УДК 94 (476)

Обеспечение потребностей экономики и населения Белорусской ССР в транспортных услугах (1943 - 1991 гг.)

Р.В. Тимофеев
Учреждение образования «Витебский государственный университет имени П.М. Машерова»

Данное исследование по пятилетним периодам показало изменения в развитии грузовых и пассажирских перевозок в Белорусской ССР в 1943-1991 годах на примере основных видов транспорта. Были отмечены успехи и трудности в их осуществлении, передовые методы работы и основные организационные мероприятия, использование новых видов техники и повышение уровня квалификации кадров. Особое внимание было уделено показу уровня удовлетворённости хозяйства и населения республики в транспортных услугах. В статье отмечен тот факт, что наиболее важную роль в развитии перевозок играл железнодорожный транспорт, затем за ним следовал автомобильный. Сделан важный вывод о том, что развитие транспорта фактически отставало от всё время возраставших потребностей республики в перевозках, так как производственные планы по ряду показателей и за ряд лет не выполнялись. Показаны предпринимавшиеся органами власти и самими работниками транспорта усилия по преодолению непроизводительной работы транспортных предприятий, мешавшей достижению необходимых показателей.

***Ключевые слова**: экономика, население, транспорт, услуги, перевозки.*

Meeting the needs of economy and population of Byelorussian SSR in transport services (1943 - 1991)

R.V. Timofeyev
Establishment of education «Vitebsk State University named by P.M. Masherov»

The given research on five year periods has shown changes in the development of cargo and passenger transportation in Byelorusian SSR in 1943-1991 on the example of the basic types of transport. The successes and difficulties in their realization, advanced methods of work and basic organizational measures, use of new kinds of engineering and increase of a skill level of the staff are marked. Special attention is given to the display of the level of economy and population satisfaction in transport services. The article identifies the fact, that the most important role in the development of transportation was played by railway transportation, followed by the automobile one. An important conclusion is made that the development of transport actually lagged behind constantly growing requirements of the republic in transportation, as the production plans in a number of parameters and for a number of years were not carried out. The author indicates the efforts by authorities and workers of transport themselves on overcoming unproductive work of the transport enterprises which interfered with the achievement of the necessary parameters.

***Key words**: economy, population, transport, service, transportation.*

В условиях инновационного развития Республики Беларусь в начале XXI века большое значение играет своевременная доставка товаров, сырья, материалов и выполнение социальных транспортных параметров в отношении её населения. Поэтому весьма интересным является изучение опыта по обеспече-

нию потребностей экономики и населения в рамках Белорусской ССР. Такой вопрос давно имеет право быть отдельным предметом тщательного научного исследования, так как от перевозок грузов и пассажиров напрямую зависело функционирование всех сфер жизни общества. Сегодня работы такого плана отсутствуют, а из современных изданий, где вопросы обеспечения перевозок затрагивались, можно отметить коллективные труды по истории железной дороги БССР [1, 2], монографические работы Л.М. Лыча [3, 4] и И.В. Мандрика [5]. Однако, там обеспечение перевозок касалось только одного вида транспорта и не были показаны тенденции в их расширении.

Актуальность изучения обеспечения потребностей экономики и населения в перевозках состоит в том, что оно позволяет проанализировать эффективность тех или иных форм и методов их осуществления, определить наиболее распространённые и перспективные способы их организации, выделить основные направления развития отдельно взятых видов транспорта.

Наиболее важным элементом работы является определение уровня обеспечения населения и экономики республики в перевозках по пятилетиям. В исследовании решались следующие задачи: показ выполнения плановых показателей и темпов их роста по пятилетиям, определение круга основных проблем, которые касались обеспечения перевозок со стороны того или иного вида транспорта, выделение факторов, которые влияли на достижение определённого уровня транспортного развития.

Материал и методы. Для проведения исследования использовались докладные записки заведующих отделами транспорта и связи обкомов КПБ в отдел транспорта и связи ЦК КПБ, материалы к ним; протоколы заседаний постоянных комиссий по транспорту и связи Верховного Совета БССР, материалы к этим протоколам; докладные записки транспортных подразделений республики в Верховный Совет БССР; переписка облисполкомов БССР с группой транспорта и связи Совета Министров БССР по вопросам работы транспорта; материалы Комиссии Бюро Совета Министров БССР по координации работы транспорта в республике; материалы проверок и рекомендации Комитета партийно-государственного контроля ЦК КПБ и Совета Министров БССР; материалы о деятельности транспорта, поступившие в Управление делами Совета Министров БССР; сведения о деятельности транспортных подразделений Совнархоза БССР (Национальный архив Республики Беларусь). Много необходимой информации содержалось в приказах, переписке с областными автотрестами, областными автотранспортными управлениями Министерства автомобильного транспорта БССР; в приказах и переписке с подразделениями Главного управления речного флота при Совета Министров БССР; в переписке со своими подразделениями Белорусского управления гражданской авиации Министерства гражданской авиации СССР, в документах о деятельности отраслевых профсоюзов железнодорожников, автотранспортников, речников и авиаторов (Национальный архив Республики Беларусь).

Значимые для работы документы были найдены в протоколах партийных организаций и материалах к ним железнодорожного, автомобильного, воздушного, трубопроводного транспорта и электротранспорта из Государственного архива Витебской области; в распоряжениях, в переписке по работе транспорта облисполкомов из Государственных архивов Брестской, Гомельской и Могилёвской областей; в материалах заседаний областных Советов профессиональных союзов Белорусского республиканского Совета профсоюзов из Государственных архивов Гомельской и Могилёвской областей; в материалах о работе исполнительного комитета Брестского областного Совета народных депутатов, Брестского городского совета депутатов и его исполнительного комитета, Московского районного Совета народных депутатов и его исполнительного комитета в г. Бресте, Брестского отделения Белорусской железной дороги из Государственного архива Брестской области.Широкие статистические сведения были взяты из всесоюзной, республиканской и ведомственной периодической печати, сборниках указов Верховных Советов БССР и СССР, сборников постановлений Совета Министров БССР.

В исследовании в первую очередь использован системный метод исследования, который позволяет рассмотреть проблему в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие окружающих его связей. Его дополнили такие общенаучные методы как индукция и дедукция, синтез и анализ.

Результаты и их обсуждение. Перевозки грузов в БССР возобновились с момента освобождения её территории от оккупации осенью 1943 г. Важная роль отводилась железнодорожному транспорту. За 1944 г. железные дороги БССР выполнили план погрузки воинского имущества на 142%, что было очень

важным для успешного проведения наступательных операций Красной Армии, в том числе «Багратион» [3, с. 21, 109]. С июля 1944 г. в военные и гражданские перевозки максимально включилась Западная дорога, которая смогла до конца года выполнить план погрузки для нужд фронта на 151% [1, с. 102].

После окончания войны железным дорогам, расположенным на территории БССР, приходилось начинать перевозки с минимальных показателей. Так, грузооборот в тонно-километрах в 1945 г. по сравнению с 1940 г. составил по Западной дороге 80,5%, Белорусской - 51,1% [2, с. 281]. Республике для восстановления разрушенного войной хозяйственного комплекса требовалось осуществить перевозки в огромных объёмах. Основная роль в выполнении этих задач легла на плечи железных дорог. Железнодорожники Западного округа за 1947 г. смогли погрузить на 40% больше вагонов, чем за 1945 г. Однако, они сами признавали, что уровень их работы был пока ещё не достаточным и потребности республики в перевозках удовлетворялись не полностью.

Работа железнодорожного транспорта стала предметом обсуждения в партийных комитетах всех уровней. Для исправления ситуации принимались меры по укреплению железных дорог опытными кадрами, повышению трудовой дисциплины, своевременному материально-техническому снабжению всех подразделений железной дороги. Внедрялись передовые методы труда: движение машинистов-«тяжеловесников» и «пятисотников», скоростное вождение составов.

Предпринятые усилия дали положительный результат. Так, если отправление грузов в 1945 г. по дорогам БССР составляло только 9245 тыс. тонн, то в 1950 г. уже 17731 тыс. [4, с. 112]. План четвёртой пятилетки (1946-1950 гг.) по основному на тот момент показателю - погрузке был выполнен на 102%.

Не оставалось без внимания в эти годы и обеспечение населения в перевозках. В мае 1946 г. в действие введено летнее расписание пассажирских поездов дальнего следования, открылось их прямое сообщение. Было налажено движение и пригородных поездов. В 1948 г. железнодорожниками было увеличено количество поездов и скорость их движения. Однако, и теперь не хватало пригородных составов, поезда ходили переполненными. Наблюдались трудности с приобретением билетов в поездах дальнего следования. Тем не менее в период с октября – декабря 1943 г. к 1950 г. перевозки пассажиров по железным дорогам БССР возросли с 24 тыс. до 22 млн. человек. Но и при этом значительном росте они составили лишь 36,7% довоенного уровня [2, с. 282; 3, с. 21]. Как видно пассажирские перевозки в республике восстанавливались медленно, потребности населения в них в тот период удовлетворялись не полностью.

Для повышения эффективности перевозок органы управления в 1950-е гг. с помощью научно обоснованного размещения предприятий и совершенствования планирования пытались ликвидировать нерациональные и дальние грузовые маршруты. Одним из резервов в деле улучшения работы транспорта являлось развитие смешанных железнодорожно-водных и автомобильных перевозок.

В дальнейшем происходил рост технической оснащённости железных дорог БССР, повышение квалификации кадров, что позволило увеличить интенсивность перевозочной работы железнодорожников. Большинство проводимых ими мероприятий было направлено на выполнение графиков движения поездов, ускорение оборота вагонов и увеличение среднесуточного пробега локомотивов. Однако, полной обеспеченности потребностей республики в перевозках достичь пока не удавалось. В 1951 г. план погрузки грузов дороги БССР (кроме Оршанского отделения) не выполнили.

В последующем ситуация изменилась: в 1953-54 г. план погрузки по Белорусской дороге был выполнен на 101%, а в 1955 г. план грузооборота выполнен на 114%. То есть в целом наблюдалась положительная тенденция. Грузооборот основной дороги республики – Белоруской – в 1952 г. составил 12 млрд. тонно-километров [4, с. 161]. За 1951-55 г. он увеличился в 1,5 раза.

Отражая потребности населения, совершенствовалось обслуживание в пассажирских поездах Работники вокзала станции Орши с 1951 г. первыми в республике стали применять организацию продажи билетов в поездах. В 1953 г. было увеличено количество пригородных поездов, однако имелись срывы в выполнении графика их расписания. Из-за нехватки подвижного состава Белорусская дорога не имела возможностей обеспечить потребности в перевозках пассажиров в выходные и предпраздничные дни. Тем не менее, её пассажирские перевозки в 1955 г. увеличились в сравнении с 1950 г. на 53% [6, с. 2].

Улучшение материально-технического снабжения Белорусской дороги, поставки новых моделей вагонов и локомотивов, внедрение передового опыта вождения поездов позволили увеличить перевозки

во 2-й половине 1950-х гг. Перевод транспорта на семичасовой рабочий день заставил железнодорожников организовать свою работу так, чтобы и при этом сокращении обеспечивать возросшие нужды народного хозяйства в перевозках.

По данным Статистического управления грузооборот за 1956 г. увеличился на 13%, за 1957 – 1960 гг. вырос с 23 до 26 млрд. тонно-километров (т.к.). Об уровне обеспечения потребностей республики в перевозках можно судить по тому, что выполнение план грузооборота по Белорусской дороге за 1956-60 гг. колебалось в рамках 98 – 121%, по погрузке в пределах 100 – 108%, то есть в большинстве случаев планы выполнялись.

Для улучшения обслуживания пассажиров производилась реконструкция вокзалов, в начале на крупных станциях, затем на мелких, расширялись залы ожидания, они наполнялись новым оборудованием. Появлялись пассажирские вагоны новой конструкции, более вместительные. В 1960 г. произошло увеличение скорости пассажирских поездов, что уменьшило нахождение пассажиров в дороге. Участники сессии Витебского областного Совета в 1958 г. приняли решение о восстановлении поезда Полоцк – Бигосово, отменённого в 1954 г. Произошло увеличение пассажирских перевозок и в 1958 г., когда со станций Белоруской дороги было отправлено уже 32,3 млн. человек [4, с. 112].

В дальнем следовании за 1950-58 гг. перевозки пассажиров увеличился на 8,7%, а в пригородном - на 70 %. На рост пригородного сообщения повлияло расширение промышленного производства в городах: многие рабочие проживали в сельской местности. Требовались ежедневные поездки на постоянную работу. Однако, удовлетворить полностью потребности в перевозках пассажиров Белорусская железная дорога не смогла, в 1960 г. план по перевозкам пассажиров был выполнен только на 98%.

Широкому развитию экономики БССР благоприятствовало её географическое положение. Поэтому она имела сравнительную развитую транспортную сеть. На состояние перевозок грузов оказывали влияние многочисленные факторы. Так, большой простой вагонов вызывало неравномерное выполнение грузовой работы по дням недели. Чтобы сократить простои с мелких станций, например, Брестского отделения в 1963 г. грузовую работу перевели на крупные. Оборот вагонов ускорили за счёт технического перевооружения дороги. Грузооборот всей дороги вырос с 29 млрд. т.к. в 1961 г. до 37,1 млрд. в 1965 г. Выполнение плана по грузообороту за 1961-65 гг. было 101-106%, по отправлению в пределах 101-106%.

Для удобства пассажиров в этом пятилетии в расписаниях скорых поездов были упразднены некоторые остановки. Расширялся сервис: так, в 1962 г. было доставлено на дом уже 20 тыс. билетов. В целях экономии времени граждан в соответствии с распоряжением СМ СССР от 20 мая 1965 г. им стали продавать абонентские проездные билеты на пригородные поезда [7, л. 82].

Ряд пригородных поездов в 1964 г. был радиофицирован, в них появилось электрическое освещение, стал лучше выполняться график движения. Тем не менее неполадки в обслуживании пассажиров остались, что отметил на XXV съезде КПБ в 1961 г. начальник Белорусской дороги. Пассажирские перевозки дороги в 1961 г. по сравнению с 1955 г. выросли более чем на 20% [8, с. 2]. В 1965 г. перевозки составили уже 40,3 млн. человек, но планы в тот период не выполнялись.

Для развития перевозок СМ БССР и железнодорожники чаще использовали административные методы. За эффективное использование подвижного состава предприятия грузоотправители поощрялись редко. До середины 1960-х гг. главной проблемой для Белорусской дороги оставались простои вагонов и несвоевременный вывоз грузов со станций. В конце 1960-х гг. слабо сокращались нерациональные перевозки, не соответствовал требованиям времени уровень маршрутизации. Железнодорожники пытались решить эти вопросы. Ускорение оборота вагона они повысили за счёт сокращения стоянок поездов на станциях. Грузооборот дороги за 1966 - 1970 гг. вырос с 38,5 млрд. до 49,9 млрд. т.к. Выполнение плана грузооборота колебалось в рамках 100,4 – 105%, выполнение плана перевозок происходило в пределах 98-103%. То есть и на этом этапе потребности народного хозяйства полностью не удовлетворялись

В обеспечении пассажирских перевозок новым оказалось введение в 1966 г. прямых плацкарт для пассажиров, следовавших через Москву. Массовой стала с 1970 г. продажа билетов предварительными кассами. В 1970 г. было отправлено 63,4 млн. пассажиров [4, с. 219]. Рост пассажирооборота в 1966-68 гг. составлял 9-14%. В 1966-70 гг. план пассажирооборота выполнялся и перевыполнялся.

В 1-й половине 1970-е гг. в республике наметилось сокращение непроизводительной работа по перевозкам за счет передачи отдельных грузов (более всего строительных) на речной транспорт. В 1971-72 гг. улучшилось оснащение погрузочно-разгрузочных станций, в 1974 г. возросли перевозки грузов маршрутами и в контейнерах. Однако, не выполнялись планы по росту среднего веса поездов. Грузооборот Белорусской дороги возрос с 53,7 млрд. т.к. в 1971 г. до 62,3 млрд. в 1975 г. План грузооборота выполнялся в пределах 100,4 – 105%, но в основном возле минимального показателя, план перевозок – в рамках 100,3 – 103% с ухудшением показателя к концу пятилетия, что свидетельствует о нарастании трудностей.

В 1-й половине 1970-е гг. соответственно росту доходов населения увеличилось число поездок в поездах дальнего следования, выросло количество фирменных составов. Учитывая пожелания пассажиров, за счет замены вагонов было увеличено количество плацкартных мест. В 1971 г. на дороге было перевезено 78,58 млн. пассажиров [2, с. 323]. План пассажирооборота в 1971-74 гг. выполнялся, но в 1975 г. уже нет, так как при директивной экономике возможности исполнителей учитывали не всегда.

Во 2-й половине 1970-х гг. продолжали допускаться непроизводственные простои под погрузочно-разгрузочными операциями, существовали порожние пробеги, не полностью использовалась грузоподъёмность вагонов. ЦК КПБ в 1980 г. сказал, что необеспеченность потребностей в перевозках приводило к нарушению технологического цикла в промышленности и строительстве, к потерям продукции, снижению эффективности производства. Это происходило несмотря на то, что в 1976-80 гг. на Белорусской дороге была проделана работа по совершенствованию организации перевозочного процесса и управления им. Объективной причиной отставания была нехватка пропускных способностей на ряде линий.

Грузооборот колебался в разные стороны, он увеличился с 63,4 млрд. т.к. в 1976 г. до 65,1 млрд. в 1977 г., затем упал до 62,1 млрд. в 1978 г., потом вновь вырос до 66,3 млрд. в 1980 г. Кроме 1976 г. планы грузооборота выполнялись, по перевозкам наоборот, в 1976 г. существовало превышение планового показателя (104%), в остальные годы планы были выполнены, то есть потребности удовлетворены.

Рост технической оснащённости дороги давал свои плоды. Поэтому она уже могла назначать дополнительные поезда в выходные дни. Для ввода в расписание опоздавших составов диспетчеры вместе с дежурными по отделениям разрабатывали графики их ускоренного продвижения. Остались и трудности. На вокзалах из-за нехватки касс происходило скопление пассажиров, особенно перед праздничными днями, не хватало и плацкартных мест [9, л. 144]. Всего перевозки пассажиров за 1976-80 гг. выросли с 91 до 101,4 млн. человек [10, с. 156]. Планы с большим трудом, но выполнялись.

Результатом усилий, как со стороны органов управления, так и со стороны конкретных руководителей стало улучшение в 1-й половине 1980-х гг. организации перевозочного процесса. Росла производственно-техническая база, вводились в эксплуатацию новые маршруты, пополнялся подвижной состав. Однако, транспортные ведомства не справлялись со своей главной задачей – своевременной и полной перевозкой всех запланированных грузов, о чём было заявлено на Пленуме ЦК КПБ в январе 1984 г.

Основная доля нерациональных перевозок грузов осуществлялась из-за размещении производства по выпуску продукции без должного внимания к транспортному фактору. В 1980-е гг. не везде эффективно использовался подвижный состав, имелись порожние пробеги и простои [11, л. 12]. Чтобы преодолеть недостатки, Белорусской дорогой в 1981 г. проводилась работа по обеспечению вывоза грузов и приём их получателями в три смены, применялась безотцепочная загрузка вагонов и перевозка маршрутами. Грузооборот за 1981 – 85 гг. вырос с 67,5 млрд. т.к. до 73,2 млрд., перевозки грузов с 104,1 млн. до 113,4 млн. тонн. Плановые показатели были выполнены.

ЦК КПБ и СМ БССР постоянно следили за уровнем обеспечения перевозок пассажиров, обязывали Белорусскую дорогу улучшать качество подготовки пассажирских составов в рейс и повышать культуру обслуживания. Но по ряду объективных и субъективных причин справлялись с ростом перевозок железнодорожники всё хуже. Однако, за 1980-85 гг. дорога смогла увеличить пассажирооборот с 10,9 до 13,7 млрд. п.к. [12, с. 107, 109]. Планы за эти годы были выполнены.

Потребность хозяйства в перевозках ряда грузов во 2-й половине 1980-х гг. обеспечивалась не в полной мере, а в 1990-91 гг. ситуация ещё больше обострилась из-за сложной экономической обстановки в СССР. Сохранялись, а в 1990-91 гг. увеличились недостатки в обслуживании населения перевозками,

всё масштабнее нарушалось движение. В 1986 г. трудности в работу вносила несогласованность действий предприятий транспорта и обслуживаемых им отраслей. Выход был найден в создании станций с большим объемом переработки. В 1986-87 гг. происходило внедрение интенсивных технологий. Однако, вновь стали нарастать трудности. В 1989 г. задание по обороту вагона дорога уже не выполнила, он за год был замедлен на 2,2 часа. В связи с ростом с 1 января 1991 г. цен на подвижной состав, эксплуатационные материалы в 1,5-3,5 раза Белорусская дорога ввела с 1 апреля 1991 г. новые тарифы, но их повышение не компенсировало затрат, связанные с организацией перевозок. Отмеченные проблемы напрямую сказались на объёмах грузовой работы.

С 1986 по 1989 г. грузооборот дороги вырос 77,9 млрд. до 81,6 млрд. т. к.[13, с. 88, 89]. В 1986-89 гг. планы по грузообороту и по отправлению грузов были выполнены. В 1990-91 гг. произошло падение грузооборота на 10%, так как повлияли экономические трудности, которые сопровождали распад хозяйственных связей. Выполнение плановых показателей было нарушено, потребности хозяйства в перевозках перестали удовлетворяться.

Сложности в обеспечении пассажирских перевозок в 1990-91 гг. обострились. В 1988 г. среднее время для приобретения билета в летний период составило уже 1,4 часа. С нарушением расписания в 1990 г. прошло 289 поездов дальнего следования. Однако, используя пока ещё благоприятную ситуацию в начале пятилетия железнодорожники увеличили перевозки пассажиров за 1986-89 гг. с 130,8 до 147,7 млн. человек [13, с. 89]. В 1990-91 гг. в год перевозилось до 150 млн. пассажиров. Планы по пассажирообороту в 1986-90 гг. были выполнены, в 1991 г. - не выполнены.

Одновременно с железнодорожным восстанавливал свою деятельность с момента освобождения первых районов республики и автотранспорт. Так, одной из первых в декабре 1943 г. была создана Речицкая автобаза. Исходя из Закона о пятилетнем плане развития хозяйства БССР на 1946-1950 гг. главными задачами для автотранспорта было улучшение использования и обслуживания грузовых автомобилей, повышение уровня грузоперевозок. Объём перевозок вначале был небольшим. По данным, поступившим в отдел транспорта и связи ЦК КПБ(б), в 1944 г. планирование перевозок автотранспортом общего пользования в республике не производилось и за этот год автобазами Наркомата автотранспорта было перевезено только 7175 тонн грузов и сделано 163159 т.к..

Однако, усилия власти по улучшению материально-технического снабжения, возросшие потребности хозяйства в ближних перевозках дали свои плоды. В 1950 г. грузооборот автотранспорта составил уже 481 млн. т.к. [4, с. 4]. План перевозок грузов в 1947 г. был выполнен на 132,2%, в 1949 г. по тоннажу на 108% и по т.к. на 98%, 1950 г. по тоннажу на 97%, по т.к. - на 93%, то есть имели место колебания в уровне удовлетворения потребностей в грузоперевозках.

Меньше средств у автотранспортников оставалось на развитие перевозок пассажиров. В июле 1944 г. в Минске стали использоваться первые городские автобусы, которые представляли собой только небольшие машины. Их всё время не хватало. Так, весь Минск в июле 1946 г. обслуживало только 10 автобусов, которые ежедневно перевозили до 8 тыс. пассажиров, что было недостаточным.

Главными вопросами в развитии автотранспорта в 1951-55 гг. были большие простои и порожние пробеги автомобилей. Поэтому министерство автотранспорта БССР обязало руководителей автотрестов их ликвидировать, так как в 1954 г. материально-техническое снабжение автохозяйств было упорядочено. За 1954-55 г. выполнение плана грузооборота колебалось в рамках 100,8 – 112%, по перевозкам 98-105%. Автохозяйствами министерства в 1955 г. было перевезено грузов в 7,1 раза больше, чем в 1950 г. [14, с. 2]. Увеличение перевозок было достигнуто и за счёт получения большого количество новых автомобилей, и за счёт лучшего использования имевшихся.

Больше вопросов вызывало развитие пассажирского движения. Нерегулярным было автобусное движение в 1951 г. даже в Минском районе, не говоря уже о других. У диспетчеров не было информации о наличии автобусов и времени их отправки в рейс. В 1952 г. по Минску городские автобусы ходили переполненными, в областных центрах ситуация была ещё хуже. Обеспечение транспортных потребностей населения считали важным делом высшие органы власти и на XXII съезде КПБ было заявлено, что протяженность маршрутов за 1951-55 г. увеличилась почти в 2 раза, а количество пассажиров, переве-

зенных автобусами, возросло в 6,3 раза [6, с. 2]. Годовой план по пассажирским перевозкам в 1953 и 1955 г. был выполнен более чем 100%, в 1954 г. на 107%.

По мнению руководителя министерства автотранспорта БССР, высказанному в 1956 г., достигнутый уровень перевозок не обеспечивал растущие потребности хозяйства. Для исправления ситуации власти республики увеличили автопарк и улучшили его эксплуатационные измерители. Однако, в работе автотранспорта продолжали оставаться недостатки: часть автомобилей простаивала, половину всех пробегов автомобили совершали порожняком, плохо использовались автоприцепы. Всё время предпринимались и усилия по их ликвидации. Так, приказ по Совнархозу БССР в ноябре 1957 г. был направлен на объединение мелких автохозяйств в крупные автотранспортные конторы. Отражая отмеченные выше трудности, выполнение плана по грузообороту за 1956-60 гг. колебалось в рамках 99-105%.

Из положительного в развитии перевозок пассажиров автотранспортом необходимо отметить, что в 1960 г. функционировало уже 687 междугородных и пригородных маршрутов на 52 тыс. км. Тем не менее, сессия Витебского областного Совета в 1958 г. определила уровень обслуживания перевозками как далёкий от удовлетворительного. Перевозки за 1956 – 59 гг. росли в рамках 7 – 33%, в 1956-57 гг. планы не выполнялись, в 1958 -60 гг. – выполнялись.

В 1-й половине 1960-х гг. у транспортников были проблемы с поддержанием хорошего технического состояния автомобилей, сами перевозки было сложно планировать. Поэтому согласно данным исследовательской лаборатории автотранспорта в 1963 г. половина автомобилей курсировала порожняком. Не придавала устойчивости перевозкам малая экономическая самостоятельность предприятий. Однако, всё время происходил поиск новых форм работы, которые бы удешевляли перевозки. Так, экономия была получена за счёт создания специализированных автокомбинатов. Общий экономический рост республики, перенос ряда перевозок на автотранспорт внесли свой вклад в то, что его грузооборот вырос. Выполнение плана по грузообороту за 1961-65 гг. колебалось в рамках 101-109%..

Больше в этот период автотранспортники стали уделять внимания обеспечению грузоперевозок для личных нужд населения. Так, постановлением СМ БССР от 18 июня 1962 г. в республике была создана сеть бюро транспортных услуг. В целях упорядочения обслуживания при Минском городском автомобильном тресте осенью 1961 г. была создана центральная диспетчерская служба. Тем не менее, оставались нерешённые вопросы. Например, в Витебске в 1961 г. из-за нехватки денег на содержание было закрыто несколько маршрутов. Не были изжиты случаи присвоения части выручки водителями и кондукторами. Несмотря на трудности, автобусами в 1961 г. было перевезено 368 млн. человек. Выполнение плана перевозок пассажиров за 1961-65 гг. колебалось в рамках 100-103%.

Во 2-й половине 1960-х гг. главными сложностями в развитии автотранспорта остался порожний пробег и простои, во многих организациях заявки на автоперевозки составлялись без экономических расчетов. К ухудшению использования автопарка приводило применение почасовой оплаты работы машин. Из-за неудовлетворительного состояния дорог и недостаточного обеспечения запчастями происходил пережёг горючего. Огромной проблемой было неэффективное использование грузового автотранспорта в субботние и воскресные дни. Выполнение плана по грузообороту находилось в рамках 100,9 - 109%, по перевозкам: 99,4 – 105%, то есть потребности удовлетворялись не всегда.

Больше стали во 2-й половине 1960-х гг. уделять внимания развитию пассажирской работы**.** Автобусным сообщением в 1970 г. были связаны все районные центры, 88% населенных пунктов**.** Велась работа по изучению пассажиропотоков, совершенствовалась транспортная сеть. Тем не менее, большое количество рейсов срывалось. В 1966-68 гг. рост пассажирооборота составлял от 15 до 17%, затем снизился. В 1966 – 70 гг. план пассажирооборота выполнялся и перевыполнялся.

Недостатки в работе автотранспорта в 1971-75 гг. были связаны как с отставанием материально-технической базы, так и малопроизводительным использованием транспортных средств. По-прежнему был велик удельный вес порожних пробегов автомобилей и сверхнормативных простоев. Поэтому для улучшения перевозочного процесса ведомствами совершенствовалась организация труда. Многое делали союзные власти. По постановлению СМ СССР от 6 июля 1973 г. в республике стали шире распространять опыт по переключению короткопробежных перевозок с железнодорожного транспорта на автомо-

бильный. Планы грузооборота в 1971-75 гг. выполнялись в пределах 100,3-109%. С выполнением планов перевозок было хуже, здесь показатели были в рамках 99,1 – 106%.

В республике в 1-й половине 1970-х гг. развивалась пассажирская маршрутная сеть, проводились мероприятия по повышению регулярности движения. Были и недостатки: невыполнялись рейсы по техническим неисправностям автобусов, присваивалась часть выручки от провоза пассажиров, движение городских автобусов нечетко согласовывалось с началом и окончанием смен на предприятиях. План пассажирооборота в 1971-75 гг. выполнялся в пределах 100-101%.

Быстрый рост промышленного производства и объемов капитального строительства вызвали во 2-й половине 1970-х гг. высокие темпы развития автотранспорта, были продолжены мероприятия по укрупнению автохозяйств. Однако, сложности в осуществлении перевозок не уменьшились. Основной причиной невыполнения объема перевозок было увеличение расстояния при их осуществлении. Чтобы повысить эффективность автопарка, министерство автотранспорта в 1978-79 гг. увеличило среднесуточную продолжительность работы автомобилей на линии и расширяло контейнерные перевозки.

Грузооборот автотранспорта общего пользования вырос с 6,4 млрд. т.к. в 1976 г. до 7,4 млрд. в 1980 г. [10, с. 158]. С выполнением плановых показателей у автотранспортников были большие проблемы. За 1976-80 гг. план по грузообороту был выполнен только в 1976 г., а в остальные годы размер его выполнения составлял 96,1-99%. По перевозкам грузов планы не были выполнены в 1977-78 гг. Всё это свидетельствует, что потребности хозяйства в перевозках в этот период в большинстве случаев не удовлетворялись даже по официальным данным, которые максимально подтягивались.

На 4190 пассажирских маршрутах длиной в 250 тыс. км. в 1979 г. было занято 9500 автобусов. В 92 городах было организовано внутригородское сообщение. Много осталось и негативного, так часто нарушалось время прибытия и отправления автобусов, из года в год увеличивались убытки городских предприятий при перевозках пассажиров, так как росли города и удлинялись маршруты. Но несмотря на это перевозки автобусами возросли с 1,4 млрд. человек в 1976 г. до 1,5 млрд. в 1980 г. [10, с. 158]. Кроме 1979 г. планы по пассажирообороту выполнялись.

В 1-й половине 1980-х гг. возросла передача грузов с железной дороги на автотранспорт для перевозки на короткие расстояния, что сокращало общие транспортные издержки. Тем не менее, в январе 1982 г. в своём постановлении СМ БССР отметил, что резервы здесь использовались слабо. Значительное внимание было уделено наращиванию объёмов перевозок грузов на прицепах. За 1981 - 85 гг., кроме 1983 г., планы по грузоперевозкам были выполнены. Значимой для успешного осуществления пассажирских перевозок была продажа именных льготных месячных билетов на проезд. В 1983 г. тысячи автобусов ежедневно выполняли 84 тыс. рейсов и перевозили 4,5 млн. пассажиров. Пассажирооборот за 1980-85 гг. вырос с 14,3 до 16,3 млрд. п.к. [12, с. 107, 109]. Планы выполнялись, но без превышения, то есть перевозки не обгоняли потребности, а только реагировали на них.

После 1987 г. среди многих предприятий на автотранспорте началось падение объёмов грузовой работы. Тогда же возрос удельный вес простоев грузовых автомобилей в исправном состоянии, но сократилась доля пробега без груза и увеличилась производительность машин. Отражая вложенные средства, автотранспорт общего пользования БССР увеличил свой грузооборот за 1986-89 гг. с 7,2 млрд. тонно-километров до 7,7 млрд. [13, с. 88, 89]. Затем из-за разрыва межреспубликанских хозяйственных связей произошло его значительное снижение. В 1986-89 гг. планы грузооборота были выполнены, в 1990-91 гг. нет, что повторило ситуацию с железнодорожным транспортом. По перевозкам планы в 1987-89 гг. были несколько перевыполнены, в 1990-91 гг. наоборот недовыполнены.

В 1987 г. 7 тыс. автобусов ежедневно выполняли 89,2 тыс. рейсов и перевозили 5,7 млн. пассажиров. Однако, много рейсов снималось из-за технических неисправностей, нехватки водителей и плохого содержания дорог, не были решены вопросы ликвидации убыточности перевозок. Стоимость билета на городской транспорт за 1991 г. выросла в 3 раза, но затраты на перевозки в 5 раз. В 1990-91 г. произошло невыполнение планов, то есть потребности в перевозках перестали удовлетворяться.

Значительная роль в перевозках грузов и пассажиров отводилась речному транспорту. Навигацию 1944 г. речники Днепро-Двинского бассейна провели в условиях прифронтовой полосы, но своевременно перевезли грузы, необходимые фронту и хозяйству. Важную роль в этом деле сыграло постановление

СНК СССР от 9 января 1944 г. «О транспортном освоении малых рек». Однако, препятствием к их расширению было отсутствие в 1945 г. подготовленных грузов для отправки. В то же время, развитию перевозок помогали восстановительные работы и поставки судов.

В 1946 г. Днепро-Двинское пароходство основное внимание уделяло своевременной обработке судов под погрузкой и выгрузкой. На расширение речного транспорта было направлено постановление СМ БССР от 16 марта 1948 г. о развитии перевозок на р. Нёман. Важным для роста перевозок оказалось взаимодействие речников с железнодорожниками на перевалках грузов. Проведённые мероприятия дали положительный результат и 1945 г. Днепро-Двинским пароходством план по тоннажу был выполнен на 114% и по т.к. на 160% [15, с. 3]. В 1948 г. речники перевезли грузов в два раза больше, чем за 1947 г., в 1950 г. их грузооборот составил 336 млн. т.к. [4, с. 4]. С 1945 г. развивается пассажирское движение. Так, выполнение плана перевозок на линии Мозырь-Киев в 1945 г. составило 135%, что говорило о большом спросе на такой вид перевозок.

В 1950-е гг. у речников основными направлениями работы было проведение мероприятий по снижению себестоимости перевозок и быстрому продвижению грузов. Серьезной проблемой была вновь нехватка грузов, мешала несогласованная позиция министерств, допускались простои флота. Однако, речной флот за 1951-55 гг. смог увеличить свой грузооборот на 77% Значимым в 1950-е гг. стало открытие новых пассажирских линий на малых реках республики, использовался речной транспорт и для организации туризма. За 1951-55 г. перевозки пассажиров речным флотом увеличились на 20% [6, с. 2].

Значительные изменения произошли в работе речного транспорта во 2-й половине 1950-х гг. Речники Гомеля весной 1956 г. начали погрузку несамоходных судов до начала навигации, что дало возможность быстрее перевезти первые партии грузов, уменьшая такой свой недостаток как тихоходность и сезонность. Более широкое развитие в 1957 г. получило судоходство на реках, которые ранее слабо использовались. Производительность самоходного флота в 1957 г. выросла, но буксирного ухудшилось. Грузооборот за 1956 г. вырос на 8%, в 1957- 60 гг. он рос с 0,86 до 1,13 млрд. т.к., в 1957-58 гг. увеличение перевозок составляло 12-15 %. Новшества коснулись и перевозок пассажиров, в навигацию 1956 г. мелкие пристани массово использовали катера. На Гомельском участке в 1960 г. было введено в эксплуатацию речное такси «Стрела». Рост перевозок в 1957-58 гг. был в пределах 22-30%, за 1957 г. было перевезено 1,5 млн. пассажиров, в 1958 г. - 1,8 млн. человек.

На речном флоте в начале 1960-х гг. не был решён вопрос с механизацией труда, поэтому не выполнялись планы, был низкий уровень эксплуатационной работы и слабое качество ремонта. В целях выхода из ситуации, например, Речицкий участок в 1963 г. проводил дополнительные рейсы за счёт сэкономленного времени. Подобных усилий оказалось мало и как следствие в 1959-65 гг. в республике были убыточны как пассажирские, так и грузовые перевозки, а порожные пробеги флота в 1965 г. составили 45 % от общего пробега. Несмотря на отмеченные проблемы, в 1959-62 гг. перевозка грузов за счёт их переключения на это вид транспорта возросла в 5 раз, а по сравнению с 1940 г. – в 11,6 раза [16, с. 2]. Грузооборот в 1961-65 гг. колебался от 1,02 млрд. т.к. в 1961 г. до 0,94 млрд. в 1963 г., за 1963-65 гг. перевозки грузов менялись в пределах 2,9 – 3,5 млн. тонн. Развивалось у речников и пассажирское сообщение. Так, в Гомеле в 1962 г. было расширены скоростные рейсы, а витебские речники в 1963 г. предлагали речные трамваи. В 1961 г. план по перевозкам пассажиров был выполнен, а в 1962-65 гг. нет.

По мнению руководства речного транспорта в 1966 г. общий уровень его развития и экономические показатели были недостаточны. Лишь треть всех грузов речной флот доставлял потребителям со скоростями, не уступавшими железнодорожному транспорту. Анализ, проведённый отделом транспорта и связи при СМ БССР в 1969 г., показал, что темпы роста его грузооборота были низкими и не превышали 1,5-2% из-за отсутствия перспективной схемы развития, нарушались графики движения судов. Грузооборот колебался от 1,23 млрд. т.к. в 1966 г. до 1,22 млрд. в 1970 г., а перевозки грузов равномерно росли с 3,8 млн. до 5,3 млн. тонн. В 1966 г. было открыто 29 пассажирских линий, в том числе 4 скоростных, увеличилась дальность перевозок, перевезено 1,6 млн. человек. В 1966 – 1968 гг. планы пассажирооборота перевыполнялись при ежегодном его увеличении до 10%, в 1969 г. выполнялись, в 1970 г. нет.

Проведению перевозок грузов на речном транспорте в 1-й половине 1970-х гг. помогло введение в навигацию максимально количества судов. Однако, грузооборот упал с 1,26 млрд. т.к. в 1971 г. до 1,2

млрд. в 1972 г., затем вырос до 1,47 млрд. в 1974 г., а перевозки грузов выросли с 6 млн. до 8,8 млн. тонн. По просьбам пассажиров речники Верхне-Днепровского речного пароходства открывали в 1970-е гг. новые линии, в 1974 г. стали использоваться пассажирские теплоходы на воздушной подушке. Однако, в 1971-75 гг. планы пассажирооборота не выполнялись.

Речники Верхне-Днепровского пароходства в 1976-1979 г. внедряли прогрессивные методов переработки грузов в портах, организовывали комплексные грузовые бригады. Грузооборот колебался с 1,41 млрд. т.к. в 1976 г. до 1,75 млрд. в 1978 г. Перевозки грузов росли динамично с 8,95 млн. до 11,4 млн. тонн**.** В 1976-80 гг. речники поддерживали в рабочем состоянии пассажирские линии, улучшали качество обслуживания пассажиров, расширяли использование новых судов. Пассажирооборот колебался в рамках 40-48 млн. пассажиро-километров (п.к.), перевозки пассажиров в рамках 0,93 – 1,17 млн. [10, с. 156].

В 1-й половине 1980-х гг. сложности в проведении перевозок не уменьшались, узковедомственный подход к транспортировке продукции промышленностью приводил к большим потерям материальных средств. Грузооборот в 1981-85 гг. колебался как в сторону увеличения, так и уменьшения, но тем не менее вырос с 1,96 до 2,24 млрд. т.к., перевозки грузов изменялись в рамках 11,3 - 13,6 млн. тонн. Пассажирская работа речников концентрировалась на повышение комфорта для пассажиров во время плавания и поддержание графиков. Пассажирооборот за 1980-85 гг. вырос с 41 до 46 млн. п.к., перевозки пассажиров с 0,93 до 1,11 млн. человек [12, с. 107, 109].

Речной транспорт в 1986-91 гг. оперировал большим производственным потенциалом. Тем не менее на падение объёмов его перевозок оказали влияние более дешёвые тарифы на железнодорожные перевозки. Перевозки грузов выросли с 14,7 млн. тонн в 1986 г. до 18,5 млн. в 1989 г. Затем упали до 18 млн. в 1991 г. Грузооборот за 1986 – 89 гг. вырос с 1,35 млрд. тонно-километров до 2,08 млрд. [13, с. 88, 89]. В 1986-89 гг. высокими темпами развивались, а 1990-91 г. уже закрывались в связи с убыточностью пассажирские маршруты. То есть в повлияла новая экономическая ситуация, когда на главное место вышла прибыль, а не потребности людей. Пассажирооборот пока вырос с 19 до 37 млн. п.к. в 1986-89 гг., перевозки пассажиров с 0,8 до 1,2 млн. человек [13, с. 88, 89]. Затем произошло его снижение.

Выводы. Наибольший рост перевозки грузов и особенно пассажиров транспортники БССР показали в первое послевоенное пятилетие, так как начинались фактически с минимальных показателей. Наименьший рост проявился в 1980-е г., когда был достигнут высокий их уровень и каждый процент роста должен был быть обеспечен высокими капитальными вложениями, которых не хватало, и использовались они недостаточно эффективно. То есть чем выше в изучаемый период были производственные задания для транспорта республики, тем сложнее они выполнялись.

В конце 1980-х в связи с нарастанием сложностей в социально-экономическом развитии республики и её соседей величина перевозок намного сократилась. Если во 2-й половине 1940-50 гг. больше всего было проблем с количественной нехваткой транспортных услуг, то в 1960-80-е гг. уже с их качеством. Сами производственники, в том числе руководители ведомств, постоянно говорили о том, что развитие транспорта не удовлетворяло в полной мере потребностям республики и её населения, особенно часто это происходило на съездах и пленумах КПБ, заседаниях Верховного Совета БССР.

Если смотреть по реальным достижениям транспортных предприятий по пятилеткам, то в большей степени потребности в перевозках всё таки практически удовлетворялись, отставания чаще были по отдельным показателям. Развитие грузовых и пассажирских перевозок происходило в изучаемый период как бы вдогонку, то есть без опережения, только отвечая на факт появления новых потребностей как в количественном, так и в качественном выражении.

Наименьшими изменениями по темпам роста объёмов перевозок отметился в 1950-80-е гг. железнодорожный транспорт, так как был наименее зависим от погодных условиях и мог использовать внимание к себе в виду своего стратегического характера. Самыми высокими темпами роста перевозок и грузов и пассажиров отличался автомобильный транспорт, так как был проявлением новых технологий 50-х гг. XX века, что позволило ему стать главным конкурентом железнодорожного транспорта, а по ряду показателей в 1970-80-е гг. обойти его.

Во 2-й половине 1940-х – 1950-е гг. перевозки грузов на железной дороге росли намного более быстрыми темпами, чем перевозки пассажиров, что говорило о первоочерёдности для транспорта нужд экономики, а не человека. В грузовой работе главной и так и не решённой была проблема с неэффективным использованием подвижного состава, связанная в первую очередь с простоями вагонов при погрузочно-разгрузочных работах. Простои объяснялись тем, что руководители предприятий плохо занимались вопросами механизации таких работ, задерживали подвижной состав сверх установленных норм.

Высокой организованности в грузовых перевозках можно было добиться только при условии тесного производственного контакта между железнодорожниками и грузоотправителями. Одной из главных проблем в функционировании пассажирского автотранспорта было нарушение графиков его движения, особенно в 1945-1955 г. Увеличение числа перевозок пассажиров автобусами в 1965-1985 гг. свидетельствовало о создании более удобного и разветвлённого, чем раньше автомобильного сообщения.

В 1980-е гг. медленно улучшалось качество обслуживания пассажиров по причине слабого развития производственно-технической базы вследствие нерационального использования выделенных на эти цели капитальных вложений.

Наибольшими колебаниями перевозок грузов и пассажиров в изучаемый период выделился речной транспорт республики, так как он был более зависим чем другие от состояния природной среды, что ставило его в неравные конкурентные условия с другими видами транспорта и в 1970-80-е г. привело к постоянному снижению доли в республиканских перевозках грузов и особенно пассажиров.

Литература

1. Кость, А.В. Железнодорожная магистраль Белоруссии. К столетию со дня введения в строй / А.В. Кость; под общей редакцией Е.П. Юшкевича. - Мн.: Беларусь, 1971. - 208 с.
2. Железная дорога Беларуси: История и современность; под общей редакцией В.Г. Рахманько. - Мн.: ОДО «Триолета», 2001. - 488 с.
3. Лыч, Л.М. Эшалоны бягуць на захад. З гісторыі перавозак на чыгунках Беларусі (верасень 1943 - май 1945 г.) / Л.М Лыч. - Віцебск, Выдавецтва УА «ВДТУ», 2005. - 166 с.
4. Лыч, Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР. (верасень 1943 - 1970 гг.) / Л.М Лыч. - Мінск, Навука і тэхніка, 1976. - 224 с.
5. Мандрик, И.В. Развитие железнодорожного транспорта республики в 1970-1991 гг.: состояние, проблемы, уроки / И.В. Мандрик - Витебск, Издательство УО «ВГТУ», 2003. - 218 с.; Мандрик, И.В. Белорусская железная дорога в 70-х-80-х годах XX столетия: исторический, социально-экономический и политический аспекты / И.В. Мандрик Витебск, УПП ВОУТ, 2003. - 296 с.
6. Статистическое управление БССР. Об итогах развития экономики и культуры БССР за период пятой пятилетки (1951-1955 гг.) // Советская Белоруссия. - 1956. - 1 июня. - С. 2.
7. Переписка по вопросам развития железнодорожного и автомобильного транспорта. 3 мая - 24 августа 1965 г. Гомельский облисполком // Государственный архив Гомельской области (ГАГО). - Ф. 1174. - Оп. 7. - Д. 576.
8. Котяш, Г. В новые рейсы / Г. Котяш // Советская Белоруссия. - 1962. - 15 июля. - С. 2
9. Протоколы заседаний Витебского облисполкома. 1976 г. // Государственный архив Витебской области (ГАВО). - Ф. 1966. - Оп. 22. - Д. 1414.
10. Народное хозяйство БССР в 1980 г. Мн.: Наука и техника, 1981. - 190 с.
11. Переписка по вопросам развития транспорта. 1982 г. Гомельский облисполком // ГАГО. - Ф. 1174. - Оп. 8. - Д. 1457.
12. Народное хозяйство БССР в 1985 г. Мн.: Наука и техника, 1986. - 195 с.
13. БССР в цифрах. 1989 г. Мн.: Наука и техника, 1990. - 250 с.
14. Дробышевский, В. Развивать автомобильный транспорт и дорожное хозяйство / В. Дробышевский // Советская Белоруссия. - 1956. - 11 февраля. - С. 2.
15. Алтаев, А., Горбачевский, В. Навигация 1946 года / А. Алтаев, В. Горбачевский // Советская Белоруссия. - 1946. - 30 марта. - С. 3.

16. Капельчик, А. Скоро, скоро лед растает / А. Капельчик // Советская Белоруссия. - 1963. - 11 апреля. - С. 2

Сведения об авторе

Тимофеев Ростислав Владимирович, доцент кафедры истории Беларуси Витебского государственного университета им. П.М. Машерова, кандидат исторических наук. 210022. Витебск, Московский пр. 27-2-56. Тел. 25-77-43.