Совсем недавно этот неординарный человек участвовал в работе второго съезда учёных Беларуси в качестве полноправного делегата. Решения съезда придали дополнительный импульс изысканиям Виктора Владимировича.

Заключение. Таким образом, профессор В.В. Тур являет собой яркий пример учёного, результаты изысканий которого по-настоящему востребованы в нашем Отечестве.

1. Эффективная конструкция монолитных плит перекрытий с ... [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.bstu.by/.../konstruktsiya-monolitnyh-plit-perekrytij. – Дата доступа: 14.12.2017.
2. Виктор Тур: Стоящая научная разработка всегда найдет дорогу ... [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.belta.by/.../stojaschaja-nauchnaja-razrabotka-vsegda-najdet-dorogu-v-proizvodstvo-5925/. – Дата доступа: 24.12.2017.
3. Разработка технологии для строительства экологически чистых ... [Электронный ресурс]. – Режим доступа: old.beleuroregion.by/index.php?...разработка-технологии-для-строительства-экологически-чистых-и-энергоэффе... – Дата доступа: 28.12.2017.

ВЛИЯНИЕ БЕЛОРУССКОГО СОВНАРХОЗА НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА В КОНЦЕ 1950-Х ГГ.

*Р.В. Тимофеев
Витебск, ВГУ имени П.М. Машерова*

Успех в экономическом развитии любого государства, в том числе и современного белорусского, во многом зависит от эффективности управления, для совершенствования которого полезно рассмотреть деятельность Белорусского совнархоза в конце 1950-х гг. на примере работы транспорта. Важно проследить каким образом преодолевалась ведомственная разобщённость предприятий и происходил отход от нерациональных перевозок, осуществлялось укрупнение Белорусской железной дороги.

Целью данного исследования является определение изменений в развитии транспорта на территории БССР (конец 1950-х гг.) под влиянием политики, которая проводилась местным совнархозом.

Материал и методы. В данной статье широко применялась информация, которая была найдена в монографической литературе и периодической печати. В качестве методологического основания предложенной работы использована совокупность принципов и методов научного познания в целом и исследования проблем развития транспорта в частности.

Результаты и их обсуждение. Важной реформой в отношении ведомств, в том числе занимавшихся транспортом стала замена в 1957 г. отраслевого принципа управления на территориальный по решению февральского Пленума ЦК КПСС, когда были созданы Советы народного хозяйства (СНХ), в том числе и Белорусский, а ряд министерств были ликвидированы. За союзными органами власти оставалась разработка стратегии развития транспорта, 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. Но Белорусский СНХ руководил подчинёнными ему предприятиями исходя из заданий общесоюзного государственного плана социально-экономического развития.

Переход к новым формам управления означал перенесение центра тяжести непосредственно на места, ближе к предприятиям при соблюдении единого планового начала в масштабах СССР. Постановлением СМ СССР от 6 сентября 1957 г. был изменён порядок планирования перевозок грузов железнодорожным и речным транспортом, когда председателей СМ союзных республик и председателей СНХ обязали обеспечить комплектацию работниками отделов транспорта и связи Госпланов республик, транспортных управлений СНХ, отделов планирования перевозок железных дорог.

В первые годы своего существования СНХ позволил лучше использовать материальные ресурсы, стала более слаженной работа транспорта и промышленных предприятий, были сделаны шаги в рационализации перевозок и снижении транспортных издержек. Координацией действий транспортных организаций и улучшением планирования перевозок во многом успешно занимались транспортные управления и отделы СНХ. Производилась практическая помощь транспортникам в изыскании грузов для перевозок. Белорусский СНХ был задействован в раз-

работке и осуществлении планов кооперирования производства и поставок сырья как внутри экономического административного района, так и в другие республики, его транспортный отдел опирался на анализ и подсчёт себестоимости перевозок [1, с. 51]. Это давало больше возможностей избежать встречных и чрезмерно дальних перевозок, хотя они и не были искоренены.

СНХ и его транспортный отдел занимались вопросами изучения и улучшения внутрирайонных транспортных связей, шире организовывали 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, которым часто были смешанные железнодорожно-водные перевозки [2, с. 74]. Перестройка управления производством по территориальному принципу, создание СНХ в экономических административных районах, повышение роли республик и их местных органов власти в решении задач хозяйственного строительства перенесли центр тяжести в руководстве хозяйством на места.

Актуальным было планирование перевозок ряда грузов самими транспортными ведомствами республик, но важнейшие грузы оставались в ведении центра. Положением о СНХ экономического административного района, утверждённого 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 и организациями СНХ и предприятиями местного подчинения [3, с. 14]. Важным условием увязки различных видов транспорта было правильное, оперативное регулирование перевозок с быстрым устранением неполадок, возникавших в стыковых пунктах вследствие несвоевременного подхода судов или вагонов. Одним из путей снижения относительной величины издержек хозяйства на транспорт было рациональное распределение общего объёма перевозок между различными видами транспорта.

Создание Белорусского СНХ дало толчок Управлению БЖД по упорядочению перевозок, сокращению непроизводительных простоев вагонов под грузовыми операциями. Задача ускорения оборота вагонов и увеличения среднесуточного пробега паровозов решалась прежде всего путем совершенствования работы железнодорожного транспорта. Чем теснее с управлением СНХ связывались железнодорожники, тем сравнительно больше было успехов в выполнении плана перевозок и улучшении обслуживания пассажиров. При помощи СНХ были уточнены межрайонные и внутрирайонные связи, что нашло отражение в сокращении средней дальности перевозок грузов [4, с. 44]. В 1959 г. СНХ совместно с рядом ведомств занимался развитием механизации погрузочно-разгрузочных работ, технической оснащённостью подъездных путей, улучшением использования грузоподъёмности вагонов.

В рамках СНХ железнодорожники в 1957 г. работали над выявлением нерациональных перевозок и разработкой наиболее экономически выгодных схем грузопотоков. Были пересмотрены существовавшие границы железных дорог и отделений, они были максимально приближены к границам новых экономических районов [5, с. 2]. Так, Витебское и Оршанское отделения Калининской дороги были переданы на Белорусскую дорогу. Укрупнение отделений дорог позволило увеличить их права в производственно-финансовой деятельности и ликвидировать параллельно действовавшие звенья, например, в строительстве и ремонте.

Заключение. Управление транспорта СНХ содействовало улучшению технической оснащённости Белорусской железной дороги. Перестройка хозяйствования позволила в определённой степени ликвидировать ведомственные барьеры, дало возможность более эффективно использовать средства и снижать затраты. Переход к единой системе снабжения позволило в более широких масштабах организовать смешанные перевозки.

1. Гудев, Е.Г. Улучшить межрайонные и внутрирайонные транспортно-экономические связи / Е.Г. Гудев // Коммунист Белоруссии. – 1957. – № 9. – С. 49 – 54.
2. Черненко, В. Полнее использовать возможности речного транспорта Белоруссии / В. Черненко // Коммунист Белоруссии. – 1958. – № 4. – С. 73 – 77.
3. Чадаев, Я. Улучшить координацию хозяйственной деятельности местных Советов и совнархозов / Я. Чадаев // Плановое хозяйство. – 1961. – № 7. – С. 12 – 20.
4. Кац, Л. О совершенствовании транспортно-экономических связей / Л. Кац // Плановое хозяйство. – 1962. – № 12. – С. 44 – 49.
5. Шустов, Н. Подчинить транспорт интересам экономического района / Н. Шустов // Советская Белоруссия. – 1957. – 27 апреля. – С. 2.