

ПОДДЕРЖКА РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ БССР КОМИТЕТАМИ НАРОДНОГО КОНТРОЛЯ

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

Советскому государству во все годы его существования было свойственно создавать различные системы контроля, опираться в их работе на общественность, связывая тем самым, хотя бы внешне власть в БССР с населением. Особенно эта тенденция усилилась с появлением в декабре 1965 г. комитетов народного контроля (КНК), работавших до 1991 г. включительно. Основными направлениями деятельности этих контролирующих органов стало активное и целенаправленное вмешательство в хозяйственные вопросы в целях повышения эффективности народного хозяйства, в том числе и в транспортной сфере.

Целью работы является анализ всемерной поддержки развития экономики БССР на местах комитетами и группами содействия народного контроля в период их функционирования.

Материал и методы. В предложенной статье использовались материалы из фондов областных архивов Республики Беларусь и из республиканская периодическая печать. Для достижения поставленной цели нами применялся историко-сравнительный метод, позволивший рассмотреть проблемы воздействия комитетов народного контроля на развитие белорусской экономики в последние десятилетия советского периода.

Результаты и их обсуждение. Каждый год у групп содействия КНК было много работы. Так, в Лидской автоколонны № 2416 в 1966 г. она занималась смотром расходования электроэнергии, сырья и топлива, в ходе которого в ремонтных помещениях было улучшено освещение, с помощью разъяснительной работы среди водителей был уменьшен расход бензина и смазочных материалов [1, с. 2]. В Слуцкой автобазе № 19 контролёры установили случаи срыва пломб со спидометров, чем предотвратили приписки пройденных километров. Для экономии смазочных материалов с помощью контролёров был введён в эксплуатацию новый склад для хранения и отпуска технического масла [2, Л. 77]. Контролёры Светлогорской автобазы № 8 выявили случай выхода автобусов в междугородний рейс без кондукторов, чем был нанесён большой финансовый ущерб, так как многие пассажиры не смогли уехать.

Формы работы у КНК были самые разнообразные. Чтобы их определить в сентябре 1966 г. в Минском городском автотресте прошло совместное совещание секретарей парторганизаций, хозяйственных руководителей, председателей групп КНК и комитетов профсоюза по вопросу организации и проведения смотра по экономии и бережливости. Целью смотра было подведение итогов работы по экономии и бережливости, изыскание и приведение в действие дополнительных резервов экономии средств, противодействие бесхозяйственности, усиление работы воспитанию работников в духе бережливого отношения к государственной собственности.

Многие хозяйственные проблемы было труднорешаемые. Например, в декабре 1966 г. республиканский КНК вскрыл факты безответственного отношения к выполнению указания правительства в деле обеспечения своевременной разгрузки вагонов и вывоза грузов в праздничные дни, в том числе по предприятиям Министерства автомобильного транспорта. БССР. Поэтому КНК потребовал от руководителей ведомств немедленно принять меры для обеспечения своевременной выгрузки вагонов, автомобилей и погрузке грузов в соответствии с планом перевозок, привлечь к ответственности руководителей подведомственных предприятий, допустивших факты бесхозяйственности.

Значительный вклад в улучшение работы автотранспорта в 1967 г. внесли общественные контролёры г. Молодечно. Их постоянная комиссия интересовалась качеством обслуживания пассажиров, соблюдением графиков движения автобусов, техническим состоянием машин, а также финансово-хозяйственной деятельностью. Были выявлены случаи использования грузовиков в корыстных целях, перевозки грузов без товарно-транспортных документов. По итогам проверок приняты конкретные меры.

По мнению автотранспортников наибольший эффект от работы групп КНК был на тех предприятиях, где ему помогала партийная организация, и наоборот. Так, в 1967–1968 гг. в Слуцком автобусно-таксомоторном парке такая группа фактически бездействовала. В то же время в автоколонне № 2417 Слуцка контролёры во главе с Н.И. Сатаровым работали добросо-

вестно, весь коллектив знал, какими вопросами и когда они занимались: работой автомобилей на линиях, их погрузкой – выгрузкой, подготовкой помещений к зиме [3, с. 2]. Большой эффект у них давали внезапные проверки и составление конкретного плана работы.

В свою очередь партком Витебского областного автотреста в ноябре 1969 г. отметил успех народного контроля по ликвидации ряда недостатков во взаимоотношениях с железнодорожниками г. Витебска по охране перевозимых грузов [4, ЛЛ. 51, 52]. Плодотворной оказалась работа и в сфере контроля на линии за грузовым и пассажирским транспортом, ритмичностью и качеством в этой области.

Вопросы, поднимавшиеся контролёрами, касались всех сфер деятельности транспорта. Так, в 1968 – 1969 гг. КНК БССР большое внимание обращал на качество ухода и своевременного ремонта автомобилей. Но работа авторемонтных предприятий была неудовлетворительной, только за 1968 г. по системе Министерства автомобильного транспорта БССР они получили 1419 рекламаций или на 16,4% больше, чем в 1967 г. [5, с. 2]. Исходя из данной ситуации группам КНК приходилось усиливать свою работу на данном направлении.

Большим злом у автотранспортников республики были нарушения финансовой дисциплины, когда водителями присваивались деньги за проезд, а действенных мер в ликвидации этих явлений принималось недостаточно, о чём было заявлено на собрании, например, партийно-хозяйственного актива Витебской области в 1968 г. Как реакция на вскрытые недостатки появлялись приказы областных автотрестов, который обязывали свои подразделения принимать срочные меры по улучшению учета, хранения и нормированию материальных ценностей, закончить разработку маршрутных норм и обновить акты замеров расстояний. Было решено предупредить всех главных инженеров автохозяйств, что в случае допущения недостатков в складском хранении ценностей к ним принимались бы строгие меры административного и материального взыскания. Обо всём этом докладывалось в областные КНК.

В целом у КНК эффективность работы, несмотря на достигнутые успехи, была недостаточно эффективной. В ряде случаев руководство автохозяйств в отношении лиц, неоднократно уличённых в хищении государственных средств, вместо резкого противодействия, ограничивалось полумерами, с чем контролерам приходилось регулярно бороться.

Заключение. Органы контроля и их группы содействия стремились направить предприятия, в том числе транспортные на максимально полное использование людских, финансовых и материальных ресурсов, усиливали борьбу за производственную и финансовую дисциплину, обеспечение безопасности перевозок, следили за выполнением государственных планов и определяли причины имевшихся недостатков, давали рекомендации по их устранению. Одной из особенностей рабочего процесса народных контролеров был не только поиск нарушений в сфере транспорта, но и выявление резервов в целях роста перевозок.

1. Лавринович, А. В большом и малом / А. Лавринович // Автотранспорт Белоруссии. – 1966. – 29 сентября. – С. 2.
2. Государственный архив Минской области. – Ф. 4249. Оп. 3. Д. 66.
3. Шуппо, Е. За всю работу – коммунисту забота / Е. Шуппо // Автотранспорт Белоруссии. – 1968. – 8 декабря. – С. 2.
4. Государственный архив Витебской области. – Ф. 27 п ОАФ. Оп. 1. Д. 26.

РЕШЕНИЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ВОПРОСОВ ДЕПУТАТСКИМИ КОМИССИЯМИ БССР В 1970-Е ГГ.

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

Одним из малоизученных вопросов истории БССР является деятельность ее депутатов того или иного уровня по решению стоявших социально-экономических задач. Вопросы такого плана имеют право быть отдельными предметами для научного исследования, так как деятельность депутатов напрямую влияла на выполнение работниками народного хозяйства их производственных задач, помогала удовлетворению потребностей населения и экономики, например, в перевозках.

Целью работы является анализ основных направлений и сущности работы депутатских комиссий БССР в области решения в 1970-х гг. социально-экономических вопросов.