

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ РЕФОРМЫ 1965 Г. НА ТРАНСПОРТЕ В БССР

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

В условиях модернизации экономики Республики Беларусь сегодня интересен опыт по реформированию различных отраслей народного хозяйства, в том числе и транспорта БССР, так как это позволяет выбрать оптимальные пути ее осуществления, более рационально использовать имеющиеся трудовые и финансовые ресурсы, шире применять способы материального стимулирования работников.

Целью работы является отражение особенностей и первых итогов осуществления экономической реформы 1965 г. на транспортных предприятиях на территории БССР.

Материал и методы. В предложенной статье использовались материалы и цифровые данные из фондов Национального архива Республики Беларусь, Государственного архива Могилевской области и периодической печати. В отмеченном исследовании нами применялся системный подход, который позволил рассмотреть проблему реформы в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие окружавших его связей.

Результаты и их обсуждение. В 1965 г. на сентябрьском Пленуме ЦК КПСС парторганы и органы власти заложили основы реформы по переходу предприятий, в том числе и транспорта, на новую систему планирования и экономического стимулирования. Существование с 1050-х гг. фонда предприятия было значимым рычагом управления транспортом и важной предпосылкой для проведения разработанных мероприятий. В отношении транспорта реформа была направлена на рост грузооборота, упорядочение снабжения, использование возможных резервов перевозок [1, лл. 23, 359]. Результаты пробного использования её положений в 1965–1966 гг. показали целесообразность продолжения разработанных мероприятий

Переход на новые формы планирования и экономического стимулирования потребовал положить в основу решения вопросов с распределением перевозок по видам транспорта экономические принципы. По реформе 1965 г. предприятия транспорта получили больше прав в стимулировании по сравнению с промышленными. Так, им разрешили премировать работников обслуживавшихся предприятий за улучшение использования вагонов, автомобилей, судов. В работе транспорта усилили роль прибыли и сократили количество выполнявшихся показателей. На предприятиях осуществлялись отчисления от прибыли в бюджет. Действовали фонды материального поощрения, социально-культурных мероприятий, жилищного строительства и развития производства. В то же самое время высокое партийное руководство республики требовало от транспортников прекращения экономически нецелесообразных перевозок, что в условиях плановой системы было труднодостижимой задачей.

За подготовку к переходу ЖД на новую систему по постановлению Совета Министров (СМ) СССР от 23 июня 1967 г. отвечало Министерство путей сообщения, занимавшееся разработкой положений о хозрасчете. Особенностью пополнения фонда поощрения на ЖД стала обязанность выполнить кроме плана по прибыли, ещё и план перевозок в тонно-километрах и задание по снижению их себестоимости. Но экономическое стимулирование использовалось недостаточно. Об этом свидетельствовало то, что в декабре 1967 г. ЦК КПБ и СМ БССР вновь применили административный нажим для усиления разгрузки вагонов. Руководство было вынуждено также рассмотреть вопрос о дополнительных мероприятиях по укреплению материальной и технической базы ЖД с тем, чтобы она увеличила свою провозную и пропускную способность. Усложняло ситуацию то, что все предприятия Белорусской ЖД перешли на новую систему только со 2-го полуг. 1968 г. [2, с. 2]. Тем не менее, был увеличен объём перевозок, размер прибыли и доходов.

Коллегия Министерства автомобильного транспорта БССР (Минавтотранса) приняла решение перевести на новый порядок планирования, материального стимулирования и руководства ими с 1 февраля 1966 г. автобазы – Минскую № 11 и Молодечненскую № 2, а также второй автобусный парк Минска. В этих автохозяйствах была проведена большая подготовительная работа, включавшая изучение опыта работы автомобилистов в новых условиях на Московском автокомбинате № 1. В опытных хозяйствах в 1966 г. ввели материальную заинтересован-

ность за повышенные планы по прибыли. В переведённых на новые условия хозяйствования предприятиях лучше решались социальные проблемы, были более чётко организованы перевозки и оказалась ниже текучесть кадров. Автомобильные хозяйства, переведённые на новые условия работы, стали материально поощряться за сокращение простоя автомобилей под погрузкой и разгрузкой [3, л. 4]. В июне 1967 г. так работало 63% хозяйств Минавтотранса.

В ходе реформы, тем не менее, с ведомств требовали принятия действенных мер по ритмичному вывозу грузов с железнодорожных станций, по улучшению эксплуатации технических средств, использованию опыта передовых коллективов по поиску резервов. Министерству автотранспорта, министерствам и ведомствам, которые имели грузовой автотранспорт, обкомам КПБ, облисполкомам и Минскому горисполкому было поручено принять необходимые меры по укрупнению автохозяйств, повышению эффективного использования машин, всемерного удовлетворения потребностей хозяйства и населения в автомобильных перевозках, сокращению порожних пробегов грузовых автомобилей.

Широкое использование новых экономических методов управления транспортом пришлось на 2-ю пол. 1960-х гг., когда были разработаны и осуществлены мероприятия по внедрению элементов научной организации труда, повышению использования основных производственных фондов и оборотных средств, росту производительности труда, соблюдению режима экономии и увеличению рентабельности. По постановлению СМ СССР от 7 июля 1967 г. речникам определили отчисления в фонды развития производства и поощрения. Перевод пароходств, районных управлений, портов и пристаней на новую систему осуществлялся согласно конкретного решения республиканского кабинета министров, который получил право изменять по своему усмотрению размер амортизационных отчислений, направляемых в фонд развития производства по предприятиям речного транспорта, утверждал нормативы отчислений в фонд материального поощрения. В ходе реформы Верхне-Днепровское речное пароходство и пристани речников в БССР перевели на новую систему с 1 июля 1968 г.

На дальнейшее проведение мероприятий реформы предприятия направили на XXVII съезде КПБ, так как был очевиден результат. Прибыль по Белорусской ЖД, речному и автомобильному транспорту только за 1970 г. выросла на 11%, увеличилась производительность труда, снизилась себестоимость перевозок, перевыполнялся план накоплений. Но о сложностях с проведением реформы засвидетельствовало профильное решение ЦК КПБ и СМ БССР от 24 апреля 1973 г. по совершенствованию управления. Для повышения заинтересованности в росте производительности труда вновь усиливали зависимость зарплаты транспортников от результатов их работы [4, л. 2]. То есть для стимулирования труда имевшихся по факту фондов поощрения оказалось недостаточно.

Заключение. Специфика реформы 1965 г. на транспорте проявилась в рациональном использовании подвижного состава, во взаимоотношениях крупных предприятий с низовыми подразделениями. Но был проблемным показатель грузооборота, так как в целях его достижения не всегда оправданно повышали дальность перевозок.

1. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 4 п. Оп. 2А. Д. 9.
2. Юшкевич, Е.П. Время, скорость, грузы / Е.П. Юшкевич // Советская Белоруссия. – 1969. – 20 марта. – С. 2.
3. НАРБ. – Ф. 690. Оп. 6. Д. 91.
4. Государственный архив Могилевской области. – Ф. 2933. Оп. 1. Д. 709.

БРЭСЦКІ МІР І ПРАБЛЕМЫ ДЗЯРЖАЎНАСЦІ БЕЛАРУСІ

*А.Д. Тогулева
Віцебск, ВДУ імя П.М. Маішэрава*

Першая сусветная вайна, перамовы аб міры з Германіяй, Брэсцкі мір – гэты падзеі, якія аказалі вялізарны уплыў на развіццё беларускага нацыянальна-вызваленчага руху, на лес Беларусі, яе дзяржаўнасць і будучыню. Германія і Савецкая Расія у 1918 годзе вялі перамовы аб заключэнні сепаратнага міру без уліку тэрытарыяльных інтарэсаў беларускага этнасу і без удзелу прадстаўнікоў ад Беларусі.