

Советская модель управления транспортом Белорусской ССР в 1951–1959 гг.

Тимофеев Р.В.

Учреждение образования «Витебский государственный университет
имени П.М. Машерова», Витебск

В отмеченной статье показана советская модель управления транспортом Белорусской ССР за период 1951–1959 гг.

Актуальность изучения советской модели управления транспортом Белорусской ССР состоит в том, что оно позволяет определить наиболее удачные подходы в этом направлении и показать пути преодоления сложностей в данном процессе. В целом наличие советской модели управления транспортом Белорусской ССР являлась одним из аспектов послевоенной истории.

Цель работы – дать характеристику советской модели управления транспортом Белорусской ССР за период 1951–1959 гг., определив главные направления ее изменений и сложности в реализации на практике.

Материал и методы. Основу для написания статьи составили материалы фондов мест-ных органов власти Белорусской ССР и транспортных ведомств из белорусских государственных областных архивов, сведения из республиканской и союзной периодической печати. Для достижения поставленной цели нами использовались такие методы научного познания, как историко-генетический, историко-системный, историко-типологический.

Результаты и их обсуждение. Реализация на практике советской модели управления транспортом было естественным процессом для своего времени. Без него было бы невозможно продвижение вперед всей экономики советских республик.

Советская модель управления транспортом в первой половине 1950-х гг. была неразрывно связана с плановой системой, основными элементами которой по отношению к транспорту являлись: обеспечение увязки с планами развития промышленности, сельского хозяйства и товарооборота, устранение диспропорций между развитием транспорта и других отраслей хозяйства.

Во второй половине 1950-х гг. советская модель управления транспортом Белорусской ССР преобразовалась в связи с заменой в 1957 г. отраслевого принципа руководства на территориальный в рамках создания Белорусского совнархоза. Перестройка модели управления была проведена в целях преодоления ведомственной разобщенности предприятий, лучшего осуществления грузовых и пассажирских перевозок.

Заключение. Советская модель управления транспортом в первой половине 1950-х гг. и позже была неразрывно связана с плановой системой. Органы власти Белорусской ССР постоянно ожидали большого эффекта от внедрения в практику новой модели управления транспортом. Характерной чертой данной модели, с одной стороны, был постоянный поиск новых рычагов воздействия на состояние транспорта, а с другой – широкое и регулярное применение административных методов воздействия на работу его предприятий.

Ключевые слова: транспорт, модель, характеристика, управление, изменения.

(Ученые записки. – 2022. – Том 36. – С. 27–30)

The Soviet model of transport management of the Belarusian SSR in 1951–1959

Timofeyev R.V.

Education Establishment "Vitebsk State P.M. Masherov University", Vitebsk

The article reveals the Soviet model of management of transport enterprises of the Belarusian SSR for the period of 1951–1959.

The relevance of studying the Soviet management model of transport of the Belarusian SSR is that it allows us to determine the most successful approaches in this direction and show ways to overcome difficulties in this process. In general, the presence of the Soviet management model of transport of the Belarusian SSR was one of the aspects of the post-war history.

The purpose of the work is to determine the main directions and difficulties in Soviet management model of transport of the Belarusian SSR in the period of 1951–1959.

Material and methods. The basis for the article was materials of the funds of local authorities of the Belarusian SSR and transport departments from the Belarusian state regional archives, information from the Republican and Union periodicals. To achieve this goal, we used such methods of scientific cognition as historical-genetic, historical-systemic, historical-typological.

Findings and their discussion. Implementation in practice of the Soviet management model of transport during the study period was a natural process. Without it the advance of the entire economy of the Soviet republics would have been impossible.

The Soviet model of transport management in the first half of the 1950s was inextricably linked with the planned system, the main elements of which, in relation to transport, were to ensure alignment with plans for the development of industry, agriculture and commodity turnover, the elimination of imbalances between the development of transport and other sectors of the economy.

In the late 1950s, the Soviet model of transport management changed due to the replacement in 1957 of the sectoral principle of management with the territorial one within the framework of the creation of the Belarusian sovnrarkhoz. The restructuring of the management model was carried out in order to overcome the department disunity of enterprises, better implementation of freight and passenger transportation.

Conclusion. *The Soviet model of transport management in the first half of the 1950s was inextricably linked with the planned system. The authorities of the Belarusian SSR constantly expected a great effect from the introduction of a new model of transport management into practice. A characteristic feature of this model was the constant search for new levers of influence on the state transport, and on the other hand, the widespread and regular use of administrative methods of influencing the work of its enterprises.*

Key words: *transport, model, characteristic, management, changes.*

(Scientific notes. – 2022. – Vol. 36. – P. 27–30)

Актуальность изучения советской модели управления транспортом Белорусской ССР состоит в том, что оно позволяет определить наиболее удачные подходы в этом направлении и показать пути преодоления сложностей в данном процессе. В целом наличие советской модели управления транспортом Белорусской ССР являлась одним из аспектов послевоенной истории.

Вопросы реализации на практике советской модели управления транспортом Белорусской ССР сегодня могут быть отдельным предметом для научного исследования, так как они напрямую влияли на выполнение транспортом его масштабных задач по транспортировке грузов и пассажиров. Однако в настоящее время значимые работы такого плана отсутствуют. Из изданий, где в числе прочих вопросов конкретно разбиралась реализация на практике советской модели управления транспортом, можно отметить лишь работы, которые относятся к деятельности Белорусской железной дороги [1]. Но там вопросы реализации на практике советской модели управления транспортом не являлись основным объектом изучения.

Цель работы – дать характеристику советской модели управления транспортом Белорусской ССР за период 1951–1959 гг., определив главные направления ее изменений и сложности в реализации на практике.

Материал и методы. Основу для написания статьи составили материалы фондов местных органов власти Белорусской ССР и транспортных ведомств из белорусских государственных областных архивов, сведения из республиканской и союзной периодической печати. Для достижения поставленной цели нами использовались такие методы научного познания, как историко-генетический, историко-системный, историко-типологический.

Результаты и их обсуждение. Реализация на практике советской модели управления транспортом было естественным процессом для своего времени. Без него было бы невозможно продвижение вперед всей экономики советских республик.

Советская модель управления транспортом в первой половине 1950-х гг. и позже была неразрывно связана с плановой системой, основными элементами которой по отношению к транспорту являлись: обеспечение увязки с планами развития промышленности, сельского хозяйства и товарооборота, устранение диспропорций между развитием транспорта и других отраслей хозяйства, определение объемов перевозок, введение показателей использования подвижного состава, ремонт, строительство,

снабжение, труд и финансы [2, с. 74–75]. Типичной для советской модели была привязка управления транспортом к директивам съездов КПСС и КПБ [3, лл. 24–26]. Исходя из пятилетних заданий по выполнению планов социально-экономического развития такие директивы в 1950-е гг. задавали генеральное направление деятельности транспортных ведомств по союзным республикам.

Одним из наиболее четко выраженных признаков советской модели управления транспортом в изучаемый период было широкое и постоянное применение административных методов воздействия на работу предприятий. Для этого в числе прочих действий создавались самые разнообразные специализированные комитеты, проводились многочисленные регулярные совещания всех уровней [4, лл. 5–7]. Так, в мае 1954 г. участники республиканского совещания работников промышленности, строительства и транспорта рассмотрели основные итоги работы своих предприятий и дали поручения по всемерному улучшению их работы.

Похожие задачи решали участники совещаний рангом ниже. Среди них можно отметить совещание работников промышленности и транспорта г. Минска и Минской области, прошедшее в апреле 1955 г. Главную роль постановщика актуальных задач для транспорта сыграл секретарь Минского обкома КПБ Ф.В. Глебов, традиционно обративший внимание на итоги выполнения планов за предыдущий год и на принятие новых обязательств. В первую очередь они касались повышения производительности труда и снижения себестоимости перевозок. Этим дело не ограничилось. В августе 1955 г. прошло уже собрание передовиков промышленности и транспорта Минского региона, где вновь главным лицом был Ф.В. Глебов. Более всего отмеченное собрание было посвящено вопросам технического прогресса и улучшения организации производства [5, с. 2–3]. В свою очередь причины срывов прохождения грузовых и пассажирских поездов рассматривались железнодорожниками на собраниях партийных активов железных дорог БССР. Далее об этом они отчитывались перед промышленно-транспортными отделами обкомов КП(б)Б. Здесь мы видим такую значимую черту советской модели управления транспортом, как ведущая роль в ее реализации на практике партийных органов и их руководителей.

Изучаемая нами модель управления транспортом была свойственна всем видам имевшегося в республике транспорта. Например, широкое распространение в 1950-е гг. на железных дорогах БССР получил регулярный, плановый созыв совещаний партийно-хозяйственного актива транспортных подразделе-

лений, где обсуждались самые насущные проблемы железнодорожников, предлагались пути выхода из сложных ситуаций, происходил обмен опытом. На Республиканском совещании партийно-хозяйственного актива работников железнодорожного транспорта в апреле 1952 г., проходившем под контролем секретаря ЦК КП(б)Б П.А. Абраимова, основное внимание было уделено усилению работы по безопасности движения поездов и мерам по укреплению дисциплины.

Главными причинами отставания в работе железнодорожников страны на этом Республиканском совещании были определены: ослабление трудовой дисциплины и единоначалия, нарушение правил технической эксплуатации дорог, отсутствие «должного усердия» и слаженности в работе служб. Здесь обкомам, горкомам и райкомам КП(б)Б было поручено глубже вникать в работу железнодорожного транспорта, больше оказывать помощи политотделам, партийным, профсоюзным, комсомольским организациям и хозяйственным руководителям железнодорожного транспорта. То есть в процессе реализации на практике советской модели управления транспортом органы власти пытались использовать возможности и всех существовавших на то время общественных организаций.

В свою очередь на совещании актива работников Белорусской железнодорожной магистрали в декабре 1954 г. были рассмотрены возможности по ускорению оборота вагонов, снижению их простоев, совершенствованию организации выгрузки и отправки местных грузов. Свою положительную роль в управлении железнодорожным транспортом сыграли низовые партийные конференции. В г. Минске в 1955 г. они критиковали райкомы КПБ, его работников и секретарей за то, что последние не занимались в достаточной степени глубоко работой транспорта. Для достижения высоких результатов в перевозках ведомственные совещания дополнялись республиканскими и всесоюзными. Например, в 1954 г. на Всесоюзном совещании работников железнодорожного транспорта была отмечена низкая требовательность Министерства путей сообщения СССР к технической и коммерческой скорости поездов и намечены возможные пути решения этого актуального для железнодорожников вопроса. Кроме всего прочего представители Минской железной дороги на этом совещании критиковали Министерство путей сообщения за недостаточную заботу о дальнейшем развитии и оснащении вагонного хозяйства ряда транспортных предприятий.

В первой половине 1950-х гг. основной задачей реализации на практике советской модели управления транспортом оказалась: последовательное сокращение чрезмерно дальних, встречных, повторных и других нерациональных перевозок. Сюда же было включено развитие более совершенных видов транспорта, перевод железной дороги на электрическую и тепловозную тягу, строительство нефтепроводов, эффективное и целесообразное распределение грузопотоков между различными видами транспорта [6, с. 66–67]. Но итоги 1950-х гг. не позволили объявить полностью

успешной реализацию на практике советской модели управления транспортом. Об этом свидетельствует вынужденное использование такого нового подхода к развитию экономики и транспорта, как семилетка.

В изучаемый период советской модели управления транспортом были свойственны перемены. Во второй половине 1950-х гг. она преобразовалась в связи с заменой в 1957 г. отраслевого принципа руководства предприятиями на территориальный в рамках создания Белорусского совнархоза. Перестройка модели управления была проведена в целях преодоления ведомственной разобщённости предприятий, лучшего осуществления грузовых и пассажирских перевозок, более полного использования имевшихся на транспорте резервов и развития ведомственной инициативы.

За органами власти СССР осталась разработка общей стратегии транспортного развития, а республиканским органам на время существования Белорусского совнархоза было передано оперативное руководство осуществления грузовых и пассажирских перевозок. В компетенцию Совнархоза вошли вопросы распределения перевозок между различными видами транспорта, то есть республиканское руководство могло перебрасывать с одного вида транспорта на другой так необходимые материально-технические ресурсы, создавая кому-то более благоприятные условия. Однако Белорусский совнархоз в целом руководил подчинёнными ему транспортными предприятиями исходя из заданий общесоюзного государственного плана развития, другого в рамках СССР не могло и быть.

Советская модель управления транспортом опиралась на силу приказа. Так, постановлением Совета Министров СССР от 6 сентября 1957 г. был изменён порядок планирования перевозок грузов железнодорожным и речным транспортом [7, с. 380–381]. Для этого председателей Советов Министров союзных республик и председателей соответствующих совнархозов обязали обеспечить комплектование наиболее квалифицированными работниками именно отделов транспорта и связи Госпланов союзных республик, транспортных управлений совнархозов и отделов планирования перевозок железных дорог и речных пароходств.

Во второй половине 1950-х гг. изменение советской модели управления транспортом позволило лучше использовать имевшиеся материальные ресурсы. Более слаженной стало взаимодействие транспорта и промышленных предприятий, были сделаны значительные шаги в рационализации перевозок и снижении транспортных издержек [8, лл. 11–12]. Координацией действий транспортных организаций и улучшением планирования перевозок занималось транспортное управление (отдел) Белорусского совнархоза.

Органы власти Белорусской ССР ожидали большого эффекта от внедрения в практику новой модели управления транспортом. Чтобы оправдать их ожидания, Белорусский совнархоз и его транспортный отдел занимались вопросами изучения и улучшения внутрирайонных транспортных связей, более масштабно организовывали

смешанные железнодорожные, водные и автомобильные перевозки. В задачи совнархоза при планировании перевозок также входило, исходя из местных условий, сопоставление затрат по каждому из видов транспорта в целях поиска наиболее оптимального варианта, которым чаще всего оказывались смешанные железнодорожно-водные перевозки [9, с. 74]. Ко всему прочему Белорусский совнархоз был задействован в разработке и осуществлении планов кооперирования промышленного и сельскохозяйственного производства, поставок сырья как внутри белорусского экономического административного района, так и в другие республики. Важно, что в процессе реализации на практике советской модели управления транспортом транспортный отдел Белорусского совнархоза опирался на анализ и подсчет себестоимости грузовых и пассажирских перевозок. Это давало больше возможности избегать встречных и чрезмерно дальних перевозок, хотя они и не были искоренены в изучаемый период, в том числе и после нового изменения в 1960-е гг. советской модели управления транспортом.

Характерной чертой советской модели управления транспортом был постоянный поиск новых рычагов воздействия на его состояние. Так, осуществлять политику центральной власти в отношении низовых транспортных звеньев помогали постоянно действующие производственные совещания. Такие совещания были организованы 9 июля 1958 г. согласно постановлению Совета Министров СССР и ВЦСПС на транспортных предприятиях с числом работающих 300 человек и более. Среди многочисленных функций таких совещаний можно выделить: обеспечение выполнения заданий государственного плана, выявление резервов, совершенствование соревнования и повышение производительности труда [10, лл. 151–152]. То есть советская модель управления транспортом априори была связана с решением наиболее актуальных экономических вопросов.

Типичным проявлением советской модели было регулярное одобрение партийными органами самых разных инициатив транспортников. Таким образом, в 1959 г. ЦК КПБ поддержал инициативу оршанских железнодорожников по увеличению полезной работы локомотивов за счет увеличения их суточного пробега. Одновременно партийные органы стали больше уделять внимания ежедневной работе конкретных транспортных предприятий. Поэтому и руководство Белорусской железной дороги во главе с Г. Котяшем в своей модели руководства начали исходить из того, что выполнение повышенных заданий по перевозкам во многом зависело от активности линейных подразделений. От них требовали налаживания высокой технологической культуры, внедрения передовой техники и повышения производительности труда. Отделения Белорусской железной дороги должны были неукоснительно осуществлять запланированные ими организационно-технические мероприятия, направленные на широкое использование имевшихся резервов и всемерное применение передовых методов эксплуатационной работы при перевозках.

Изучаемой нами модели был свойственен во многих случаях анализ имевшихся недостатков. К примеру, со стороны руководителей транспортных подразделений республики в 1957 г. оказалась довольно сильной критика в адрес Госплана БССР, когда ему в вину поставили не всегда рациональное планирование по перевозкам различного рода грузов. К Министерству финансов БССР от транспортников в этот же период были вопросы о том, с каких источников у предприятий-грузополучателей есть деньги на многочисленные штрафы за простои подвижного состава, подрывавшие транспортные показатели? Но и у железнодорожников главной проблемой остался сверхнормативный простой вагонов под грузовыми операциями, что снижало эффективность их работы. Вопрос с простоями из-за ведомственной разобщенности решался очень медленно и постоянно беспокоил органы власти на протяжении всего изучаемого периода. Решения, принятые по отношению к транспорту в ходе реализации советской модели управления, часто расходились с реальными итогами его работы.

Заключение. Советская модель управления транспортом в первой половине 1950-х гг. и позже была неразрывно связана с плановой системой. Органы власти Белорусской ССР постоянно ожидали большого эффекта от внедрения в практику новой модели управления транспортом. Характерной чертой данной модели, с одной стороны, был постоянный поиск новых рычагов воздействия на состояние транспорта, а с другой – широкое и регулярное применение административных методов воздействия на работу его предприятий.

Литература

1. Железная дорога Беларуси: История и современность / В.Г. Рахманько [и др.]; под общ. ред. В.Г. Рахманько. – Минск: ОДО «Триолета», 2001. – 488 с.
2. Галицкий, А. Планирование социалистического транспорта / А. Галицкий // Плановое хозяйство. – 1952. – № 3. – С. 74–82.
3. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 7. Оп. 4. Д. 2765.
4. Государственный архив Витебской области (ГАВт). – Ф. 1966. Оп. 23. Д. 68.
5. Собрание передовиков промышленности и транспорта г. Минска и Минской области // Совет. Белоруссия. – 1955. – 23 авг. – С. 2.
6. Колдомасов, Ю. За дальнейшую рационализацию грузооборота железнодорожного транспорта / Ю. Колдомасов // Плановое хозяйство. – 1951. – № 2. – С. 66–77.
7. Постановление Совета Министров СССР «Об изменении порядка планирования перевозок грузов железнодорожным, морским и речным транспортом» от 6 сентября 1957 г. // Собрание постановлений правительства СССР. – 1957. – № 11. – С. 380.
8. ГАВт. – Ф. 2923. Оп. 1. Д. 78.
9. Черненко, В. Полнее использовать возможности речного транспорта Белоруссии / В. Черненко // Коммунист Белоруссии. – 1958. – № 4. – С. 73–77.
10. НАРБ. – Ф. 968. Оп. 1. Д. 863.

Поступила в редакцию 10.10.2022