–8.06.1945 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 7.
702. Постановления Президиума Верховного Совета БССР, 1947–49 гг. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 9. – Д. 313.
703. Постановления и распоряжения СНК и СМ СССР, 1946–47 гг. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 10.
704. Постановления СМ БССР, 31.05.–31.08.1946 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 12.
705. Постановления СМ БССР и ЦК КП(б)Б, 1.03.–12.1946 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 14.
706. Постановления СМ БССР, 16.06.–28.08.1946 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 18.
707. Постановления СМ БССР, 1.08.–27.12.1946 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 20.
708. Постановления СМ БССР, 1.03.–1.12.1946 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 22.
709. Постановления СМ СССР, 1.08.–30.11.1947 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 24.
710. Постановления СМ БССР, 1.01.–30.06.1947 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 28.
711. Постановления СМ БССР, 1.03.–31.08.1947 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 29.
712. Постановления СМ БССР, июль–декабрь 1947 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 30.
713. Постановления СМ БССР на 1947 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 31.

714. Постановления и распоряжения Советов Министров СССР и БССР. 2.01.–31.12.1949 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 43.
715. Постановления и распоряжения Советов Министров СССР и БССР. 3.01.–30.12.1950 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 68.
716. Постановления и распоряжения Советов Министров СССР и БССР. 2.01.–31.12.1952 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 117.
717. Постановления и распоряжения Советов Министров СССР и БССР. 2.01.–31.02.1953 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 139.
718. Постановления и распоряжения Советов Министров СССР и БССР. 2.01.–31.12.1955 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 185.
719. Постановления и распоряжения Советов Министров СССР и БССР. 2.01.–31.12.1956 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 204.
720. Постановления и распоряжения Советов Министров СССР и БССР. 2.01.–31.12.1957 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 223.
721. Постановления и распоряжения СМ СССР и БССР за 1958 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 244.
722. Постановления и распоряжения СМ СССР за 1959 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 270.
723. Постановления СМ БССР за 1959 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 271.
724. Постановления, указы Президиумов Верховных Советов СССР и БССР за 1960 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 301.
725. Постановления и распоряжения СМ СССР за 1960 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 302.
726. Постановления и распоряжения СМ СССР за 1961 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 330.
727. Постановления СМ БССР за 1961 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 331.
728. Постановления СМ БССР за 1962 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 359.
729. Постановления, указы Президиумов Верховных Советов СССР и БССР за 1965 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 372.
730. Постановления, указы Президиумов Верховных Советов СССР и БССР за 1967 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 404.
733. Постановления и распоряжения Советов Министров СССР и БССР за 1968 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 418.
734. Постановления и распоряжения СМ СССР за 1969 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 434.
735. Постановления и распоряжения СМ БССР за 1969 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 435.
736. Постановления СМ БССР за 1970 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 449.
737. Постановления и распоряжения Советов Министров СССР и БССР за 1971 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 465.
738. Постановления и распоряжения Советов Министров СССР и БССР за 1972 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 479.
739. Постановления и распоряжения СМ СССР за 1973 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 492.
740. Постановления и распоряжения СМ БССР за 1973 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 493.
741. Постановления и распоряжения СМ БССР за 1974 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 511.
742. Постановления и распоряжения СМ БССР за 1980 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 635.
743. Постановления и распоряжения СМ БССР за 1981 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 658.
744. Постановления и распоряжения СМ БССР за 1982 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 680.
745. Постановления и распоряжения СМ БССР за 1983 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 701.
746. Постановления и распоряжения Советов Министров СССР и БССР за 1963 г.// ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 28. – Д. 15.
747. Постановления, указы Президиумов Верховных Советов СССР и БССР за 1972 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 478.
748. Постановления, материалы, 1960–61 гг. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 138.
749. Приказы по МАТ БССР, 9.01.–30.12.1957 г.// ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 39.
750. Приказы по МАТ БССР, 7.03.–20.12.1957 г.// ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 52.
751. Постановления, материалы, 1967 г., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 291.
752. Постановление Президиума обкома профсоюзов, 1959 г.// ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 331.

753. Постановления Президиума обкома профсоюзов, 1960 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 342.
754. Постановления, материалы о работе профсоюзных организаций, 1962 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 349.
755. Постановления, решения Витебского облисполкома, 1973 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 435.
756. Постановления СМ БССР, 1969 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 436.
757. Постановления, материалы, 1967–68 гг., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 292.
758. Постановления, материалы, 1979 г., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 1013.
759. Постановления Советов Министров СССР и БССР, 1951 г. // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 2. – Д. 751.
760. Предложения, указы избирателей, 1966 г., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 134.
761. Приказы МРФ, 1947 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 100.
762. Приказы ЗО ЖД, 1947 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 90.
763. Приказы НКПС, 1944–45 гг. // ГАВО. – Ф. 234. – Оп. 1. – Д. 1.
764. Приказы начальника отделения БЛЖД, 1951 г. // ГАВО. – Ф. 234. – Оп. 1. – Д. 38.
765. Приказы начальника Брестского отделения БЖД, 1970 г. // ГАВО. – Ф. 234. – Оп. 1. – Д. 466.
766. Приказы Брестского областотреста, 1960 г. // ГАВО. – Ф. 138. – Оп. 1. – Д. 70.
767. Приказы ВДРП, 1956 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 612.
768. Приказы ВДРП, 1958 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 620.
769. Приказы ГУРФ, 1964 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 658.
770. Приказы ГУРФ, 1965 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 665.
771. Приказы ГУРФ, 1967 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 686.
772. Приказы ГУРФ, 1969 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 703.
773. Приказы ГУРФ, 1971 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 726.
774. Приказы ГУРФ, 1973 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 748.
775. Приказы ГУРФ, 1974 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 761.
776. Приказы ГУРФ, 1975 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 774.
777. Приказы ГУРФ, 1976 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 788.
778. Приказы ГУРФ, 1977 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 802.
779. Приказы ГУРФ, 1979 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 833.
780. Приказы ГУРФ, 1980 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 847.
781. Приказы ГУРФ, 1982 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 877.
782. Приказы ГУРФ, 1983 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 894.
783. Приказы ГУРФ, 1986 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 940.
784. Приказы ГУРФ, 1987 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 952.
785. Приказы ГУРФ, 1990 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 980.
786. Приказы, Гомельский областотрест, 1956 г. // ГАГО. – Ф. 165. – Оп. 1. – Д. 2.
787. Приказы Гомельского областотреста, 1962 г. // ГАГО. – Ф. 165. – Оп. 1. – Д. 51.
788. Приказы Гомельского областотреста, 1964 г. // ГАГО. – Ф. 165. – Оп. 1. – Д. 86.
789. Приказы Гомельского областотреста за 1966 г. // ГАГО. – Ф. 165. – Оп. 1. – Д. 121.
790. Приказы Управления нефтепровода «Дружба», 1980–81 гг. // ЗГА в. г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 1. – Д. 125.
791. Приказы, 1982 г., НУНД // ЗГА в. г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 1. – Д. 145.
792. Приказы, 1984 г., НУНД // ЗГА в. г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 1. – Д. 166.
793. Приказы начальника Управления нефтепровода «Дружба», 1986 г. // ЗГА в. г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 1. – Д. 181.
794. Приказы, 1988 г., НУНД // ЗГА в. г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 1. – Д. 195.
795. Приказы Наркома госконтроля БССР, 1943–44 гг. // НАРБ. – Ф. 690. – Оп. 1. – Д. 63.
796. Приказы ГУ ГВФ, 1944–51 гг. // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 1. – Д. 1.
797. Приказы ГУ ГВФ, 1954 г. // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 1. – Д. 10.
798. Приказы УТОМР, 1951 г. // НАРБ. – Ф. 1006. – Оп. 1. – Д. 5.
799. Приказы УРТ, 1955 г. // НАРБ. – Ф. 1006. – Оп. 1. – Д. 11.
800. Приказы ГУ ГВФ. 1944–51 гг. // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 1. – Д. 1.

801. Приказы по МАТШД СССР и БССР, 1954–55 гг. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 1.
802. Приказы по Витебскому областотресту, 15.04.–29.12.1955 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 4.
803. Приказы по МАТШД БССР, 2.02.–23.12.1955 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 6.
804. Приказы по МАТШД БССР, 1.07.–20.12.1955 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 10.
805. Приказы по МАТШД БССР, 10.01.–28.12.1956 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 23.
806. Приказы по МАТ БССР, 12.01.–28.12.1957 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 37.
807. Приказы ГУАТ при СМ БССР, 31.01.–21.12. 1959 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 87.
808. Приказы, справки, 1959–60-е гг., Витоблаводотрест // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 90.
809. Приказы ГУАТ при СМ БССР, 3.01.–31.12.1960 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 118.
810. Приказы и распоряжения ГУАТ при СМ БССР, 2.07.–27.12.1960 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 119.
811. Приказы, материалы, 1960–61 гг., Витоблаводотрест // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 130.
812. Приказы, планы, 1960 г., Витоблаводотрест // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 131.
813. Приказы ГУАТ при СМ БССР, 1960–61 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 129.
814. Приказы ГУАТ при СМ БССР. 16.01.–30.12.1962 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 284.
815. Приказы ГУАТ при СМ БССР. 6.01.–29.12.1962 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 285.
816. Приказы Министра автотранспорта БССР. 1968 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 376.
817. Приказы Министра автотранспорта БССР, 1970 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 393.
818. Приказы Министра автотранспорта БССР, 1972 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 419.
819. Приказы Министра автотранспорта БССР, 1973 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 436.
820. Приказы, показатели, 1955 г., Витоблаводотрест // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 7.
821. Приказы Витоблаводотреста, 3.01.–31.12.1957 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 38.
822. Приказы Витоблаводотреста, 1957 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 49.
823. Приказы Витоблаводотреста, 3.01.–31.12.1958 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 54.
824. Приказы ГУАТ при СМ БССР, 11.05.–19.11.1959 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 74.
825. Приказы, постановления, 30.01. – 25.12. 1959 г., Витоблаводотрест // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 75.
826. Приказы ГУАТ при СМ БССР, 1.07.1959–4.05.1960 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 76.
827. Приказы, постановления, 6.09.–17.12.1960 г., Витоблаводотрест // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 341.
828. Приказы, 3.01.–12.04.1972 г., Витоблаводотрест // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 420.
829. Приказы, 4.01.–3.05.1973 г., Витоблаводотрест // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 437.
830. Приказы, 3.05. –31.08.1973 г., Витоблаводотрест // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 438.
831. Проверка АТК, 1958 г., КСК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 1. – Д. 104.
832. Проекты, Транспортный отдел ЦК ВКП(б), 1944–45 гг. // РГА СПИ. – Ф. 17. – Оп. 124. – Д. 13.
833. Проекты решений Могилевского облисполкома, 1969 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 1601.
834. Просьбы, предложения, 1965 г., Могилевский облисполком // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 1054.
835. Протокол ВДРП, 1947 г. // ГАГО. – Ф. 1950. – Оп. 1. – Д. 1.
836. Протоколы совещаний, ВДБУП, 1949 г. // ГАГО. – Ф. 3417. – Оп. 1. – Д. 23.
837. Протоколы совещаний, ВДБУП, 1971 г. // ГАГО. – Ф. 3417. – Оп. 3. – Д. 3.
838. Протоколы ГРУ ВДРП, 1953 г. // ГАГО. – Ф. 1921. – Оп. 1. – Д. 5.
839. Протоколы ГРУ ВДРП, 1954 г. // ГАГО. – Ф. 1921. – Оп. 1. – Д. 12.
840. Протокол сессии Могилевского облсовета, 1948 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 1. – Д. 60.
841. Протокол сессии Могилевского облсовета, 1950 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 1. – Д. 122.
842. Протокол сессии Могилевского облсовета, 1952 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 1. – Д. 221.
843. Протокол сессии Могилевского облсовета, 1959 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 698.
844. Протокол сессии Могилевского облсовета, 1961 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 797.
845. Протокол сессии Могилевского облсовета, 1963 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 9. – Д. 12.
846. Протокол сессии Могилевского облсовета, 1965 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 992.
847. Протоколы Могилевского облисполкома, 1944 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 1. – Д. 3.
848. Протоколы Могилевского облисполкома, 1956 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 10. – Д. 1.
849. Протоколы Могилевского облисполкома, 1961 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 10. – Д. 6.
850. Протоколы Могилевского облисполкома, 1962 г. // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 864.

851. Протоколы Могилевского горисполкома, 1950 г. // ГАМГО. – Ф. 11. – Оп. 5. – Д. 37.
852. Протоколы Ленинского райисполкома, г. Могилев, 1963 г. // ГАМГО. – Ф. 2859. – Оп. 1. – Д. 7.
853. Протоколы Гродненского горсовета, 1946 г. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 1. – Д. 1.
854. Протоколы Гродненского горсовета, 1948 г. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 1. – Д. 2.
855. Протоколы сессий Гродненского горсовета, 1954 г. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 1. – Д. 11.
856. Протоколы сессий Гродненского горсовета, 1957 г. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 1. – Д. 21.
857. Протоколы сессий Гродненского горсовета, 1960 г. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 1. – Д. 27. – Т. 1.
858. Протоколы сессий Гродненского горсовета, 1962 г. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 1. – Д. 35. – Т. 1.
859. Протоколы сессий Гродненского горсовета, 1964 г. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 1. – Д. 44.
860. Протоколы комиссии Гродненского горсовета, 1969 г. // ГАГРО. – Ф. 484. – Оп. 1. – Д. 80.
861. Протоколы Гродненского облисполкома, 1945 г. // ГАГРО. – Ф. 1171. – Оп. 1. – Д. 32.
862. Протокол сессии Гродненского облсовета, 1989 г. // ГАГРО. – Ф. 1171. – Оп. 5. – Д. 2448.
863. Протоколы БРК профсоюза авиаработников. 1946–47 гг. // НАРБ. – Ф. 1077. – Оп. 1. – Д. 4.
864. Протоколы Брестского горисполкома, 1954 г. // ГАБО. – Ф. 783. – Оп. 3. – Д. 76.
865. Протоколы Брестского облисполкома, 1945 г. // ГАБО. – Ф. 815. – Оп. 1. – Д. 59.
866. Протоколы, 1973 г., Брестский облвтотрест // ГАБО. – Ф. 138. – Оп. 1. – Д. 276.
867. Протокол Брестского облсовета, 1963 г. // ГАБО. – Ф. 815. – Оп. 12. – Д. 19.
868. Протоколы Московского райсовета Бреста, 1987–90 гг. // ГАБО. – Ф. 139. – Оп. 1. – Д. 256.
869. Протокол Брестского облсовпрофа, 1967 г. // ГАБО. – Ф. 797. – Оп. 1. – Д. 250.
870. Планы НОТ, 1977 г., НУНД // ЗГА в г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 2. – Д. 23.
871. Протоколы профсобраний, 1970 г., ПУНД // ЗГА в г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 2. – Д. 1.
872. Протоколы профсобраний, 1974 г., НУНД // ЗГА в г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 2. – Д. 11.
873. Протоколы профсобраний, 1977 г., НУНД // ЗГА в г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 2. – Д. 23.
874. Протоколы профкома ГУРФ, 1987–88 гг. // НАРБ. – Ф. 1006. – Оп. 3. – Д. 1259.
875. Протоколы профсобраний 1948–49 гг., МАТ // НАРБ. – Ф. 873. – Оп. 2. – Д. 4.
876. Протоколы №№ 1–10 заседаний комиссии по транспорту и связи, 1963–66 гг., ВС БССР // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 662.
877. Протоколы №№ 1–5 заседаний, 1965–66 гг., ВС БССР // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 667.
878. Протоколы №№ 1–16 комиссии 1967–71 гг., ВС БССР // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 861.
879. Протоколы заседаний, 1974 г., ВС БССР // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 1135.
880. Протоколы №№ 1–17 комиссии, 1980–84 гг., ВС БССР // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 1941.
881. Протоколы №№ 1–15 комиссии, 1985–89 гг. ВС БССР // НАРБ. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 2467.
882. Протокол 7-й сессии от 23 сентября 1958 г., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 12. – Д. 588.
883. Протоколы, 1949 г., Витебский обком КП(б)Б // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 2. – Д. 445.
884. Протоколы, 1946 г., Витебский обком КП(б)Б // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 1. – Д. 719.
885. Протоколы, 24.12.1943–1944 г., первичная организация КП(б)Б 6-го отделения службы движения ЗЖД // ГАВО. – Ф. 146 – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 1.
886. Протоколы, 1945 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 2.
887. Протоколы, 1946 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 3.
888. Протоколы, 1947 г., первичная организация КП(б)Б НОД-6 ЗЖД // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 4.
889. Протоколы, 1949 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 9.
890. Протоколы, 1952 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 18.
891. Протоколы, 1956 г., первичная организация КПБ Витебского отделения КЖД // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 29.
892. Протоколы, 1964 г., первичная организация КПБ Витебского отделения БЖД // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 44.
893. Протоколы, 1965 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 46.
894. Протоколы, 1966 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 48.
895. Протоколы, 1979 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 61.
896. Протоколы, 1981 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 63.
897. Протоколы, 1986 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 69.

898. Протоколы, 1945 г., первичная организация КП(б)Б ОРС ДН-4, ст. Орша // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 2349.
899. Протоколы, 1947 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 2354.
900. Протоколы, 1952 г., первичная организация КПБ ОРС НОД-1, Минского отделения ст. Орша // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 2367.
901. Протоколы, 1953 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 2370.
902. Протоколы, 1954 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 2373.
903. Протоколы, 1956 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 2379.
904. Протоколы, 1958 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 2384.
905. Протоколы, 1961 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 2391.
906. Протоколы, 1964 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 2394.
907. Протоколы, 1968 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 2398.
908. Протоколы, 1969 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 2399.
909. Протоколы, 1970 г. // ГАВО. – Ф. 146. – п. – ОАФ. – Оп. 3. – Д. 2400.
910. Протоколы, 1956 г., первичная организация КПБ Витебского облавтоотреста // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 1.
911. Протоколы, 1957 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 3.
912. Протоколы, 1959 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 7.
913. Протоколы, 1960 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 9.
914. Протоколы, 1961 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 12.
915. Протоколы, 1968 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 25.
916. Протоколы, 1969 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 26.
917. Протоколы, 1975 г., первичная организация КПБ Витебского облавтоуправления // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 32.
918. Протоколы, 1976 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 33.
919. Протоколы, 1983 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 40.
920. Протоколы, 1987 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 44.
921. Протоколы, 1945 г., первичная организация КП(б)Б управления трамвая, Витебск. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 16.
922. Протоколы, 1946 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 17.
923. Протоколы, 1948–49 гг. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 20.
924. Протоколы, 1950 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 23.
925. Протоколы, 1952 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 29.
926. Протоколы, 1956 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 41.
927. Протоколы, 1957 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 44.
928. Протоколы, 1959 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 50.
929. Протоколы, 1962 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 59.
930. Протоколы, 1967 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 69.
931. Протоколы, 1970 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 72.
932. Протоколы, 1972 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 74.
933. Протоколы, 1974 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 76.
934. Протоколы, 1975 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 77.
935. Протоколы, 1976 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 78.
936. Протоколы, 1977 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 79.
937. Протоколы, 1980 г., первичная организация КПБ трамвайно-троллейбусного управления, Витебск // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 82.
938. Протоколы, 1981 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 83.
939. Протоколы, 1982 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 84.
940. Протоколы, 1985 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 88.
941. Протоколы, 1987 г. // ГАВО. – Ф. 158. – п. – ОАФ. – Оп. 2. – Д. 91.
942. Протоколы, 1947 г., первичная организация КП(б)Б Витебского аэропорта // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 781.
943. Протоколы, 1950 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 784.
944. Протоколы, планы, 1957 г., первичная организация КПБ Витебского аэропорта // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 788.
945. Протоколы, 1961 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 792.

946. Протоколы, 1963 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 798.
947. Протоколы, 1964 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 800.
948. Протоколы, 1967 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 804.
949. Протоколы, 1971 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 808.
950. Протоколы, 1975 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 816.
951. Протоколы, 1976 г. // ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 818.
952. Протоколы, 11.01.–29.07.1977 г.// ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 820.
953. Протоколы, 17.08.–27.12.1977 г.// ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 819.
954. Протоколы, 1979 г.// ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 822.
955. Протоколы, 1980 г.// ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 823.
956. Протоколы, 1981 г.// ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 824.
957. Протоколы, 1983 г., первичная организация КПБ Витебского объединенного авиаотряда// ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 826.
958. Протоколы, 1984 г.// ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 827.
959. Протоколы, 1985 г.// ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 828.
960. Протоколы, 1986 г.// ГАВО. – Ф. 27. – п. – ОАФ. – Оп. 1. – Д. 829.
961. Протоколы, 1968 г., первичная организация КПБ Полоцкого управления нефтепровода «Дружба» // ГАВО. – Ф. 33. – п. – ОАФ. – Оп. 4. – Д. 2.
962. Протоколы, 1969 г. // ГАВО. – Ф. 33. – п. – ОАФ. – Оп. 4. – Д. 3.
963. Протоколы, 1972 г. // ГАВО. – Ф. 33. – п. – ОАФ. – Оп. 4. – Д. 6.
964. Протоколы, 1974 г. // ГАВО. – Ф. 33. – п. – ОАФ. – Оп. 4. – Д. 8.
965. Протоколы, 1975 г. // ГАВО. – Ф. 33. – п. – ОАФ. – Оп. 4. – Д. 9.
966. Протоколы, 1979 г., первичная организация КПБ Новополоцкого управления нефтепровода «Дружба» // ГАВО. – Ф. 33. – п. – ОАФ. – Оп. 4. – Д. 14.
967. Протоколы, 1980 г. // ГАВО. – Ф. 33. – п. – ОАФ. – Оп. 4. – Д. 15.
968. Протоколы, 1981 г. // ГАВО. – Ф. 33. – п. – ОАФ. – Оп. 4. – Д. 17.
969. Протоколы, 1984 г. // ГАВО. – Ф. 33. – п. – ОАФ. – Оп. 4. – Д. 24.
970. Протоколы, 1987 г. // ГАВО. – Ф. 33. – п. – ОАФ. – Оп. 4. – Д. 27.
971. Павлова, В. Главмосавтотранс / В. Павлова // СТ. – 1972. – № 4. – С. 35 – 44.
972. Павлович, И. С путевкой автомотоклуба / И. Павлович // СБ. – 1972. – 8 июня. – С. 4.
973. Павловский, Н. Магистраль дружбы / Н. Павловский // СБ. – 1984. – 6 ноября. – С. 2.
974. Палітыка, Г. Бригады метад – у абстаноўку / Г. Палітыка // РБ. – 1961. – 23 чэрвеня. – С. 1.
975. Панфилов, В. К единой системе оплаты труда / В. Панфилов // СТ. – 1957. – № 3. – С. 37 – 43.
976. Пейганович, А. Мобилизует соревнование / А. Пейганович // Химик. – 1976. – 4 сентября. – С. 3.
977. Петрушин, В. Жилой фонд нашей дороги за 30 лет / В. Петрушин // ЖБ. – 1948. – 12 декабря. – С. 2.
978. Пинчук, П. Вагонам быть в пути / П. Пинчук // СБ. – 1983. – 26 мая. – С. 2.
979. Платонов, К. Сколько стоит жизнь? / К. Платонов // СБ. – 1990. – 8 декабря. – С. 3.
980. Пленум ЦК КПБ. Речь П.М. Машерова // СБ. – 1967. – 4 марта. – С. 2.
981. Пленум ЦК КПБ. Доклад П.М. Машерова // СБ. – 1968. – 23 января. – С. 2.
982. Пленум ЦК КПБ. Доклад А.А. Смирнова // СБ. – 1970. – 9 апреля. – С. 2.
983. Пленум ЦК КПБ. Доклад Т.Я. Киселева // СБ. – 1982. – 26 января. – С. 2.
984. Пленум ЦК КПБ. Доклад Н.Н. Слюнькова // СБ. – 1984. – 11 января. – С. 2.
985. Пленум ЦК КПБ. Доклад Т.Я. Киселева // СБ. – 1982. – 3 декабря. – С. 1, 2.
986. Пленум ЦК КПБ. Доклад Е.Е. Соколова // СБ. – 1987. – 27 марта. – С. 2.
987. Положение о Министерстве автомобильного транспорта БССР, 13 апреля 1971 г. // СЗУ ПВС БССР ПР СМ БССР. – 1971. – № 12. – С. 295 – 304.
988. Положение «О постоянных комиссиях местных Советов народных депутатов БССР», 9 апреля 1981 г. // СЗУ ПВС БССР ПР СМ БССР. – 1981. – № 11. – С. 196 – 204.
989. Постановление VI Белорусской республиканской конференции // АБ. – 1967. – 27 апреля. – С. 2.
990. Постановление СМ СССР «О распространении постановления СМ СССР от 5 декабря 1946 г. «О фонде директора промышленных предприятий» на коммунальные и автотранспортные предприятия и хозяйства, 27 июня 1947 г. // СПР СМ СССР. – 1947. – № 5. – С. 85 – 86.

991. Постановление СМ СССР от 22 мая 1963 г. «О фондах предприятий отдельных отраслей народного хозяйства для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства» // РПП ХВ. М.: Политиздат, 1968. – Т. 5. – С. 334–335.

992. Постановление СМ СССР «О переводе железных дорог МПС на новую систему планирования и экономического стимулирования», 23 июня 1967 г. // СПР СМ СССР. – 1967. – № 15. – С. 332–342.

993. Постановление СМ СССР «О переводе предприятий автомобильного транспорта на новую систему планирования и экономического стимулирования», 30 сентября 1966 г. // РПП ХВ. М.: Политиздат, 1968. – Т. 6. – С. 243–246.

994. Постановление СМ СССР «О переводе предприятий речного транспорта союзных республик на новую систему планирования и экономического стимулирования», 7 июля 1967 г. // РПП ХВ. М.: Политиздат, 1968. – Т. 6. – С. 469–472.

995. Постановление СМ СССР «О переводе предприятий МГА на новую систему планирования и экономического стимулирования», 7 июня 1967 г. // РПП ХВ. М.: Политиздат, 1968. – Т. 6. – С. 408–411.

996. Постановление СМ СССР «О неотложных мерах по обеспечению перевозок грузов железнодорожным транспортом в 1968–70 гг.», 27 мая 1968 г. // РПП ХВ. М.: Политиздат, 1968. – Т. 6. – С. 734–741.

997. Постановление СМ СССР «О дополнительных мерах по улучшению использования грузового автомобильного транспорта», 6 июля 1973 г. // РПП ХВ. М.: Политиздат, 1974. – Т. 9. – С. 554–557.

998. Постановление СМ СССР «Об изменении порядка планирования перевозок грузов железнодорожным, морским и речным транспортом», 6 сентября 1957 г. // СПР СМ СССР. – 1957. – № 11. – С. 380.

999. Постановление СМ СССР «Об изменении порядка планирования капитальных вложений на жилищное, коммунальное, культурно-бытовое строительство и на развитие строительной индустрии», 30 мая 1958 г. // СПР СМ СССР. – 1958. – № 9. – С. 216–218.

1000. Постановление СМ СССР «О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта», 1 сентября 1947 г. // РПП ХВ. М.: Политиздат, 1968. – Т. 3. – С. 449–460.

1001. Постановление СМ БССР «Об ускорении развития автотранспорта общего пользования в 11 пятилетке» // СБ. – 1982. – 17 января. – С. 2–3.

1002. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976–80 гг.», 13 января 1977 г. // РПП ХВ. М.: Политиздат, 1977. – Т. 11. – С. 580–583.

1003. Постановление ЦК КПБ и СМ БССР «О мерах по улучшению и комплексному развитию БЖД в 1981–85 гг.» // СБ. – 1981. – 16 апреля. – С. 1–2.

1004. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах развития речного транспорта в 1981–85 гг.», 17 сентября 1979 г. // РПП ХВ. М.: Политиздат, 1981. – Т. 13. – С. 137–147.

1005. Постановление ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении работы транспорта по обслуживанию пассажиров», 9 августа 1984 г. // СПР СМ СССР. – 1984. – № 27. – С. 499–502.

1006. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О повышении эффективности использования автотранспортных средств», 5 августа 1983 г. // СПР СМ СССР. – 1984. – № 2. – С. 19–24.

1007. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О развитии железнодорожного транспорта в 1971–75 гг.», 2 июня 1971 г. // РПП ХВ. М.: Политиздат, 1974. – Т. 8. – С. 462–466.

1008. Постановление ЦК КПСС «О мерах по дальнейшему улучшению работы органов народного контроля и усилению партийного руководства ими в связи с принятием Закона о народном контроле СССР», 17 января 1980 г. // РПП ХВ. – М.: Политиздат, 1981. – Т. 13. – С. 263–266.

1009. Постановление Президиума ВС СССР «О задачах Советов народных депутатов», 23 января 1980 г. // РПП ХВ. М.: Политиздат, 1981. – Т. 13. – С. 269–271.

1010. Постановление Президиума ВС БССР «О состоянии и мерах по дальнейшему улучшению обслуживания населения БССР автомобильным транспортом», 28 февраля 1977 г. // СЗУ ПВС БССР ПР СМ БССР. – 1977. – № 7. – С. 87–93.

1011. Постановление Президиума ВС БССР «О работе Советов народных депутатов Брестской области и Министерства транспорта БССР», 28 декабря 1989 г. // СЗУ ПВС БССР ПР СМ БССР. – 1990. – № 1. – С. 7–9.

1012. Пайкин, Е. За обеденным столом – 500 человек / Е. Пайкин // СБ. – 1976. – 20 февраля. – С. 4.
1013. Паремский, Б. Дашавсий газ Белоруссии / Б. Паремский // СБ. – 1958. – 8 июня. – С. 2.
1014. Пенс, Б. Почему отстает депо Калининчи / Б. Пенс // ЖБ. – 1956. – 3 июля. – С. 2.
1015. Перетрутов, В. Условия эффективности материального стимулирования / В. Перетрутов // СТ. – 1968. – № 4. – С. 38 – 46.
1016. Перетрутов, В. Учесь опыт работы автомобильных хозяйств в новых условиях / В. Перетрутов // СТ. – 1966. – № 5. – С. 37 – 41.
1017. Перетрутов, В. Упорядочение заработной платы работников железнодорожного транспорта / В. Перетрутов // СТ. – 1960. – № 10. – С. 41 – 49.
1018. Персцін, Л. У будучых рачнікоў / Л. Персцін // РБ. – 1959. – 20 верасня. – С. 2.
1019. Петров, В. Эффективность капитальных вложений в транспорт СССР / В. Петров // ВЭ. – 1958. – № 1. – С. 110. – 119.
1020. Петров, В. Единая транспортная сеть СССР / В. Петров // ВЭ. – 1967. – № 6. – С. 3. – 14.
1021. Петрукович, А. Здесь готовят специалистов / А. Петрукович // СБ. – 1957. – 3 июля. – С. 2.
1022. Петрушин, В. Жилой фонд нашей дороги за 30 лет / В. Петрушин // ЖБ. – 1948. – 12 декабря. – С. 2.
1023. Пінскія самаходныя баржы // Звезда. – 1959. – 17 ліпеня. – С. 1.
1024. Пипко, Д. Автобус – автомобиль для всех / Д. Пипко // НиЖ. – 1967. – № 5. – С. 44 – 51.
1025. Писков, Г. Пассажирам – заботу и внимание / Г. Писков // ГА. – 1956. – № 9. – С. 24 – 26.
1026. Положение «О комиссии охраны труда фабричного, заводского, местного (цехового) комитета профсоюза» // ОТиСС. – 1963. – № 12. – С. 40 – 41.
1027. Постановление 2-го Пленума БРК профсоюза // АБ. – 1968. – 26 мая. – С. 2.
1028. Правдин, И. Беречь каждую каплю горючего / И. Правдин // СБ. – 1946. – 2 октября. – С. 2.
1029. Праздничная торговля // ЖБ. – 1947. – 7 ноября. – С. 4.
1030. Премирование тов. Морозова // ЖБ. – 1946. – 13 марта. – С. 1.
1031. Процеров, А. На Белорусской дороге нет условий для отдыха / А. Процеров // СБ. – 1945. – 5 октября. – С. 2.
1032. Пустовойтов, Л. Улучшение условий труда железнодорожников / Л. Пустовойтов, А. Левицкий // СТ. – 1964. – № 7. – С. 118 – 121.
1033. Пушин, К. Мы всегда чувствуем твою помощь, Москва / К. Пушин // СБ. – 1947. – 7 сентября. – С. 2.
1034. Пыжиков, А.В. Рождение сверхдержавы. 1945–53 гг. / А.В. Пыжиков, А.А. Данилов. – М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2002. – 319 с.
1035. Пятая сессия ВС БССР. Доклад А.Е. Андреева // ЗЮ. – 1977. – 2 марта. – С. 1–2.
1036. Пятая сессия ВС БССР. Доклад Н.Е. Авхимовича // СБ. – 1957. – 29 мая. – С. 3.
1037. Пятилетка – год завершающий // СБ. – 1971. – 5 февраля. – С. 3.
1038. Пятроў, Ф. Метад сумащэньня прафесій / Ф. Пятроў // РБ. – 1958. – 20 ліпеня. – С. 1.
1039. Распоряжения Гомельского облисполкома, 1944 г. // ГАГО. – Ф. 1174. – Оп. 7. – Д. 1.
1040. Распоряжения, 1950 г. // ГАГО. – Ф. 1174. – Оп. 7. – Д. 22.
1041. Распоряжения Гродненского облисполкома, 1947 г. // ГАГрО. – Ф. 1171. – Оп. 1. – Д. 84.
1042. Распоряжения, 1951 г. // ГАГрО. – Ф. 1171. – Оп. 2. – Д. 85.
1043. Распоряжения, 1953 г. // ГАГрО. – Ф. 1171. – Оп. 2. – Д. 409.
1044. Распоряжения, 1957 г. // ГАГрО. – Ф. 1171. – Оп. 2. – Д. 1027.
1045. Распоряжения, 1959 г. // ГАГрО. – Ф. 1171. – Оп. 2. – Д. 1326.
1046. Распоряжения, 1961 г. // ГАГрО. – Ф. 1171. – Оп. 3. – Д. 146.
1047. Распоряжения, 1963 г. // ГАГрО. – Ф. 1171. – Оп. 3. – Д. 299.
1048. Распоряжения, 1969 г. // ГАГрО. – Ф. 1171. – Оп. 3. – Д. 960.
1049. Распоряжения, постановления Витебского исполкома и обкома КПБ, 1959–60 гг. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 78.
1050. Распоряжения Витебского облисполкома, 1944 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 8. – Д. 9.
1051. Распоряжения, 1946 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 8. – Д. 67.
1052. Распоряжения, 1947 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 9. – Д. 43.
1053. Распоряжения, 1950 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 9. – Д. 360.
1054. Распоряжения СНК и СМ БССР. 1945–47 гг. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 15.
1055. Распоряжения Витебского облисполкома, 1955 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 12. – Д. 457.

1056. Распоряжения, 1956 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 12. – Д. 507.
1057. Распоряжения СМ БССР, 1959 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 272.
1058. Распоряжения СМ БССР, 1960 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 304.
1059. Распоряжения СМ БССР, 1971 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 466.
1060. Распоряжения СМ СССР, 1973 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 494.
1061. Распоряжения, постановления СМ БССР, 1975 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 530.
1062. Решения Брестского горисполкома, 1948 г. // ГАВО. – Ф. 783. – Оп. 1. – Д. 47.
1063. Решения Витебского облсовета, 1961–62 гг. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 12. – Д. 861.
1064. Решения, документы Витебского облсовета, 1963–64 гг. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 20. – Д. 50.
1065. Развитие железных дорог СССР за 1917–67 гг. М.: АН, 1967. – 456 с.
1066. Развивать хозяйственную инициативу // «ЖТ». – 1991. – № 8. – С. 27.
1067. Развитие транспортного комплекса / под ред. Л.В. Канторовича. – М.: Наука, 1980. – 234 с.
1068. Развитие системы пассажирских сообщений / Л.В. Канторович. – М.: Наука, 1984. – 237 с.
1069. Разработка и выполнение графика движения поездов // «ЖТ». – 1987. – № 12. – С. 60–61.
1070. Ракицкий, Е. Белорусские речники в годы советских пятилеток / Е. Ракицкий // «РТ». – 1977. – № 10. – С. 20–21.
1071. Раманаў, С. Чверць века на паравозе / С. Раманаў // Звезда. – 1947. – 23 верасня. – С. 2.
1072. Раманаў, С. Падрыхтоўка кваліфікаваных кадраў чыгуначнікаў / С. Раманаў // Звезда. – 1948. – 19 снежня. – С. 3.
1073. Раманаў, С. Рабкораўскі пражэктар / С. Раманаў // Звезда. – 1962. – 23 чэрвеня. – С. 2.
1074. Раманаў, С. Своечасовы вылет / С. Раманаў // Звезда. – 1967. – 2 лістапада. – С. 4.
1075. Раманаў, С. Вопыт наватара вучыць / С. Раманаў // Звезда. – 1968. – 10 студзеня. – С. 1.
1076. Раманаў, С. Другая беларуская электрычка будзеца / С. Раманаў // Звезда. – 1969. – 13 кастрычніка. – С. 4.
1077. Растет семья МАЗов // СБ. – 1960. – 5 октября. – С. 4.
1078. Рахманько В.Г., Бессольнов А.Б., Шовба В.А. Железная дорога Беларуси: История и современность. – Мн.: ОДО «Триолета», 2001. – 458 с.
1079. Рейд КНК БССР. Когда водитель в пути // СБ. – 1981. – 20 февраля. – С. 2.
1080. Республиканское совещание // СБ. – 1948. – 15 октября. – С. 2.
1081. Речной транспорт и совнархозы // «РТ». – 1958. – № 11. – С. 1–4.
1082. Речной транспорт за 50 лет // «РТ». – 1967. – № 9. – С. 46–47.
1083. Речной транспорт за 50 лет // «РТ». – 1967. – № 8. – С. 50–51.
1084. Речь тов. Котяша Г. // ЖБ. – 1956. – 31 января. – С. 2.
1085. Рогаль, П. Анализируем аварийность прошлого года / П. Рогаль // ЗБД. – 1981. – № 2. – С. 28.
1086. Рош, Н. Требования не удовлетворены / Н. Рош // СБ. – 1990. – 24 июля. – С. 2.
1087. Руве, А. Каб хутка імчаліся паязды / А. Руве // Звезда. – 1965. – 16 красавіка. – С. 2.
1088. Румов, С. Отдыхают и лечатся / С. Румов // СБ. – 1975. – 2 апреля. – С. 2.
1089. Рябченко, В. Проблемы загрузки / В. Рябченко // СБ. – 1981. – 29 сентября. – С. 2.
1090. Сведения ЦСУ СССР, 1966 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Д. 1383.
1091. Сведения ЦСУ СССР, 1968 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Д. 1959.
1092. Сведения ЦСУ СССР, 1970 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Д. 2626.
1093. Сведения ГВЦ ЦСУ СССР, 1971 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Т. 2. – Д. 2903.
1094. Сведения ГВЦ ЦСУ СССР, 1975 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Т. 3. – Д. 4251.
1095. Сведения ГВЦ ЦСУ СССР, 1976 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Т. 3. – Д. 4600.
1096. Сводные статотчеты ГУРФ, 1983 г. // НАРБ. – Ф. 1006. – Оп. 3. – Д. 1082.
1097. Сводные статотчеты, 1973 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 429.
1098. Сводные статотчеты, 1975 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 469.
1099. Сводные статотчеты, 1976 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 490.
1100. Сводные статотчеты, 1980 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 586.
1101. Сводные статотчеты, 1981 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 612.
1102. Сводные статотчеты, 1984 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 712.
1103. Сводные статотчеты, 1985 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 744.
1104. Сводный отчет, 1986 г., БУГА // НАРБ. – 1005. – Оп. 2. – Д. 791.
1105. Сводный отчет, 1987 г., БУГА // НАРБ. – 1005. – Оп. 2. – Д. 823.
1106. Сводный отчет, 1988 г., БУГА // НАРБ. – 1005. – Оп. 2. – Д. 857.

1107. Сводный отчет, 1989 г., БУГА // НАРБ. – 1005. – Оп. 2. – Д. 891.
1108. Сводный отчет МАТ, 1948 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 1588.
1109. Сводный отчет МАТ, 1951 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 2983.
1110. Сводный отчет МАТШД, 1953 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 2. – Д. 3869.
1111. Сводный отчет МАТШД, 1954 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 2. – Д. 4313.
1112. Состояние учета, 1961 г., КСК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 1. – Д. 722.
1113. Справки Дорпрофсожа, 1966–67 гг. // НАРБ. – Ф. 1141. – Оп. 2. – Д. 445.
1114. Справки, 1971 г., Могилевский облсовет // ГАМГО. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 1939.
1115. Справки, 1974 г., Могилевский облсовпроф // ГАМГО. – Ф. 1027. – Оп. 1. – Д. 693.
1116. Справки, 1963 г., КПГК // НАРБ. – Ф. 911. – Оп. 3. – Д. 126.
1117. Справки о железнодорожном транспорте, 1947–48 гг. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 86.
1118. Справки транспортных отделов обкомов КП(б)Б, 1948 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 110.
1119. Справки ВДРП, 1949 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 136.
1120. Справки МАТ, 1949–50 гг. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 154.
1121. Справки МАТ, 1952 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 187.
1122. Справки об автотранспорте, 1954 г. // НАРБ. – Ф. 4 П. – Оп. 18. – Д. 214.
1123. Справки, Транспортный отдел ЦК ВКП(б) 1944–май 1945 г. // РГА СПИ. – Ф. 17. – Оп. 124. – Д. 16.
1124. Справки, Транспортный отдел ЦК ВКП(б), 1944–45 гг. // РГА СПИ. – Ф. 17. – Оп. 124. – Д. 20.
1125. Справки, Транспортный отдел ЦК ВКП(б), 1945–март 1946 г. // РГА СПИ. – Ф. 17. – Оп. 124. – Д. 22.
1126. Справки, Транспортный отдел ЦК ВКП(б), апрель 1945–март 1946 г. // РГА СПИ. – Ф. 17. – Оп. 124. – Д. 23.
1127. Справки, Транспортный отдел ЦК ВКП(б), 1945–январь 1946 г. // РГА СПИ. – Ф. 17. – Оп. 124. – Д. 30.
1128. Справки, Транспортный отдел ЦК ВКП(б), 1945 г. // РГА СПИ. – Ф. 17. – Оп. 124. – Д. 39.
1129. Справки, Транспортный отдел ЦК ВКП(б), январь–февраль 1946 г. // РГА СПИ. – Ф. 17. – Оп. 124. – Д. 41.
1130. Справки, Транспортный отдел ЦК ВКП(б), январь–апрель 1946 г. // РГА СПИ. – Ф. 17. – Оп. 124. – Д. 43.
1131. Справки, документы, 1969–71 гг., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 527.
1132. Справки, документы 1977 г., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 1704.
1133. Справки, документы, 1982 г., Витебский облсовет // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 22. – Д. 2201.
1134. Справки, 1945–46 гг., Витебский обком КП(б)Б // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 1. – Д. 416.
1135. Справки, 19.02.–26.12.1946 г. // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 1. – Д. 718.
1136. Справки, телеграммы, 1946 г. // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 1. – Д. 721.
1137. Справки, 9.01.–28.11.1946 г. // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 1. – Д. 720.
1138. Справки, 1946–48 гг. // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 2. – Д. 202.
1139. Справки и информации, 1951 г. // ГАВО. – Ф. 1 П. – Оп. 2. – Д. 940.
1140. Справки, материалы, 1966 г., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 239.
1141. Справки, акты, 1968 г., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 383.
1142. Справки, материалы, 1978–79 г., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 1014.
1143. Справки, информации, 1987–88 г., КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 3. – Д. 108.
1144. Справки, проверки, 1959–60 гг., Витоблавтотрест // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 91.
1145. Справки, 1960–62 г., Витоблавтотрест // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 125.
1146. Справки, приказы, 1972–73 гг., Витоблавтотрест // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 439.
1147. Статданные ЦСУ СССР, 1978 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Т. 4. – Д. 5176.
1148. Статданные ЦСУ СССР, 1979 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Т. 4. – Д. 5439.
1149. Статданные ЦСУ СССР, 1980 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Т. 4. – Д. 6073.
1150. Статданные ЦСУ СССР, 1981 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Т. 5. – Д. 6350.
1151. Статданные ЦСУ СССР, 1985 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 9. – Т. 5. – Д. 7794.
1152. Статданные ЦСУ СССР, 1986 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 13. – Т. 1. – Д. 172.
1153. Статданные ЦСУ СССР, 1989 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 13. – Т. 2. – Д. 815.

1154. Статданные ЦСУ БССР, 1991 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 13. – Т. 3. – Д. 1868.
1155. Статотчеты, 1962 г., БТУ ГВФ // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 98.
1156. Статотчеты, 1963 г., ЗТУ ГВФ // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 203–А.
1157. Статотчеты, 1965 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 250.
1158. Статотчеты, 1966 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 273.
1159. Статотчеты, 1967 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 297.
1160. Статотчеты, 1969 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 344.
1161. Статотчеты, 1970 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 366.
1162. Статотчеты, 1971 г., БУГА // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 2. – Д. 384.
1163. Статотчеты ГУРФ, 1962 г. // НАРБ. – Ф. 1006. – Оп. 3. – Д. 84.
1164. Статотчеты ГУРФ, 1973 г. // НАРБ. – Ф. 1006. – Оп. 3. – Д. 647.
1165. Стенограмма речи Л. Кагановича, октябрь 1952 г. // РГА СПИ. – Ф. 81. – Оп. 3. – Д. 14.
1166. Стенограмма речи Л. Кагановича, 6 марта 1954 г., // РГА СПИ. – Ф. 81. – Оп. 3. – Д. 272.
1167. Стенограмма речи Л. Кагановича, 8 мая 1954 г. // РГА СПИ. – Ф. 81. – Оп. 3. – Д. 277.
1168. Савилов, С. Заколдованный круг / С. Савилов // СБ. – 1963. – 7 февраля. – С. 2.
1169. Садовский, Е. Горячие будни / Е. Садовский // СБ. – 1962. – 7 декабря. – С. 1.
1170. Садовский, Е. Дорога, избранная в юности / Е. Садовский // СБ. – 1959. – 12 марта. – С. 3.
1171. Садовский, Е. К строительству троллейбуса в Минске / Е. Садовский // СБ. – 1952. – 7 июня. – С. 4.
1172. Санатории и дома отдыха // РБ. – 1947. – 29 января. – С. 2.
1173. Самодельное искусство железнодорожников // СБ. – 1959. – 31 июля. – С. 4.
1174. Сапожников, Ю. Станция, где ваш транспорт? / Ю. Сапожников // СБ. – 1966. – 13 октября. – С. 2.
1175. Сасим, В. Авариям – красный свет / В. Сасим // СБ. – 1973. – 20 июля. – С. 4.
1176. Свиридович, С. В пятом океане / С. Свиридович // СБ. – 1966. – 28 мая. – С. 3.
1177. Свирыдовіч, С. Авіатары–слаўнаму юбілею / С. Свірыдовіч // Звезда. – 1967. – 8 ліпеня. – С. 1.
1178. Связи прочные, деловые // НХБ. – 1985. – № 6. – С. 17 – 19.
1179. Сегодня День работников морского и речного флота СССР // СБ. – 1976. – 4 июля. – С. 4.
1180. Седых, А. Производственное совещание / А. Седых // РТ. – 1971. – № 7. – С. 14 – 15.
1181. Семенов, В. К неделе безопасности движения / В. Семенов // ЗЮ. – 1958. – 3 сентября. – С. 3.
1182. Сессия Верховного Совета БССР. Заключительное слово А.Ф. Куликова // СБ. – 1949. – 26 апреля. – С. 3.
1183. Сесія Мінскага гарадскога Савета // Звезда. – 1952. – 17 красавіка. – С. 3.
1184. Седьмая сессия ВС БССР. Доклад С.Н. Малинина // СБ. – 1958 – 29 января. – С. 3.
1185. Сердюкоў, М. У рачнікоў Гомельскай базы / М. Сердюкоў // РБ. – 1959. – 15 лютага. – С. 2.
1186. Сердюков, Н. Для речников Белоруссии / Н. Сердюков // СБ. – 1970. – 28 июля. – С. 4.
1187. Сердюков, Н. Рейды агиттеплохода / Н. Сердюков // СБ. – 1976. – 29 сентября. – С. 2.
1188. С заседания КПГК ЦК КПБ и СМ БССР // СБ. – 1964. – 12 августа. – С. 3.
1189. Сивограков, О. Автобус проходит мимо... / О. Сивограков // НХБ. – 1986. – № 6. – С. 23 – 24.
1190. Сидельникова, Э. Внешний и пригородный транспорт Минска / Э. Сидельникова // СиАБ. – 1986. – № 3. – С. 16 – 17.
1191. Сила соревнования // СБ. – 1956. – 22 декабря. – С. 2.
1192. Силин, А. Транспортные артерии / А. Силин // СБ. – 1971. – 16 ноября. – С. 2.
1193. Сіманенка, А. Дыспансернае абслугоўванне рачнікоў / А. Сіманенка // РБ. – 1962. – 18 снежня. – С. 2.
1194. Сінельнікаў, С. Палепшыць абслугоўванне пасажыраў / С. Сінельнікаў // ВР. – 1947. – 28 снежня. – С. 4.
1195. Синельников, С. Опираясь на актив, на рабочих / С. Синельников // СБ. – 1964. – 14 ноября. – С. 2.
1196. Сироткин, М. Программа технического обучения / М. Сироткин // ЖБ. – 1946. – 10 февраля. – С. 4.
1197. Скарасныя рэйсы // Звезда. – 1962. – 16 верасня. – С. 2.
1198. Словарь социалистического соревнования // СС. – 1987. – № 2. – С. 80.
1199. Смирнова, Т. Нам сегодня 30 / Т. Смирнова // ТБ. – 1991. – 28 августа. – С. 2.

1200. Снигирева, И. Новые условия оплаты труда / И. Снигирева // СТ. – 1961. – № 1. – С. 68 – 73.
1201. Снигирева, И. Труд и отдых в гражданской авиации / И. Снигирева // СП. – 1964. – № 13. – С. 42. – 44.
1202. Снопова, Е. Оплата по труду / Е. Снопова // ГА. – 1969. – № 9. – С. 8 – 9.
1203. Совещание хозяйственного актива дороги // ЖБ. – 1950. – 7 апреля. – С. 2.
1204. Соколов, Ю. В борьбе за повышение производительности автотранспорта / Ю. Соколов // Автомобиль. – 1948. – № 7. – С. 4.
1205. Соловьев, Г. Новые формы обучения шоферов / Г. Соловьев // Автомобиль. – 1944. – № 2–3. – С. 10.
1206. Сообщение СУ БССР за 1950 г. // СБ. – 1951. – 30 января. – С. 1.
1207. Сообщение СУ БССР за 1967 г. // СБ. – 1968. – 27 января. – С. 3.
1208. Сообщение СУ БССР за 1986 г. // СБ. – 1987. – 30 января. – С. 3.
1209. Сообщение Госкомстата РБ. Социально-экономическое развитие РБ в 1991 г. // СБ. – 1992. – 20 февраля. – С. 3.
1210. Сосимович, Л. На страже народного добра / Л. Сосимович // СБ. – 1965. – 2 сентября. – С. 2.
1211. Сорок (40) лет ВЗИИТу // «ЖТ». – 1991. – № 6. – С. 60.
1212. Сосимович Л. У железнодорожников большое новоселье // СБ. – 1957. – 15 декабря. – С. 3.
1213. Сотников А. Высокая выработка – высокий заработок // ЖБ. – 1947. – 3 июня. – С. 1.
1214. Социалистические обязательства коллектива БЖД // СБ. – 1971. – 20 января. – С. 1.
1215. Социалистическое народное хозяйство БССР / под ред. Малинина С. Н. – Мн., АН БССР, 1949. – 215 с.
1216. Спаборніцтва рачнікоў і чыгуначнікаў // Звезда. – 1949. – 10 чэрвеня. – С. 2.
1217. Спиркин, В. На аренде – автотранспортное объединение / В. Спиркин // СТ. – 1990. – № 6. – С. 17 – 21.
1218. Спрашивай – отвечаем // АБ. – 1966. – 17 ноября. – С. 3.
1219. Сретенский, А. Распределение и выдача курортных путевок / А. Сретенский // ОТиСС. – 1971. – № 7. – С. 30 – 31.
1220. Станкевич, М. Как встречают контролеров / М. Станкевич // АБ. – 1969. – 22 июня. – С. 3.
1221. Станцыйныя падрадчыкі // Звезда. – 1957. – 15 чэрвеня. – С. 2.
1222. Статистика не поэзия... // АБ. – 1967. – 9 апреля. – С. 2.
1223. Статистика опасности свидетельствует // ЗБД. – 1983. – № 2. – С. 24
1224. Степанищев, В. В училищах и вузах / В. Степанищев // ГА. – 1979. – №1. – С. 26.
1225. Стефаненко, А. Ширится медицинская сеть / А. Стефаненко // РБ. – 1944. – 18 ноября. – С. 2.
1226. Столярчук, К. Есть вторая линия / К. Столярчук // СБ. – 1991. – 1 января. – С. 1.
1227. Стрыкоўскі, Г. Летнія дачы / Г. Стрыкоўскі // РБ. – 1961. – 7 красавіка. – С. 2.
1228. Стукалов, Л. Совершенствование хозмеханизма / Л. Стукалов // АТ. – 1989. – № 12. – С. 49.
1229. Стукалов, Л. На аренде автотранспортники Белоруссии / Л. Стукалов // СТ. – 1990. – № 11. – С. 11 – 15.
1230. Судников, П. Содружество железнодорожников / П. Судников // СБ. – 1954. – 17 января. – С. 3.
1231. Сусликов, П. Трассы голубого топлива / П. Сусликов // ЗЮ. – 1986. – 9 марта. – С. 1.
1232. Суходолов, Н. Резервы надо искать / Н. Суходолов // Химик – 1981. – 13 июня – С. 3.
1233. Сущиц, И. В пятом все на пять / И. Сущиц, С. Татур // ТВ. – 1998. – 21 февраля. – С. 4–6.
1234. Сыркин, Р. Добрые традиции / Р. Сыркин // СБ. – 1974. – 1 июня. – С. 2.
1235. Сыркин, Р. 3789 квартир железнодорожников / Р. Сыркин // СБ. – 1976. – 4 января. – С. 4.
1236. Сыркин, Р. Новоселье железнодорожников / Р. Сыркин // СБ. – 1977. – 5 апреля. – С. 4.
1237. Сыцько, П. Новаму, перадавому – шырокую дарогу / П. Сыцько // Звезда. – 1959. – 5 студзеня. – С. 3.
1238. Сыцько П.А., Гутковский В.А. Железнодорожный транспорт СССР / П.А. Сыцько, В.А. Гутковский. – Гомель: БИИЖТ, 1972., – 150 с.
1239. Сямяшкін, Я. Культурна-бытавыя паязды / Я. Сямяшкін // Звезда. – 1955. – 4 студзеня. – С. 3.

1240. Таблицы, 1961–62 гг., ЦСУ // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 4. – Д. 7470.
1241. Тарифы пересмотрены // СБ. – 1991. – 9 мая. – С. 3.
1242. Тарногурский, В. Производительность, качество, экономия / В. Тарногурский // НХБ. – 1984. – № 11. – С. 9.
1243. Татевосян, О. Белорусский вариант / О. Татевосян // СП. – 1986. – № 7. – С. 5 – 6.
1244. Татур, С. Пассажиры следует любить больше себя / С. Татур // ТВ. – 1997. – 29 ноября. – С. 8.
1245. Татур, Е. По водным трасам / Е. Татур // СБ. – 1982. – 28 августа. – С. 2.
1246. Татур, Е., Макарчук, Е. Хозяева голубых магистралей / Е. Татур, Е. Макарчук // ЗЮ. – 1982. – 18 июля. – С. 2.
1247. Татур, Е. Приезжайте отдыхать! / Е. Татур // ТБ. – 24 февраля. – 1990. – С. 3.
1248. Теляков, В. Поездом и самолетом / В. Теляков // СБ. – 1973. – 1 мая. – С. 3.
1249. Тепловоз «ГЭ–10» // ЗЮ. – 1959. – 26 июня. – С. 4.
1250. Торжок, Минск, далее Ивацевичи // СБ. – 1975. – 12 июля. – С. 1.
1251. Транспорт и связь в новой пятилетке // ПХ. – 1986. – № 6. – С. 17 – 26.
1252. Транспорт СССР. Итоги за 50 лет и перспективы развития. М.: Транспорт, 1967. – 334 с.
1253. Тридцатый (XXX) съезд КПБ. Доклад Н.Н. Слюнькова // СБ. – 1986. – 30 января. – С. 3.
1254. Тридцатый (XXX) съезд КПБ. Доклад М.В. Ковалева // СБ. – 1986. – 1 февраля. – С. 3.
1255. Троллейбусное депо № 2 ТТУ г. Минска // ЗЮ. – 1981 г. – 11 марта. – С. 4.
1256. Трудовые шаги пятилетки // СБ. – 1968. – 24 июля. – С. 2.
1257. Утвержденные ЦСУ СССР сведения, 1962 г. // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 4. – Д. 7985А.
1258. Указания ГУ ГВФ. 1946–52 гг. // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 1. – Д. 2.
1259. Указы, постановления Президиумов Верховных Советов СССР и БССР, 1965–66 гг. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 388.
1260. Указы Президиумов Верховных Советов СССР и БССР, 1972 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 480.
1261. Указы Президиумов Верховных Советов СССР и БССР, постановлений и разъяснений Госкомтруда за 1973 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 23. – Д. 491.
1262. Улицкий, П., Чубуков, И. Об упорядочении зарплаты на городском транспорте / П. Улицкий, И. Чубуков // СТ. – 1961. – № 8. – С. 60 – 65.
1263. Улицкий, П. Объединение и укрупнение автохозяйств / П. Улицкий // СТ. – 1964. – № 3. – С. 75 – 80.
1264. Улицкий, П. Режимы труда и отдыха водителей / П. Улицкий // СТ. – 1978. – № 3. – С. 150 – 155.
1265. Улучшать работу автотранспорта // Автомобиль. – 1951. – № 5. – С. 1 – 3.
1266. Улучшить организацию пассажирских перевозок // «РТ». – 1959. – № 2. – С. 1 – 3.
1267. Улучшить техническую эксплуатацию флота // «РТ». – 1945. – № 3. – С. 1 – 3.
1268. Улучшить медобслуживание // ЖБ. – 1956. – 11 октября. – С. 3.
1269. Упорядочить нормирование труда и зарплату рабочих автотранспорта // СТ. – 1957. – № 1. – С. 44 – 47.
1270. Урэвіч, А. Газ ідзе / А. Урэвіч // Звезда. – 1960. – 28 верасня. – С. 2.
1271. Усилить массово-политическую работу среди железнодорожников // КБ. – 1955. – № 8. – С. 35 – 41.
1272. Ускорить оборот судов, быстрее доставлять грузы // «РТ». – 1949. – № 4. – С. 1 – 4.
1273. Успехи авиаторов // СБ. – 1968. – 21 декабря. – С. 1.
1274. У цэнтры ўвагі – пакупнік // РБ. – 1958. – 19 лістапада. – С. 2.
1275. Учебные заведения Минской железной дороги // СБ. – 1952. – 18 марта. – С. 3.
1276. Учсть ошибки навигации 1951 г. // РБ. – 1951. – 25 декабря. – С. 1.
1277. Ушаков, С. Транспорт и пассажир / С. Ушаков – М.: Знание, 1986. – 48 с.
1278. Фиглин, М. Добрые вести / М. Фиглин // СБ. – 1960. – 14 мая. – С. 3.
1279. Фигурин, Т. Работники МРФ вносят свои предложения / Т. Фигурин // «РТ». – 1957. – № 5. – С. 4 – 6.
1280. Филатченков, И. Резервы стальных магистралей / И. Филатченков // КБ. – 1984. – № 7. – С. 43 – 49.
1281. Филатов, Н. Важный источник снижения себестоимости грузовых автоперевозок / Н. Филатов // Автомобиль. – 1948. – № 2. – С. 3 – 4.

1282. Фомич, А. Открыть автобусное движение / А. Фомич // СБ. – 1956. – 16 декабря. – С. 3.
1283. Фоторепортаж «Русло газовой реки» // СБ. – 1991. – 25 сентября. – С. 2.
1284. Хачатуров, Т. Комплексное развитие единой транспортной системы СССР / Т. Хачатуров // ВЭ. – 1962. – № 9. – С. 20 – 30.
1285. Хачатуров, Т. Развитие транспорта СССР за 40 лет / Т. Хачатуров // ВЭ. – 1957. – № 9. – С. 28 – 39.
1286. Хилин, И. Автобус – не роскошь / И. Хилин // СБ. – 1989. – 10 декабря. – С. 4.
1287. Хороший разбег // СБ. – 1966. – 9 января. – С. 1.
1288. Хренков, В. Обедать ... на автобусе / В. Хренков // СБ. – 1963. – 5 июня. – С. 4.
1289. Худев, И. На трассу выходит автолюбитель / И. Худев // СБ. – 1974. – 7 апреля. – С. 4.
1290. Худев, И. Город и движение / И. Худев // СБ. – 1981. – 13 января. – С. 2.
1291. Циркунов, Г. Внедряем передовые методы труда / Г. Циркунов // СБ. – 1952. – 14 мая. – С. 2.
1292. ЦСУ при Совете Министров СССР // СБ. – 1958. – 28 января. – С. 3.
1293. Цыбин, Ю. За фасадом бумажного благополучия / Ю. Цыбин // ЗЮ. – 1984. – 13 мая. – С. 2.
1294. Чадаев, Я. Улучшить координацию хозяйственной деятельности местных Советов и совнархозов / Я. Чадаев // ПХ. – 1961. – № 7. – С. 12 – 20.
1295. Чайка, Е. По-хозяйски использовать газ / Е. Чайка // СБ. – 1977. – 2 декабря. – С. 2.
1296. Чередниченко, Е. Забота о людях на первом плане / Е. Чередниченко // ОТиСС. – 1963. – № 12. – С. 6 – 9.
1297. Черненко, В. Полнее использовать возможности речного транспорта Белоруссии / В. Черненко // КБ. – 1958. – № 4. – С. 73 – 77.
1298. Чернов, И. Повышать ответственность профорганизаций за НОТ / И. Чернов // АБ. – 1969. – 1 июня. – С. 1.
1299. Чертков, К. Пути снижения расходов по перевозкам / К. Чертков // «РТ». – 1944. – № 9. – С. 4 – 6.
1300. Чертков, Л. Транспорт в 6 пятилетке / Л. Чертков // ВЭ. – 1956. – № 7. – С. 14. – 31.
1301. Чертков, Л. О повышении народнохозяйственной эффективности транспорта / Л. Чертков // ПХ. – 1965. – № 9. – С. 1 – 11.
1302. Чертков, Л. Передовые методы труда на транспорте / Л. Чертков // СТ. – 1957. – № 4. – С. 59 – 65.
1303. Четвертая сессия Верховного Совета БССР. Доклад М.В. Дорошевича // СБ. – 1957. – 14 марта. – С. 3.
1304. Чистоплюев, А. Сотый теплоход / А. Чистоплюев // СБ. – 1956. – 19 октября. – С. 2.
1305. Чукович, В. На скорую руку – что за наука? / В. Чукович // СБ. – 1964. – 5 февраля. – С. 4.
1306. Чукович, В. 50 лет профсоюзу рабочих автотранспорта и шоссежных дорог / В. Чукович // АБ. – 1968. – 18 сентября. – С. 1.
1307. Чукович, В. Главная задача профсоюза / В. Чукович // АБ. – 1969. – 19 октября. – С. 2.
1308. Чукович, В. Нужен ли здравпункт автобазе / В. Чукович // АБ. – 1969. – 30 марта. – С. 3.
1309. Чукович, В. Человек за рулем / В. Чукович // СБ. – 1970. – 28 января. – С. 2.
1310. Шавель, И. Завтрашние «МАЗы» / И. Шавель // СБ. – 1964. – 29 ноября. – С. 1.
1311. Шарапов, В. Автодороги нашей республики / В. Шарапов // СиАБ. – 1978. – № 1. – С. 3–4.
1312. Шарапов, В. Утомляемость – опасный фактор / В. Шарапов // ОТиСС. – 1977. – № 1. – С. 18–19.
1313. Шарпило, В. По «обеденному» маршруту / В. Шарпило // СБ. – 1983. – 22 февраля. – С. 3.
1314. Шатило, Б. Ревизия после ... ревизии / Б. Шатило // СБ. – 1982. – 26 февраля. – С. 2.
1315. Шашков, З. Задачи речного транспорта в 1945 г. / З. Шашков // «РТ». – 1945. – № 1 – 2. – С. 1 – 4.
1316. Шведов, С. С дипломом ... на биржу труда / С. Шведов // ТВ. – 1996. – 22 мая. – С. 7.
1317. Шевчук, Г.И. КПБ в борьбе за технический прогресс на железнодорожном транспорте республики (1959–68 гг.): автореф. ... дис. канд. ист. наук. / Г.И. Шевчук. – Мн.: БИИЖТ, 1972.
1318. Шелег, Д., Зельдин, А. Раздолье для хапуг / Д. Шелег, А. Зельдин // СБ. – 1990. – 23 января. – С. 2.
1319. Шикер, А. Первоочередные задачи воздушного флота / А. Шикер // СБ. – 1959. – 20 января. – С. 2.
1320. Шикер, А. На воздушных трассах / А. Шикер // СБ. – 1961. – 9 июля. – С. 3.

1321. Шинкарев, Н. Научно–технический прогресс на транспорте / Н. Шинкарев – М.: Знание, 1982. – 64 с.,
1322. Шишко, Л. А вагонов не хватает... / Л. Шишко // СБ. – 1979. – 27 марта. – С. 2.
1323. Шкуратов, В. Основные направления развития речного транспорта БССР. / В. Шкуратов – Мн.: Наука и техника, 1968. – 130 с.
1324. Шмарловский, Н. Там, где Свисlochь – река... / Н. Шмарловский // СБ. – 1978. – 13 августа. – С. 2.
1325. Шокодзько, А. У самого синего моря / А. Шокодзько // АБ. – 1967. – 6 июля. – С. 4.
1326. Шутов, И. Широкий шаг советской машинной индустрии / И. Шутов // СБ. – 1963. – 13 сентября. – С. 1.
1327. Щемелев, Н. Караваны на дорогах / Н. Щемелев // НХБ. – 1985. – № 3. – С. 5.
1328. Щенников, Л. Комплексный подход к организации перевозочной работы / Л. Щенников // «ЖТ». – 1987. – № 1. – С. 24 – 35.
1329. Щенников, Л. График выполнять устойчиво / Л. Щенников // «ЖТ». – 1985. – № 7. – С. 16 – 20.
1330. Экономические показатели за 1944–45 гг. в сравнении с 1913 г., 1928–40 гг., СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 4.
1331. Экономическая справка Брестской области, 1955 г. // ГАБО. – Ф. 815. – Оп. 8. – Д. 24.
1332. Эвентов, М. Поезда дружбы / М. Эвентов // ЗЮ. – 1973. – 17 января. – С. 2.
1333. Эзерин, А. Новые условия оплаты труда работников железных дорог и метрополитенов / А. Эзерин // СТ. – 1971. – № 9. – С. 7 – 14.
1334. Этапы большого пути. 125 лет БЖД / под ред. Е.И. Володько. – Мн.: ДЦНТИ, 1996. – 146 с.
1335. Экономический калейдоскоп // СБ. – 1967. – 6 августа. – С. 1.
1336. Экономика Белоруссии в период послевоенного возрождения / под ред. В.И. Дрица. – Мн.: Наука и техника, 1988. – 395 с.
1337. Экономика Белорусской ССР в строительстве коммунизма / под ред. С.Н. Малинина, Ф.С. Мартинкевича. Мн.: Беларусь, 1967. – 420 с.
1338. Экономика Советской Белоруссии. 1917–67 гг. / отв. ред. Ф.С. Мартинкевич. – Мн.: Наука и техника, 1967. – 350 с.
1339. Энциклапедыя гісторыі Беларусі: у 6 т. – Мн.: Беларуская энциклапедыя, 1993 – 2003.
1340. Эффект передовой системы // СБ. – 1980. – 5 июня. – С. 2.
1341. Юган, П. 1-му автобусному парку 20 лет / П. Юган // АБ. – 1966. – 22 декабря. – С. 3.
1342. Юзык, С. Здоровье человека / С. Юзык // ЖБ. – 1987. – 10 сентября. – С. 2.
1343. Юшкевич, Е. Славный юбилей. БЖД – 100 лет! / Е. Юшкевич // СБ. – 1971. – 30 ноября. – С. 2.
1344. Юшкевич, Е. Время, скорость, грузы / Е. Юшкевич // СБ. – 1969. – 20 марта. – С. 2.
1345. Юшкевич, Е. Труд и время / Е. Юшкевич // СБ. – 1960. – 22 июля. – С. 2.
1346. Юшкевич, Е. Будем творить коллективно / Е. Юшкевич // СБ. – 1960. – 27 января. – С. 2.
1347. Яковлев, Т. Как ускорить бег вагона / Т. Яковлев // СБ. – 1969. – 19 ноября. – С. 2.
1348. Яковлев, Т. Западные ворота Родины / Т. Яковлев, Д. Резер // СБ. – 1964. – 4 ноября. – С. 2.
1349. Якутов, В.Д. Деятельность Компартии Белоруссии по восстановлению и развитию железнодорожного транспорта республики в 1943–1950 гг.: автореф. .. дис. канд. ист. наук / В.Д. Якутов. – Минск, ИИП при ЦК КПБ, 1967.
1350. Якутов, В. Трудовая активность белорусских железнодорожников / В. Якутов // КБ. – 1964. – № 10. – С. 34 – 38.
1351. Ямов, А. Когда окончена смена / А. Ямов // ГА. – 1985. – № 11. – С. 15.
1352. Ямович, А. Железнодорожники Западного округа / А. Ямович // СБ. – 1948. – 1 августа. – С. 2.
1353. Ярохин, А. Сегодня и завтра городского транспорта / А. Ярохин // СБ. – 1975. – 9 февраля. – С. 2.
1354. Ярыгин, М. Заслон авариям / М. Ярыгин // ЗБД. – 1984. – № 2. – С. 2 – 3.
1355. Яскович, В. Грамм – не мелочь / В. Яскович // ЗБД. – 1984. – № 1. – С. 4 – 5.
1356. Яценко, Г. Человек в пути / Г. Яценко, Л. Лыч // СБ. – 1981. – 21 августа. – С. 2.

Научное издание

ТИМОФЕЕВ Ростислав Владимирович

**ТРАНСПОРТ БЕЛОРУССКОЙ ССР
В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ ОБЩЕСТВА
(конец 1943 – 1991 год)**

Монография

Технический редактор

Г.В. Разбоева

Корректоры

Ф.И. Сивко, А.Н. Фенченко

Компьютерный дизайн

Т.Е. Сафранкова

Подписано в печать 8.07.2013. Формат 60x84¹/₁₆. Бумага офсетная.

Усл. печ. л. 23,25. Уч.-изд. л. 38,03. Тираж 100 экз. Заказ .

Издатель и полиграфическое исполнение – учреждение образования
«Витебский государственный университет имени П.М. Машерова».

ЛИ № 02330/110 от 30.01.2013.

Отпечатано на ризографе учреждения образования

«Витебский государственный университет имени П.М. Машерова».

210038, г. Витебск, Московский проспект, 33.