УДК 94(476.5)

Влияние союзных и республиканских органов власти на развитие транспортных направлений в БССР (1943–1991 гг.)

Р.В. Тимофеев

Статья отражает влияние союзных и республиканских органов власти на развитие отдельных видов транспорта в БССР в 1943–1991 гг. В ней показаны конкретные направления деятельности ЦК КПСС, ЦК КПБ, Совета Министров СССР и Совета Министров БССР, которые касались транспортной проблематики. Автором отмечены основные формы и методы работы органов управления, занимавшихся транспортом, сложности с эффективностью их усилий. Большое внимание уделено изменениям в политике по пятилеткам. В статье выделена зависимость проведения транспортной политики в БССР от союзного центра в общем и от решений партийных съездов, пленумов, совещаний в ЦК КПСС и ЦК КПБ в частности. Особо отмечен тот факт, что органы власти в своей работе исходили из идеи обязательного выполнения транспортом прогнозных показателей.

Одной из составляющих истории транспорта БССР являлась деятельность органов власти по управлению происходившими в нем процессами. Вопросы государственной политики по управлению транспортом в БССР давно заслужили право быть отдельным предметом для научного исследования, но на сегодняшний день работ такого плана еще не появилось. Из современных изданий по истории транспорта СССР можно отметить групповые исследования [1]. Однако, в них вопрос государственной политики по управлению транспортом БССР вообще не выделялся. Актуальность изучения влияния союзных и республиканских органов власти на развитие транспорта в БССР состоит в том, что оно позволяет на практике увидеть эффективность или ошибочность имевшихся в изучаемый период форм и методов управления, предложить к использованию опыт прошлых лет.

Цель нашего исследования – показать влияние органов власти на транспорт, но чтобы достичь ее, следует решить задачи: очертить конкретные союзные и республиканские органы власти, которые в своей деятельности обращались к вопросам развития транспорта; выделить основные методы и формы деятельности органов управления, занимавшихся транспортом; отметить основные проблемы, стоявшие перед транспортом, и указать на попытки органов власти решить их.

Вопросы восстановления железнодорожного транспорта и его развития решались органами власти одновременно с освобождением республики в годы Великой Отечественной войны. В октябре 1943 г. одним из самых первых был

поднят вопрос о возвращении на железные дороги в БССР их бывших работников. Чтобы вернуть в республику старые кадры, к наркому путей сообщения СССР в июне 1944 г. пришлось обратиться одному из руководителей БССР П. Пономаренко [2, л. 6]. Власть в целях управления в первую очередь оперировала различными постановлениями, что было характерным для существовавшей командной системы. 30 апреля 1944 г. появилось постановление ЦК КП(б)Б об оказании помощи Белорусской железной дороге в проведении месячника чистоты и порядка [3, л. 183]. 13 августа 1945 г. вышло решение ЦК ВКП(б) «О помощи железным дорогам в подготовке к зиме 1945–1946 г.», которое применялось в БССР [4, л. 116].

Решения о значимых переменах в развитии транспортной структуры в БССР принимали в союзном центре. Так, в июле 1946 г. по решению СМ СССР был образован Западный округ железных дорог во главе с Н.И. Краснобаевым. В состав округа вошли 5 дорог: Белорусская, Западная, Брест-Литовская, Белостокская и Литовская [5, с. 3]. По постановлению СМ СССР от 19 сентября 1946 г. Белостокская дорога была упразднена. Молодечненское отделение присоединено к Западной дороге, а Лидское к Брест-Литовской дороге [6, л. 72].

Задачи, предлагаемые транспорту для решения, органы власти часто озвучивали на пленумах и съездах как ЦК ВКП(б), так и ЦК КП(б)Б. На пленуме ЦК КП(б)Б в июне 1948 г. органы управления потребовали от железных дорог БССР улучшения качественных показателей оборота вагонов, паровозов и скорейшего развития железнодорожных узлов. Секретарь ЦК КП(б)Б И.П. Тур на XIX съезде КП(б)Б в 1949 г. говорил о необходимости проведения организаторской работы по набору и техническому обучению рабочих на транспорте.

Добиваться конкретного выполнения заданного партийными органами должен был Совет Министров (СМ) БССР. Так, в июле 1947 г. председатель СМ БССР П. Пономаренко докладывал в секретариат ЦК КП(б)Б о состоянии погрузочно-разгрузочных работ на подъездных путях Западной, Белорусской и Брест-Литовской железных дорог [7, л. 52]. С завидной регулярностью происходило издание постановлений, которые касались вопросов зимней работы. Наглядным примером может послужить постановление СМ БССР и ЦК КП(б)Б от 12 октября 1946 г. Характерной чертой управления в этом случае было то, что о принятых мерах секретари обкомов КП(б)Б, председатели облисполкомов и начальники дорог докладывали СМ БССР и ЦК КП(б)Б в срок до 1 месяца [8, л. 263, 264]. Примером жесткости условий, в которые органы управления ставили транспорт в этот период, являлось и постановление СМ СССР от 29 сентября 1948 г. «О порядке распределения доходов от перевозок грузов, пассажиров, багажа и почты между железными дорогами».

Множество структур было причастно к восстановлению автотранспорта. Уже в декабре 1943 г. по постановлению СНК БССР возобновил свою работу в Гомеле наркомат автотранспорта БССР. 26 марта 1946 г. наркомат был преобразован в Министерство автотранспорта БССР [9, с. 1]. Вопрос создания транспортных подразделений по БССР был в руках государственной штатной комиссии при СМ СССР. В первые послевоенные годы в отношении автотранспорта было принято много решений. Например, постановление СМ БССР от 29 августа 1946 г. «О мероприятиях по организации авто-

ремонтных предприятий и улучшению эксплуатации автопарка в БССР» [10, лл. 32, 33]. 1 июня 1946 г. СМ СССР распространил на БССР действие своего постановления от 4 марта 1943 г. «Об использовании порожних пробегов грузового автотранспорта». Тогда в целях их ликвидации было разрешено использовать на строительство 30% средств, заработанных таким образом [11, с. 146].

Свидетельством заботы органов власти о городском транспорте являлось постановление СМ БССР от 6 марта 1947 г. «О восстановлении первой очереди Витебского городского трамвая» [12, л. 549]. 17 ноября 1949 г. СМ БССР было принято решение об использовании на территории БССР троллейбусов [13, с. 5]. О внимании властей свидетельствует и доклад секретаря ЦК КП(б)Б Н.И. Гусарова на XIX съезде КП(б)Б в 1949 г., когда он отметил восстановление трамвая в Минске и Витебске.

Руководство восстановлением речного транспорта было первоначально связано с решениями союзных властей. Так, 12 марта 1944 г. было принято постановление ГКО о мерах по восстановлению речного транспорта и судоходства, которое касалось Днепровского и Днепро-Двинского бассейнов [14, с. 21]. СНК БССР и ЦК КП(б)Б подняли вопрос о восстановлении речного транспорта 31 марта 1944 г. В рамках выполнения принятых ГКО постановлений в системе Военно-восстановительного управления работало его Днепро-Двинское подразделение. Пути улучшения работы речного транспорта органы власти искали в многочисленных организационных перестройках. Так, Управление малых рек при СНК БССР было создано постановлением союзного центра 5 июля 1945 г. [15, л. 66]. Однако не всегда перестановки в управленческих структурах приводили к положительным изменениям. Например, в 1948 г. в связи с передачей участка реки Западная Двина от Днепро-Двинского пароходства областному управлению по освоению малых рек не были своевременно разрешены вопросы финансирования. Расширяя сферу функционирования речного транспорта, СМ СССР своим постановлением от 1 сентября 1947 г. обязал СМ союзных республик и облисполкомы провести строительство подъездных путей к портам. Этот документ в октябре 1947 г. был подкреплен постановлением СМ БССР и ЦК КП(б)Б «О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта Белоруссии» [16, л. 160].

Гражданской авиации после войны приходилось развиваться в условиях огромного количества инструкций, регламентировавших её деятельность, что оправдывалось заботами о безопасности полётов.

В 50-е гг. органы власти продолжили работу по изменению структуры железных дорог БССР. Так, в июле 1951 года произошло создание Минской дороги на базе объединения Брест-Литовской магистрали и Минского отделения Западной дороги, а в 1953 году Минская и Белорусская дороги были объединены в единую Белорусскую дорогу. С созданием в 1957 г. Белорусского совнархоза произошло объединение Белорусской и части Калининской дорог в одну Белорусскую. Главное внимание властями уделялось выполнению грузовой работы. В целях исправления происходивших сбоев 11 января 1950 г. издал постановление СМ СССР. Вслед за ним 13 января 1950 г. появилось подобное постановление СМ БССР и ЦК КП(б)Б. Органами власти постоянно поднимался вопрос о выполнении производственных планов. Для примера можно привести два близких друг другу постановления СМ БССР и

ЦК КП(б)Б от 29 апреля 1950 г. и от 31 октября 1950 г. [17, л. 5, 64 об., 162]. Улучшению грузовых перевозок должно было содействовать и постановление СМ БССР от 3 апреля 1950 г. Кроме постановлений СМ СССР использовались распоряжения.

В 50-е гг. возросло партийное внимание к транспорту. 1-й секретарь ЦК КП(б)Б Патоличев Н.С. на XX съезде КП(б)Б в 1952 г. в своем докладе затронул вопросы планов грузооборота и снижения себестоимости перевозок. Органами республиканской власти после этого съезда был проведен широкий комплекс мероприятий по согласованию производственных действий, что позволило Патоличеву Н.С. на XXI съезде КПБ отметить перевыполнение Белорусской дорогой в 1953 г. планов по основным показателям. Однако главной проблемой железнодорожников остались сверхнормативные простои вагонов. Тем не менее, по информации Н.С. Патоличева на XXII съезде КПБ в 1956 г. грузооборот и пассажирские перевозки Белорусской дороги за пятилетку были увеличены в 1,5 раза.

На организованным ЦК КПБ семинаре секретарей парторганизаций в сентябре 1956 г. состоялась их беседа с 1-м секретарем ЦК КПБ К.Т. Мазуровым, посвящённая перспективам развития железнодорожного транспорта. В 1959 г. ЦК КПБ одобрило инициативу оршанских железнодорожников по увеличению полезной работы локомотивов. К.Т. Мазуров в докладе на XXIII съезде КПБ в 1959 г. обратил внимание на невыполнение Белорусской дорогой планов по перевозке грузов, что с точки зрения власти было связано с простоями вагонов, плохим использованием паровозного парка, запущенным состоянием подъездных путей.

Для улучшения эффективности перевозок органы власти предлагали использовать постановление СМ БССР от 9 декабря 1953 г. «О дальнейшем улучшении работы железнодорожного транспорта по перевозкам грузов, особенно товаров народного потребления» [18, л. 146 об]. Во 2-й половине 50-х гг. органы управления больше стали уделять внимания низовым транспортным структурам, так как они слабо выполняли важное для роста производительности труда постановление СМ БССР от 18 августа 1959 г. [19, л. 23]. Многочисленными были совещания. На Республиканском совещании актива работников железнодорожного транспорта в апреле 1952 г. основное внимание было уделено усилению работы по безопасности движения поездов. В 1954 г. на Всесоюзном совещании работников железнодорожного транспорта была отмечена низкая требовательность МПС СССР к скорости поездов.

Органами власти в 50-е гг. постоянно велся поиск путей улучшения работы автотранспорта, что привело к многочисленным изменениям. 19 декабря 1952 г. Министерство автомобильного транспорта БССР было преобразовано в союзно-республиканское министерство, а оно, в свою очередь, 29 июня 1953 г. было преобразовано в республиканское Министерство дорожного и транспортного хозяйства БССР. 17 ноября 1953 г. это министерство преобразовали в союзно-республиканское Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог БССР, а его 12 июля 1956 г. в Министерство автомобильного транспорта БССР. В мае 1957 г. было уже создано Главное управление автомобильного транспорта при СМ БССР, просуществовавшее до апреля 1963 г. В мае 1956 г. было упразднено Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР, организован Главдорстрой при СМ СССР, но в БССР Ушосдор был сохранен.

Требования к автомобильному транспорту со стороны органов управления постоянно росли. XIX съездом КПСС в 1952 г. была издана директива о повышении удельного веса автотранспорта общего пользования в перевозках грузов. Секретарь ЦК КПБ Патоличев Н.С. на XXI съезде КП(б)Б в 1954 г. предложил автотранспорту играть более значимую роль. Государственные планы развития в начале 50-х гг. ставили задачи по увеличению объёмов перевозок, обеспечению экономии материалов. В 50-е гг. регулярный характер приобрели постановления СМ БССР в отношении автотранспорта, что отразило рост его влияния. Среди них необходимо отметить решения СМ БССР от 12 июля 1952 г. и от 2 июня 1953 г. Вышли в свет постановления ЦК КПБ и СМ БССР от 30 августа 1958 г. «О мерах по улучшению работы грузового автомобильного транспорта» и от 16 декабря 1959 г. «О дальнейшем развитии автомобильного транспорта общего пользования в республике».

Те решения в отношении автомобильного транспорта, которые органам власти удалось претворить в жизнь, позволили Патоличеву Н.С. на XXII съезде КПБ в 1956 г. отметить увеличение объема грузовых перевозок автотранспортом в республике за 2 года в 3 раза, а пассажирских перевозок в 2,5 раза. Однако, исходя из решений руководства СССР, работникам автотранспорта предстояло сделать еще больше. Хрущев Н.С. в своем докладе XX съезду в 1956 г. отметил наличие у автотранспорта резервов и предложил укрупнение автохозяйств.

Республиканские решения по автотранспорту должны были согласовываться с предложениями, отмеченными в постановлении СМ СССР от 3 ноября 1952 г. «Об улучшении использования автомобильного транспорта и руководства им» [20, л. 155]. На развитие пассажирских перевозок в значительной мере повлияло постановление СМ БССР от 21 января 1956 г. [21, л. 10]. Его дополнило постановление бюро ЦК КПБ и СМ БССР от 20 марта 1959 г. [22, л. 9]. Вынужденной формой управления являлось издание постановлений в целях выполнения ранее принятых решений. Так, СМ БССР 30 декабря 1958 г. принял постановление «О ходе выполнения постановления Верховного Совета БССР от 27 июня 1958 г. «О состоянии и мерах по улучшению бытового обслуживания населения».

Отдел транспорта, дорожного строительства и связи Госплана БССР в 1955 г. обратил внимание властей на то, что количественные показатели эксплуатации автотранспорта росли, а качественные были неудовлетворительны. Исходя из этого, были приняты меры по укрупнению автохозяйств с одновременным упразднением тех, где число автомобилей меньше 15. Свою роль здесь сыграло постановление СМ БССР от 19 января 1953 г. На развитие автотранспорта республики оказало влияние и постановление СМ СССР от 26 августа 1953 г. «Вопросы организации Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР». На укрупнение было также направлено постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 16 декабря 1959 г. Постоянно оставался актуальным вопрос о развитии централизованных перевозок. Поэтому XXIII съезд КПБ в январе 1959 г. обязал Главное управление автомобильного транспорта при СМ БССР и Белнефтеснабсбыт Главснабсбыта Совнархоза БССР в кратчайшие сроки ликвидировать недостатки, имевшиеся в централизованных перевозках.

Особо важное значение для развития централизованных перевозок в республике сыграло постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 23 ноября 1959 г., которое отметило

наличие неправильной практики вывоза грузов. Поэтому высшие органы республики обязали Главное управление автомобильного транспорта организовать их централизованный завоз и вывоз. Положительные изменения в организации перевозок продолжились во 2-й половине 50-х гг., когда были созданы хозрасчетные автохозяйства. В республике основные мероприятия по улучшению работы автомобильного транспорта и повышению его рентабельности пришлись на 1958 г., когда были массово укрупнены автомобильные хозяйства [23, с. 52]. С созданием в 1957 г. совнархоза, где концентрировалось большое количество грузовых автомобилей, была поставлена задача повышения производительности автопарка.

Никогда не ослабевал контроль органов власти за работой министерств, о чем говорит постановление СМ БССР от 18 мая 1955 г., которое касалось итогов хозяйственно-финансовой деятельности Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог БССР в 1954 г. Почти каждый год приносил что-то новое в управление транспортом. Постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 16 декабря 1959 г., направленное на укрупнение и специализацию автотранспортных хозяйств, было подтверждено постановлением СМ БССР от 30 марта 1960 г. Был бесконечен поток решений, касающихся дисциплины и организации труда на автотранспорте. Постановление СМ БССР от 20 июля 1959 г. было направлено на искоренение причин невыполнения работ и расхищения бензина.

На XXIII Внеочередном съезде КПБ в 1959 г. К.Т. Мазуров отметил, что неудовлетворительная работа автотранспорта обусловлена плохим состоянием его материальной базы, и поручил СМ БССР найти возможности для ее улучшения. Для конкретизации требований было издано постановление бюро ЦК КПБ от 20 марта 1959 г. о состоянии и мерах по улучшению работы автомобильного пассажирского транспорта [22, л. 14].

С ростом экономики органы управления республики стали больше обращать внимания на пассажирские перевозки. В 50-е гг. стал расширяться городской электротранспорт. В 1951 г. учредили первое трамвайно-троллейбусное управление, расположенное в Минске [13, с. 5]. 26 декабря 1950 г. ЦК КП(б)Б принял постановление, которое касалось мер по улучшению обслуживания населения г. Минска внутригородским транспортом. В нем был намечен ряд мер по ликвидации недостатков в развитии транспорта в столице. Это помогло уже в сентябре 1952 г. пустить в г. Минске троллейбус, что было отмечено на XX съезде КП(б)Б. О новой трамвайной линии отчитался в феврале 1954 г. XXI партийный съезд.

Для государства был важен любой вид транспорта. Так, на XX съезде КП(б)Б в 1952 г. Патоличев Н.С. выделил проводившееся техническое переоснащение речного транспорта и перевыполнение планов грузооборота. В свою очередь, обобщая проблемы речников, секретарь ВКП(б) Г.М. Маленков на XIX съезде ВКП(б) в октябре 1952 г. отметил наличие у них непроизводительных затрат, невыполнение в ряде случаев планов перевозок. Органами власти постоянно поднимались вопросы о переброске части перевозок с железнодорожного транспорта на речной. Такое положение было записано отдельным пунктом в постановлении СМ БССР от 24 февраля 1955 г. [24, л. 92, 93]. На развитие речного транспорта было также направлено типичное постановление СМ БССР от 28 марта 1957 г.

Транспортной политике часто были свойственны колебания. В 1950 г. был изменен порядок планирования работы флота, когда в план были введены задания для отправления судов. 15 марта 1953 г. Верховным Советом СССР был принят закон об укрупнении министерств, что позволило появиться Министерству морского и речного флота СССР, распавшемуся уже 25 августа 1954 г. Постановлением СМ БССР от 11 января 1955 г. в целях устранения недостатков в организационной структуре были упразднены Управления речного флота при областных исполкомах республики. Если в период август 1954 г. – июль 1956 г. в республике действовало Управление речного транспорта при СМ БССР, то постановлением ЦК КПСС и СМ СССР от 30 мая 1956 г. общесоюзное Министерство речного флота было упразднено и в союзных республиках были созданы уже Главные управления речного флота. За развитием перевозок следила и плановая комиссия СМ БССР, которая в 1956 г. критиковала Управление речного транспорта за то, что оно не обеспечило полностью перевозки грузов. Критиковал работу речников за невыполнение планов в 1959 г. и XXIV съезд КПБ.

Создание управлений по видам транспорта не смогло справиться с недостатком материальных ресурсов. Как результат – в 50-е гг. БССР не могла похвастаться развитой материальной базой гражданской авиации и широким внедрением новых моделей самолетов.

В 60-е гг. по прежнему главное свое внимание органы управления республики уделяли развитию железнодорожного направления. В докладе на XXIV съезде КПБ К.Т. Мазурова в январе 1960 г. был отмечен рост оснащенности дороги и увеличение грузооборота, затронуты недостатки по перевозкам. В 60-е гг. велся поиск путей совершенствования транспортной работы. В этих целях была произведена передача железнодорожных путей необщего пользования в МПС СССР. Чаще всего в сфере внимания государственных органов были вопросы, связанные с задержками вагонов на подъездных путях. Такую ситуацию в 1-й половине 60-х гг. постоянно рассматривала на своих заседаниях Комиссия Бюро СМ БССР по координации работы транспорта [25, л. 86]. О внимании к грузовой работе говорят и распоряжения СМ БССР от 17 июля 1969 г. и от 7 октября 1969 г. В отношении железнодорожного транспорта появлялись такие указания по перевозкам, как постановление СМ СССР от 10 марта 1966 г.

Органы власти на XXVI съезде КПБ в марте 1966 г. во главу угла поставили задачи увеличения грузооборота, повышения пропускной способности, внедрения новых видов тяги. Недостатки в работе разбирались постоянно. На пленуме ЦК КПБ в январе 1968 г. 1-й секретарь ЦК КПБ П.М. Машеров одной из причин простоев подвижного состава назвал слабую механизацию и несогласованность в деятельности организаций. В мае 1968 г. ЦК КПБ рассмотрел вопрос о работе с кадрами на Белорусской дороге и принял постановление, где отметил, что допущены недостатки и ошибки в подборе и воспитании кадров.

Документы, которые регламентировали деятельность транспорта, издавались постоянно. Постановлением СМ СССР от 16 августа 1968 г. было утверждено новое положение о МПС, в котором его задачей стало обеспечение развития железнодорожного транспорта. Тем не менее, ситуация на железной дороге осталась сложной. В подтверждение этому тезису можно использовать постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 23 июля 1969 г. Одной из особенностей транспортной политики в республики во

2-й половине 60-х гг. было увеличение внимания органов управления к проблемам пассажирских перевозок, что было связано с улучшением экономической ситуации, позволившей населению повысить свою активность. Как следствие, появилось постановление СМ БССР от 26 апреля 1967 г. «О мерах по улучшению обслуживания населения республики пассажирским железнодорожным транспортом».

Основные проблемы развития в 60-е гг. автотранспорта республики выделил и предложил решить К.Т. Мазуров на XXIV съезде КПБ в 1960 г. Среди проблем были названы: недостаточное укрупнение автопарка, наличие мелких нерентабельных автохозяйств, недостаточное развитие централизованных перевозок. Большое внимание транспортники были обязаны обращать и на решения пленумов ЦК КПСС. Июльским пленумом 1960 г. было предложено продолжить работу по оснащению автотранспорта современными техсредствами.

Важное место в руководстве транспортом органы власти по-прежнему отводили и контролю. В августе 1960 г. комиссия ЦК КПБ провела проверку автохозяйств Витебского облавтотреста по выполнению постановления ЦК КПБ и СМ БССР от 30 августа 1958 г. «О мерах по улучшению работы грузового автомобильного транспорта» и установила, что в облавтотресте не была полностью проведена работа по объединению автотранспорта. Главным направлением транспортной политики в 1960 г. в республике стало создание единой автотранспортной системы. Поэтому в ведение Главного управления в течение 1960 г. были переданы автобазы министерств строительства, торговли и Совнархоза БССР. К моменту издания 27 сентября 1962 г. нового постановления СМ СССР, посвящённого укрупнению, более трети грузовых автомобилей сосредоточено в крупных хозяйствах. Совместными усилиями к 1964 г. в БССР была в основном создана единая система автотранспорта, где более 70% парка объединено в крупные автохозяйства. Не оставляли своим вниманием органы власти и пассажирские перевозки. 20 марта 1960 г. бюро ЦК КПБ приняло решение изменить ситуацию с неудовлетворительной работой пассажирского транспорта.

Сложность поставленных перед автотранспортом республики задач по росту перевозок, наличие нерешенных проблем, необходимость ускоренного технического перевооружения отрасли привели 23 апреля 1963 г. к преобразованию Главного управления автомобильного транспорта при СМ БССР в Министерство автомобильного транспорта БССР.

Во 2-й половине 60-х гг. продолжали играть важную роль в определении основных направлений развития транспорта республики партийные съезды. На XXVI съезде КПБ в 1966 г. было решено, что автотранспорт примет от железнодорожного перевозку грузов на расстояние до 100–150 км. В свою очередь, СМ БССР на своем заседании в июле 1966 г. наметил ряд мер по повышению эффективности использования автотранспорта, снижению себестоимости и расширению централизованных перевозок. С тем чтобы сократить простои в ремонте, были произведены попытки по совершенствованию организации и технологии ремонта машин. На XXIII съезде КПСС в 1966 г. союзные органы обязали Госплан СССР, Министерство автопромышленности и СМ республик решить этот вопрос. У всех транспортных проблем органы управления искали причины и предлагали их решение через новую волну централизации. По мне-

нию работников Госплана СССР, из-за отсутствия общесоюзного органа автотранспорта в СССР во 2-й половине 60-х гг. не было единой технической политики.

В середине 60-х гг. стала явственной потребность в новых рычагах воздействия на транспорт. Поэтому в рамках экономической реформы с 4 квартала 1966 г. стал происходить широкий перевод предприятий автотранспорта на новую систему планирования и экономического стимулирования в соответствии с постановлением ЦК КПСС и СМ СССР от 4 октября 1965 г. Однако, оставались в силе многие административные рычаги. Во время проведения реформы экономические методы влияния на транспорт были тесно переплетены с административными. Об этом говорило постановление СМ БССР от 9 января 1968 г., касавшееся повышения материальной ответственности автотранспортных организаций и грузоотправителей за невыполнение плана перевозок. Если бы с реформой все было хорошо, то не появилось бы постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 5 августа 1968 г. «Об улучшении использования грузового автомобильного транспорта», которое предусматривало принятие мер по укрупнению автохозяйств. Изданное ЦК КПБ и СМ БССР 14 октября 1968 г. подобное постановление включало в себя приведение в порядок ремонтных баз автохозяйств, создание диспетчерских служб. К вопросу об улучшении использования грузового автотранспорта ЦК КПБ и СМ БССР вновь пришлось обратиться 9 декабря 1969 г. Тезис о сложности в продвижении реформы может быть подтверждён и постановлением СМ СССР в 1973 г., в котором говорилось о неудовлетворительном выполнении принятого в 1968 г. решения.

Постановлений принимали много, но добиться реальной отдачи от них было сложно. Даже в 1967 г. не было до конца выполнено постановление СМ СССР от 1962 г. о переводе на централизованное обслуживание автомобильным транспортом железнодорожных станций с объемом погрузки и выгрузки свыше 10 вагонов в сутки. Поэтому меры союзного правительства стали подкрепляться новыми шагами, предпринятыми в 1968 г. республиканским кабинетом министров, которые касались улучшения обслуживания населения городским транспортом. Соответственно, стал уделять больше внимания городским перевозкам отдел транспорта и связи при СМ БССР. Мероприятий проводилось много. Другое дело, были ли они эффективны. Если на заседании Президиума СМ БССР 28 июня 1967 г. было принято решение о мерах по дальнейшему улучшению транспортно-экспедиционного обслуживания, то в апреле 1969 г. его пришлось повторить.

В компетенции СМ БССР было много вопросов. Он утверждал цены и тарифы. На улучшение автобусных перевозок в республике было направлено его постановление от 7 октября 1961 г. Но одно дело – решение принять, а другое дело – его выполнить. В ряду других до конца не было выполнено и постановление СМ БССР от 4 июля 1964 г. «Об улучшении обслуживания населения городским пассажирским транспортом». Ситуация улучшалась медленно, и поэтому 25 января 1965 г. увидело свет новое постановление СМ БССР. С переводом предприятий на пятидневную рабочую неделю было связано решение ЦК КПБ и СМ БССР в 1967 г. по улучшению обслуживания населения транспортом.

Чтобы подтолкнуть местные власти к более активной позиции по вопросам улучшения работы городского транспорта, на пленуме ЦК КПБ в марте 1967 г. высту-

пил П.М. Машеров. Он объяснил трудности в работе транспорта не только недостатком техпарка, но и слабой работой руководителей. «Слабость» городских пассажирских перевозок, мешавшая развитию производства, вынудила уже правительство СССР разработать ряд мер по ликвидации отставания. В первую очередь необходимо отметить его постановление от 26 декабря 1967 г. «О мерах по улучшению обслуживания населения городским пассажирским транспортом». Следом за союзном решением СМ БССР 19 марта 1968 г. было принято свое.

Развитием городского электротранспорта в республике занималось Главное управление коммунального хозяйства при СМ БССР, которое в 1965 г. была заменено на министерство. Работа управления регулировалась в первую очередь постановлением республиканского кабинета от 12 июля 1962 г. «Вопросы работы городского электротранспорта». Во 2-й половине 60-х гг. развитие городского транспорта в республике определялось постановлениями ЦК КПБ и СМ БССР от 20 мая 1967 г. и СМ БССР от 19 марта 1968 г.

В отношении речного транспорта в 60-е гг. особое внимание уделялось своевременной разгрузке, на что было направлено регулярное издание СМ БССР распоряжений. Проделанной работы оказалось недостаточно, и XXIV съезд КПБ в 1960 г. не был удовлетворен развитием перевозок. Главной причиной отставания была определена плохая организация работ. В общем грузообороте удельный вес перевозок речным флотом рос медленно. Недоработкой органов управления было отсутствие органа по распределению грузооборота между отдельными видами транспорта. Для каждого вида транспорта была выработана своя линия поведения. XXVI съезд КПБ в марте 1966 г. для речников первоочередными задачами определил обеспечение развития портов и комплексную механизацию. XXIII съезд КПСС в 1966 г. обязал речников освоить перевозки грузов, тяготевших к водным путям. Несмотря на реформу 1965 г., по информации отдела транспорта и связи при СМ БССР, речной флот отличался медленным ростом объемов перевозок, что являлось результатом отсутствия схемы его развития.

От гражданской авиации органы власти постоянно требовали увеличения объемов перевозок, что засвидетельствовала резолюция XXIV съезда КПБ в 1960 г. Чтобы решить эти задачи, был проведен ряд реорганизаций. Для этого использовалось постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 4 апреля 1961 г. «О мерах по дальнейшему развитию воздушного транспорта». Общую линию на введение в строй аэродромов поддержал на XXVI съезде КПБ в 1966 г. председатель СМ БССР Т.Я. Киселев. В 60-е годы в Аэрофлоте государство провело ряд важных мероприятий, в том числе утвердило 26 декабря 1961 г. новый Воздушный Кодекс СССР.

Начало развитию трубопроводного транспорта в республике положило создание в 1959 г. дирекции строившегося газопровода Дашава–Минск. О важности трубопроводов свидетельствует факт принятия в 1960 г. на XXIV съезде КПБ решения быстрее закончить его прокладку. Одно из главных мест в белорусской транспортной системе отводилось и Полоцкому управлению нефтепровода «Дружба», на полную мощность начавшему работу с 1967 г.

В 70-е гг. чаще всего, как и раньше, решения СМ БССР по железнодорожному транспорту затрагивали проблемы перевозок. 10 февраля 1970 г. его Президиумом был

издан приказ о неудовлетворительной организации погрузочно-разгрузочных работ. От пятилетия к пятилетию характер и направленность постановлений фактически не менялись. Например, решение СМ БССР от 28 февраля 1975 г. касалось мер по улучшению использования подвижного состава. Особое внимание органы власти уделяли внедрению передовых методов труда, которые могли компенсировать недостатки в работе. Поэтому, например, учитывая эффективность маршрутизации, ЦК КПБ и СМ БССР постановлением от 16 августа 1971 г. утвердили пятилетний план внедрения этой технологии в республике.

С каждым годом расширялась сфера воздействия науки на транспорт, что органы управления не оставляли без внимания. Ускорение научно-технического прогресса рассматривалось на Пленуме ЦК КПБ в апреле 1970 г. В своем докладе на XXVII съезде КПБ Т.Я. Киселев акцентировал внимание железнодорожников на том, что им предстоит к середине 70-х гг. электрифицировать движение пригородных поездов Минского узла.

Как и раньше, генеральная линия развития транспорта разрабатывалась в ЦК КПСС и СМ СССР. В их совместном постановлении «О развитии железнодорожного транспорта в 1971–1975 гг.», принятому в 1971 г., Государственному комитету СМ СССР поручили предусмотреть в планах развитие прогрессивных видов транспорта. Одновременно с этим в целях улучшения использования подвижного состава министерства и ведомства обязали принять меры к сокращению простоя вагонов. Чтобы реализовать предложенные центром мероприятия на местном уровне, ЦК КПБ и СМ БССР приняли постановление 16 августа 1971 г.

Республиканские органы власти многократно рассматривали вопрос о простоях вагонов. Часто и сами железнодорожники обращались к властям за поддержкой в этом вопросе. Так, 10 сентября 1970 г. Президиум СМ БССР рассмотрел записку Управления Белорусской дороги. Однако, одной из главных причин проблемы было отсутствие материальной заинтересованности ведомств в снижении простоев. Ведомствам было проще платить за них штрафы, чем вкладывать средства в совершенствование подъездных путей и развитие механизации.

Резких изменений в железнодорожной политике республики никогда не наблюдалось. На XXVIII съезде КПБ в 1976 г. Т.Я. Киселев вновь затронул вопрос о расширении пропускной способности линий Белорусской дороги. По новому постановлению «О мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976–1980 гг.», принятому ЦК КПСС и СМ СССР в 1976 г., в республике проводились из года в год практически одни и те же меры по улучшению использования и сокращению простоев вагонов, совершенствованию технической оснащенности дорог и рационализации перевозок. Но сложная ситуация с транспортом вызвала к жизни новую волну решений. В феврале 1977 г. совещание актива республики обсудило задачи по выполнению отмеченного постановления. Вскоре, в апреле 1977 г., появилось решение ЦК КПБ и СМ БССР о мерах по развитию железнодорожного транспорта республики в 1976–1980 гг. На XI пленуме ЦК КПБ в 1978 г. 1-й секретарь ЦК КПБ П.М. Машеров призвал не мириться с положением, когда 70% от общего времени оборота вагоны простаивали под грузовыми операциями.

По новому постановлению «О мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976–1980 гг.», принятому ЦК КПСС и СМ СССР в 1976 г., Советам Министров союзных республик совместно с министерствами было поручено переключить короткопробежные перевозки с железных дорог на другие виды транспорта. Специализированное решение СМ СССР 1979 г. было направлено на уменьшение повреждений вагонов. В один ряд с ним можно поставить постановление ЦК КПБ в 1979 г. «О недостатках в практической реализации министерствами и ведомствами республики мероприятий ЦК КПБ по выполнению решений XXV съезда КПСС и постановления XI пленума ЦК КПБ». В вопросе сокращения простоев вагонов особое внимание органами власти уделялось распространению передового опыта. Здесь ответственность на себя брал ЦК КПСС, издав специальный документ еще в 1978 г.

В 70-е гг. высокими темпами развивался автотранспорт. На XXVII съезде КПБ в 1971 г. органы власти поставили перед автотранспортом задачу роста объема грузовых автоперевозок не только за счет пополнения новыми автомобилями, но и путем лучшего использования старых. Поставленные задачи потребовали новых документов. Уже 13 апреля 1971 г. СМ БССР утвердил Положение о Министерстве автомобильного транспорта БССР, в котором на него была возложена ответственность за состояние и развитие автомобильного транспорта общего пользования, научно-технический прогресс. Министерство автотранспорта никогда не оставалось без внимания. 24 октября 1972 г. появилось постановление республиканского кабинета министров о практике работы этого министерства.

На XXVIII съезде КПБ в феврале 1976 г. Т.Я. Киселев объявил о ближайшем проведении мероприятий по улучшению существующей сети автодорог. Как и было принято в изучаемый период, вслед за решением съезда КПБ появилось постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 10 мая 1976 г., где вновь важнейшими задачами было объявлено повышение темпов строительства и ремонта дорог и мостов. На XI пленуме ЦК КПБ в 1978 г. П.М. Машеров в который уже раз обратил внимание на большие простои автомобилей под погрузкой.

По постановлению СМ СССР от 6 июля 1973 г. стали шире распространять опыт по сокращению порожних пробегов. В целях повышения производительности труда меры СМ СССР включили передачу к 1 января 1974 г. в ведение органов управления автотранспортом тех автохозяйств, у которых перевозки грузов для предприятий других министерств составляли более 70% общего объёма. Следом появилось постановление СМ БССР от 16 августа 1973 г. о дополнительных мерах по улучшению использования грузового автотранспорта.

Год за годом принятые решения до конца не выполнялись. В 1977 г. первый заместитель председателя СМ БССР Мицкевич В.Ф. с помощью отдела транспорта и связи Управления делами СМ БССР и Госавтоинспекции МВД БССР проверил выполнение постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 14 октября 1968 г. Проверка показала, что даже в Минске работа по укрупнению автохозяйств проводилась слабо, а некоторые министерства вообще к ней не приступили. Не оставляли без внимания органы власти и нужды сельского населения. В 1971 г. появилось постановление СМ БССР «О мерах по улучшению обслуживания сельского населения во внутрирайонном автобусном сообщении».

Один документ по пассажирским перевозкам следовал за другим, но ситуация улучшалась медленно. На XXVIII съезде КПБ в 1976 г. Т.Я. Киселеву вновь предложил необходимые меры по серьезному улучшению работы транспортных организаций в деле обслуживания населения. Такая ситуация была во всем СССР, и в июле 1976 г. ЦК КПСС принял новое постановление об улучшении перевозок пассажиров автотранспортом, в котором обратил особое внимание на ускорение развития производственной базы. В свою очередь, Верховный Совет БССР 28 февраля 1977 г. издал специальное постановление по этому вопросу. Одновременно с ним действовало принятое в январе 1977 г. постановление ЦК КПБ и СМ БССР, где говорилось, что организация пассажирских перевозок все еще не отвечает требованиям. Поэтому СМ БССР потребовал действий по улучшению работы городского транспорта, снижению его убыточности.

В 1970 г. Министерство коммунального хозяйства БССР рассмотрело записку Комитета народного контроля БССР в СМ БССР от 30 октября 1970 г. о недостатках в работе городского пассажирского транспорта. Среди недостатков было отмечено дублирование маршрутов, недостаточная координация совместной работы. Поэтому министерство посчитало целесообразным поручить Госплану БССР рассмотреть вопросы о дополнительном выделении средств на развитие электротранспорта. На XXVII съезде КПБ Т.Я. Киселев предложил обратить внимание на серьезные недостатки в работе городского транспорта.

В ряду наиболее значимых решений по городскому транспорту, было постановление СМ СССР от 25 декабря 1972 г. Согласно ему СМ БССР совместно с Советами депутатов обязали разработать и осуществить мероприятия по улучшению обслуживания населения. Как и было принято в изучаемый период, вслед за союзным документом появилось постановление СМ БССР от 2 марта 1973 г.

В 70-е гг. речной транспорт БССР отставал в развитии от других его видов. Поэтому в докладе Т.Я. Киселева на XXVII съезде КПБ в 1971 г. для речников на 1971–75 гг. были намечены реконструкция и строительство новых причалов, доведение уровня механизации до 98%. Значимым шагом было принятие 19 декабря 1971 г. постановления ЦК КПБ и СМ БССР, которое соответствовало общесоюзной транспортной политике, предусматривавшей использование преимуществ каждого вида транспорта. На XXVIII съезде КПБ в 1976 г. Т.Я. Киселевым среди основных направлений развития речного транспорта были намечены мероприятия по улучшению судоходных условий. Тем не менее, несмотря на усилия доля речного транспорта в перевозках была малой, о чем на XI пленуме ЦК КПБ в 1978 г. заявил в своем докладе П.М. Машеров. Как и было заведено в те времена, для активизации усилий речников в мае 1979 г. появилось постановление СМ БССР.

XXVII съезд КПБ в 1971 г. потребовал от руководителей авиатранспорта улучшить работу подведомственных предприятий. На XXVIII съезде КПБ в 1976 г. Т.Я. Киселев озвучил решение по постройке и введению в действие аэропортов в Витебске, Бресте и Гродно. Авиаторы были обязаны учитывать необходимость интенсификации производства, о чем союзные органы власти заявили на Пленуме ЦК КПСС в декабре 1977 г.

Пристальное внимание органы управления уделяли развитию в республике трубопроводного транспорта. О планах на этот вид транспорта можно было узнать из док-

лада Т.Я. Киселева на XXVII съезде КПБ. О постройке газопровода с особым акцентом говорилось и в документах XXVIII съезда КПБ. Развитию этого вида транспорта содействовало утверждение СМ БССР 8 апреля 1976 г. нового положения о Главном управлении по газификации.

В 80-е гг. основные усилия по совершенствованию развития железнодорожного транспорта в республике осуществлялись СМ БССР и ЦК КПБ. На собрании актива КПБ в июле 1980 г. был сделан серьезный упрек министерствам, которые не выполнили задание ЦК КПСС по сокращению простоев вагонов. В ноябре 1980 г. Пленум ЦК КПБ обратил внимание на несовершенство в организации транспортной работы. Чтобы определить основные направления развития Белорусской дороги СМ БССР и ЦК КПБ 3 апреля 1981 г. приняли соответствующее решение. Большое место занимала критика транспортников, что помогало тем исправлять некоторые недостатки. На XXIX съезде КПБ в 1981 г. органы управления критиковали Белорусскую дорогу за ухудшение использования локомотивного парка. Ноябрьский Пленум ЦК КПСС 1982 г. критиковал МПС за то, что оно не обеспечило потребностей в перевозках. В декабре 1982 г. на пленуме ЦК КПБ было отмечено замедление оборота вагонов. Много внимания, как и раньше, уделялось грузовой работе. В 1980 г. ЦК КПБ одобрил опыт работы коллектива станции Минск-Товарный по эффективному использованию вагонов. В 1981 г. ЦК КПСС одобрил опыт по использованию вагонов уже Львовской области.

На XXX съезде КПБ в 1986 г. начальник Белорусской дороги А.Г. Андреев отметил, что благодаря экономическому эксперименту 1984 г. были улучшены все показатели. Эксперимент был одобрен этим съездом. В целом, успех был настолько значим, что его отметили уже в Политическом докладе ЦК КПСС XXVII съезду КПСС в 1986 г. Направления усилий органов власти в отношении развития железнодорожного транспорта на 1986-1990 гг. были определены в докладе председателя СМ БССР М.В. Ковалева на XXX съезде КПБ. Они включали увеличение капитальных вложений на его модернизацию. Вновь за замедление оборота вагонов на пленуме ЦК КПБ в марте 1987 г. критиковал железнодорожников 1-й секретарь Е.Е. Соколов. Однако, развитие Белорусской дороги в 80-е гг. больше определялось успехами, чем недостатками. Этому способствовало то, что в июне 1985 г. СМ БССР были утверждены дополнительные мероприятия по улучшению ее работы, включавшие ускорение обработки подвижного состава.

В конце 80-х гг. союзными органами власти была принята масса внешне положительных, но так и не заработавших документов. Среди них необходимо выделить постановление СМ СССР от 3 декабря 1987 г., новое Положение о железной дороге Министерства путей сообщения СССР от 23 февраля 1989 г. У союзных руководителей осталась вера в то, что на основе производственного потенциала можно повысить эффективность, а в условиях реформ поднять роль руководителей. Даже в декабре 1989 г. на Всесоюзном совещании железнодорожников еще были обсуждены проблемы и намечены меры по подъему отрасли. Но время неумолимо шло. В условиях усугублявшего кризиса уже мало эффективного можно было ожидать от постановления СМ СССР от 29 декабря 1990 г. Итогом распада связей было резкое уменьшение объемов перевозок в 1991 г., в связи с чем Белорусская оказалась в тяжелом положении, из которого она вышла только в период независимости.

Важным резервом улучшения работы автотранспорта в 80-е гг. союзные органы власти продолжали считать принятие мер по централизации и повышению качества перевозочной работы автотранспортом до такого уровня, при котором министерства считали бы экономически невыгодным для себя создание своего автотранспорта. Однако, итоги работы по централизации, несмотря на проводимые в течение десятилетий мероприятия, были неутешительны. На XXIX съезде КПБ 1-й секретарь Т.Я. Киселев в своем докладе отметил, что доля ведомственных автомобилей в совокупном автопарке республики составляла почти 80%, а выполняемая работа не превышала 45% объёмов.

Главное внимание республиканский кабинет министров продолжал уделять развитию грузовой работы. Регулярно появлялись его постановления, похожие на документ, принятый в январе 1980 г., который касался дальнейшего улучшения организации перевозок грузов. Т.Я. Киселев в январе 1982 г. на пленуме ЦК КПБ высказал озабоченность в том, что в ряде автохозяйств вследствие низкого технического состояния выходило на линию лишь 50% автомобилей и больше половины их пробега было совершено без груза. Вскоре, в декабре 1982 г., на пленуме ЦК КПБ руководство вновь потребовало эффективнее использовать автомобили. Из года в год этот вопрос не решался, не были искоренены приписки и хищения. Чтобы преодолеть эти недостатки, появились постановления ЦК КПСС и СМ СССР от 5 августа 1983 г. и ЦК КПБ и СМ БССР от 16 сентября 1983 г., вопрос был предварительно рассмотрен на заседании Политбюро ЦК КПСС.

Вопросы развития транспорта всегда находились в поле зрения должностных лиц самого высокого уровня. Т.Я. Киселев на XXIX съезде КПБ отметил, что ждут своего решения вопросы укрепления материально-технической базы. Органами власти постоянно принимались новые документы. Одним из них было Положение о производственном объединении автотранспорта 1980 г., где задачей объединения было совершенствование работы автотранспорта. Важным было и принятое в январе 1982 г. постановление СМ БССР об ускорении развития автотранспорта общего пользования в 11 пятилетке, где отмечалась необходимость усовершенствования системы планирования. В августе 1983 г. СМ БССР принял постановление об экономии ресурсов на автотранспорте.

Для ликвидации имевшихся просчетов постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 5 августа 1983 г. предусмотрело усиление контроля за деятельностью автотранспортников, а республиканский СМ был обязан в кратчайший срок осуществить укрупнение автохозяйств. Но в целом вопрос передачи ведомственной техники проходил «робко, бессистемно, нецеленаправленно», о чем было заявлено на XXX съезде КПБ в 1986 г. Этот съезд объявил основные задачи развития автотранспорта, особое внимание уделил ухудшению использования грузовых автомобилей. Для автотранспорта всегда острой оставалась проблема качества техники, о чем говорили на XIX конференции КПСС в 1988 г. Это было время перемен, и с июня 1988 г. автотранспортники республики стали работать в одном министерстве транспорта совместно с речниками, что, однако, не добавило дополнительной эффективности.

Осталась неизменной практика издания постановлений в целях определения условий развития транспорта. В декабре 1980 г. появилось очередное решение союзного кабинета министров, которое касалось мер по его дальнейшему развитию, что говорило

о наличии серьезных проблем в городских перевозках. Среди них особенно значительными были: недостаточно развитая техническая база, низкая требовательность со стороны руководителей.

Решению имевшихся в городах транспортных вопросов было посвящено постановление республиканского кабинета о мерах по дальнейшему развитию городского пассажирского транспорта в марте 1981 г. Как результат, можно отметить появление в г. Минске метрополитена. Чтобы поддержать его строительство, в апреле 1980 г. ЦК КПБ и СМ БССР приняли специальное постановление. Вопрос строительства метро также затрагивался на XXIX съезде КПБ. В феврале 1985 г. план строительства новых линий метрополитенов обсудило Политбюро ЦК КПСС.

Состояние речного транспорта до середины 80-х гг. в целом было обозначено постановлением ЦК КПСС и СМ СССР от 17 сентября 1979 г., где были установлены задания СМ республик и министерствам по показателям перевозок, строительству. Специально для местных условий ЦК КПБ и СМ БССР разработали постановление от 21 декабря 1979 г., в котором предложили вновь увеличение объема перевозок. На XXIX съезде КПБ в 1981 г. Т.Я. Киселев отметил, что нельзя считать нормальным малый удельный вес перевозок по воде. Однако, отсутствие необходимого технического прогресса у речников, несовершенство их базы не позволили им увеличить объемы перевозок. В 1986–1988 гг. министерством и управлениями делались попытки отрегулировать хозрасчет и самофинансирование, реорганизовать свой аппарат, но в условиях начавшегося распада снижался грузооборот, росли перебои с поставкам, что мешало развиваться. В результате 16 июня 1988 г. было образовано уже Министерство транспорта БССР, объединившее автомобильный и речной транспорт. В таком объединении речники были уже на втором плане, что отразило уменьшение их роли в перевозках, а усилия по развитию речного транспорта оказались малоэффективными.

Партийное руководство республики в начале 80-х гг. главное свое внимание уделяло строительству нового Минского аэропорта. По новому положению 1984 г. общесоюзное министерство осуществляло руководство воздушным транспортом СССР. Как и остальные транспортники, во 2-й половине 80-х гг. авиаторы попали в период значительных изменений. С 1 января 1988 г. предприятия гражданской авиации БССР перешли на полный хозрасчет. Новые времена принесли новые сложности. Руководству республики оказалось трудным что-либо изменить в отставании материальной базы отрасли, и XXXI съезд КПБ в 1990 г. только констатировал тот факт, что в разряде долгостроя осталось здание аэровокзала в аэропорту «Минск-2». Общее состояние дел у авиаторов ухудшалось, и эффективнее помочь им органы власти смогли только в рамках самостоятельной республики.

Большое внимание в 80-е гг. власти продолжали уделять развитию трубопроводного транспорта, используя выгодное географическое положение и сырьевую направленность экономики СССР, вынужденной отправлять на экспорт нефть и газ. Развитию нефтепровода «Дружба» содействовало наличие в БССР нефтеперерабатывающего комплекса. На XXX съезде КПБ в 1986 г. руководство республики призвало активнее внедрять трубопроводный вид транспорта, с тем, чтобы перевозки грузов осуществлялись с наименьшими затратами. Трубопроводный транспорт не обошли труд-

ности 2-й половины 80-х гг., когда органы управления БССР не смогли преодолеть старение его материальной базы.

Заключение. Исследование показало, что решения, принимаемые различными ветвями власти по отношению к транспорту, и не только, очень часто расходились с реальными итогами по их выполнению. В деле конкретизации политики управления транспортом определенную роль сыграли многочисленные ведомственные изменения. В транспортной политике важное место занимало управление взаимодействием отдельных видов транспорта. Для выполнения производственных планов органы власти развивали соревнование и внедряли передовые методы труда транспортников. В рамках существовавшей системы в управлении транспортом постоянно делался акцент на планирование. В политике управления использовались возможности общественных организаций. Часто в центре внимания оказывалось состояние руководящих кадров, без которых административная система была бы малоэффективной. В изучаемый период говорить о значимой самостоятельности республики в отношении транспорта говорить не приходится, если и было какое-то поле деятельности, то в рамках многочисленных инструкций и распоряжений союзного центра, а также существования фондов и лимитов. Определяющей темой у органов власти было выполнение планов перевозок. Транспортная политика на республиканском уровне даже в условиях реформы 1965 г. была зависимой от союзного центра, в котором концентрировались ресурсы. В конце 60-х гг. был возврат к более широкому использованию административных рычагов воздействия на транспорт. Главным направлением в 70-80-е гг. было обеспечение выполнения производственных прогнозных показателей.

В отношении железнодорожного транспорта принималось наибольшее количество решений. В качестве мер воздействия на состояние транспорта, опираясь не только на приказы, управленческие звенья использовали деятельность постоянных совещаний при начальниках железных дорог. 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 разгрузка вагонов. Это являлось показателем отсутствия значимой материальной заинтересованности у пользователей транспорта. Решение застарелой проблемы видели в мобилизации имеющихся резервов, а также в рассмотрении положения дел в ЦК КПБ, Совете Министров БССР и обкомах КПБ. Широкое распространение с 50-х гг. на железной дороге получила такая форма управления, как регулярный созыв совещаний. Вопрос с простоями железнодорожных вагонов из-за ведомственной разобщенности решался медленно и постоянно беспокоил органы власти. В 60–80-е гг. типовыми и регулярно повторяющимися были решения о мерах по развитию транспорта на пятилетки. Линия технической политики выражалась в концентрации грузопотоков на важнейших магистралях. В 70-80-е гг. старались осуществлять мероприятия по обеспечению ритмичного предъявления грузов к перевозке и равномерной подаче вагонов.

Политика по управлению автотранспортом и электротранспортом с 50-х гг. ставила во главу угла развитие грузовой сферы, а пассажирская, особенно на селе, располагалась на втором месте. Для практической реализации требований правительства республики постоянно издавались приказы по министерствам. То есть важная идея

проходила длинный путь: главное направление задавалось постановлением союзного кабинета министров, иногда в соавторстве с высшими органами КПСС, затем шло решение республиканского Совета Министров, далее следовал приказ по министерству или главному управлению, за ним приказ по областному автотресту, и только в самом конце происходило конкретное действие на базе низового автотранспортного предприятия. Централизация перевозок и создание крупных автохозяйств явились основными элементами политики по отношению к автотранспорту в середине 50–80-е гг., но преодолеть ведомственную разобщенность она не смогла. Доля ведомственного автотранспорта в республике осталась высокой. В период своего существования Белорусский совнархоз утверждал общие условия перевозки грузов, тем самым регулируя взаимоотношения между автотранспортом и предприятиями. Для роста производительности труда совнархозом было проведено укрупнение подчиненных им автохозяйств. В 60-е гг. централизация автотранспорта позволила шире использовать такие передовые формы организации труда. В компетенции СМ БССР находились утверждение и ответственность за выполнение мероприятий по транспорту. С точки зрения СМ СССР, в 60-е гг. основными проблемами было слабое развитие регулярных централизованных перевозок грузов, большое количество порожних пробегов автомобилей. Мероприятия ЦК КПБ и СМ БССР в 60-е гг. были направлены на повышение производительности и резкое увеличение объема перевозок. Экономическая реформа 1965 г. на автотранспорте в БССР проходила со значительными сложностями, ее проводили недостаточно высокими темпами и с оглядкой на союзные органы власти. В 70–80-е гг. в целях руководства транспортниками СМ БССР постоянно рассматривал итоги деятельности министерств. Перед Министерством коммунального хозяйства БССР были поставлены задачи по усилению внимания к вопросам обслуживания населения городским транспортом, принятию мер к улучшению организации движения.

Сразу после окончания войны одним из основных направлением деятельности властей в отношении речного транспорта была помощь в развитии перевозок по малым рекам. В 50-е гг. внимание уделялось поддержанию и увеличению уровня перевозок, максимальное использование преимуществ речников. Создание Главного управления речного транспорта в БССР в 1956 г. позволило придать политике в республике определенную самостоятельность, так как управление смогло быстрее оказать конкретную помощь в поиске путей выполнения грузовой работы, разрабатывать технические мероприятия. Речной транспорт стал лучше оснащаться, более интенсивно развивались местные перевозки. В середине 50-х гг. управление речным транспортом включало упрощение его структуры, сокращение аппарата, совершенствование планирования. Определенную роль сыграли совещания и конференции, которые рассматривали наиболее острые вопросы развития. На 60-е гг. главными задачами, которые поставили перед речниками республики органы власти, являлись развитие речных перевозок и повышение их рентабельности. Партийные съезды и пленумы КПБ в 70-е гг. постоянно требовали от руководителей речного транспорта улучшения работы, активного проведения технического переоснащения и развития с учетом полного обеспечения растущих потребностей грузооборота. В 80-е гг. речной транспорт испытал на себе все несовершенство управления, выразившее сначала в потере темпов роста, а потом в резком производственном спаде.

В 50-е гг. государственная политика в отношении гражданской авиации включала в себя выполнение работ по завершению восстановления ее материально-технической базы, совершенствованию системы технического обслуживания и ремонта авиационной техники, повышению регулярности и безопасности полетов. В 60–80-е гг. главным было обеспечение роста перевозок пассажиров и улучшение их обслуживания.

Литература

1. Транспорт Страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития / И.В. Белов, В.А. Персианов, Б.А. Волков [и др.]; под ред. И.В. Белова. – М.: Транспорт, 1987. – 311 с.; Зотов, Д.К. Проблемы развития транспорта СССР / Д.К. Зотов, С.С. Ушаков. – М.: Транспорт, 1990. – 304 с.
2. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Фонд 4. – Оп. 18. – Д. 37.
3. НАРБ. – Фонд 4. – Оп. 18. – Д. 39.
4. Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Фонд 1. – Оп. 1. – Д. 421.
5. Западный железнодорожный округ // Советская Белоруссия. – 1946. – 26 июля. – С. 3.
6. ГАВО. – Фонд 1966. – Оп. 10. – Д. 12.
7. НАРБ. – Фонд 4. – Оп. 18. – Д. 90.
8. ГАВО. – Фонд 1966. – Оп. 10. – Д. 14.
9. Балыкин, С. Минтрансу – 60 лет / С. Балыкин // Транспортный вестник. – 1999. – 22 мая. – С. 1.
10. ГАВО. – Фонд 1966. – Оп. 10. – Д. 22.
11. Постановление Совета Министров СССР «Об усилении использования порожних пробегов грузового автотранспорта» // Собрание постановлений и распоряжений правительства СССР. – 1946. – № 9. – С. 146.
12. ГАВО. – Фонд 1966. – Оп. 10. – Д. 29.
13. Кандраль, И. Со своим троллейбусом в 21 век / И. Кандраль // Транспортный вестник. – 1997. – 28 августа. – С. 5.
14. Речной транспорт за 50 лет // Речной транспорт. – 1967. – № 6. – С. 20–21.
15. НАРБ. – Фонд 4. – Оп. 18. – Д. 48.
16. НАРБ. – Фонд 7. – Оп. 3. – Д. 1373.
17. ГАВО. – Фонд 1966. – Оп. 23. – Д. 68.
18. ГАВО. – Фонд 1966. – Оп. 23. – Д. 139.
19. НАРБ. – Фонд 968. – Оп. 1. – Д. 667.
20. ГАВО. – Фонд 1966. – Оп. 23. – Д. 117.
21. НАРБ. – Фонд 7. – Оп. 4. – Д. 2776.
22. ГАВО. – Фонд 2923. – Оп. 1. – Д. 90.
23. Лазаретов, В. На транспортных магистралях республики / В. Лазаретов // Коммунист Белоруссии. – 1968. – № 9. – С. 51–54.
24. НАРБ. – Фонд 1006. – Оп. 1. – Д. 5.
25. НАРБ. – Фонд 7. – Оп. 5. – Д. 776.

Поступило 11.10.2009 г.