



Р.В. Тимофеев

Материально-технические условия развития транспорта БССР в 1943–1991 гг.

Одним из важных элементов послевоенной истории белорусского транспорта была государственная политика по его материально-техническому обеспечению, так как в тот период государство старалось полномасштабно воздействовать на все экономические аспекты. Вопросы материально-технического обеспечения деятельности транспорта давно заслужили право быть отдельным предметом для научного исследования, в том числе и исторического. Однако, на сегодняшний день работы такого плана фактически отсутствуют. Из современных изданий по истории белорусского транспорта можно отметить исследования И.В. Мандрика [1]. Но там вопросы материально-технического обеспечения деятельности транспорта не являлись основным объектом изучения.

Актуальность изучения вопросов материального и технического обеспечения деятельности транспорта состоит в том, что оно позволяет на практике проанализировать эффективность, состоятельность форм и методов обеспечения деятельности транспорта, определить наиболее перспективные способы достижения результатов в этой сфере, предложить пути решения проблем по материально-техническому обеспечению транспорта республики.

Наше исследование поставило перед собой следующие задачи: очертить круг организаций, ответственных за состояние и развитие материальной и технической сферы деятельности транспорта, выделить основные направления и этапы материально-технической политики в республике по отношению к транспорту, определить ее результаты по конкретным видам транспорта.

Материал и методы. Чтобы достичь достоверности в рассмотрении поставленных задач, использовались данные фондов из Национального архива Республики Беларусь, Государственного архива Витебской области, материалы периодической печати и сборники документов.

Результаты и их обсуждение. В политике обеспечения материально-технических условий деятельности белорусского транспорта органы управления больше всего внимания уделяли железной дороге. Этот вопрос стал решаться сразу после освобождения первых районов республики от оккупации. Так, в 1944 г. в целях восстановления проводилась опись оставшегося имущества и планировалась работа по его скорейшему использованию. В декабре 1944 г. СНК БССР и ЦК КП(б)Б провели ряд мероприятий по восстановлению дорог, что позволило им получить помощь стройматериалом и транспортом. Организаций, которые занимались вопросами обеспечения транспорта, было много. В условиях восстановления НКПС СССР 24 ноября 1944 г. издал приказ о сокращении расхода топлива на железных дорогах в зиму 1944/45 гг. [2]. В последующие годы к этому вопросу обращались постоянно и до конца он решен так и не был. Доля топливных расходов на транспорте всех видов оставалась непоправимо велика.

Для скорейшего восстановления железнодорожного хозяйства принимались различные решения. Так, по состоянию на 28 июля 1944 г. на восстановлении дорог на Витебском узле работало 260 человек, на Полоцком – 200 человек [3]. В апреле 1947 г. Западный округ дорог при помощи своих приказов принял меры по ускорению восстановительных работ. Для послевоенного периода важным было и постановление Совета Министров (СМ) БССР от 29 сентября 1947 г. «О мероприятиях по увеличению производства и поставки шпал железнодорожному транспорту в 1947 г.» [3, ф. 1966, оп. 1, д. 30, л. 298]. Сразу после освобождения проявилась в своей полной остроте проблема технического обеспечения транспорта, что вынудило использовать трофейную технику.

Развитием материальной базы автотранспорта республики с 1944 г. занималось Управление шоссейных дорог БССР. Автотранспорт развивался в сложных условиях, лимитировался расход любых материалов. 19 ноября 1946 г. появилось решение СМ БССР «О распределении запасных частей к автомобилям и автомобильным шинам, выделенных республике по фондам 4-го квартала 1946 г.».

Недостатки материально-технической базы были широко известны. Свидетельством попыток исправления ситуации было постановление СМ БССР от 29 августа 1946 г. «О мероприятиях по организации авторемонтных предприятий и улучшению эксплуатации автопарка в БССР», когда СМ БССР обязал республиканскую Госавтоинспекцию БССР улучшить контроль за содержанием и эксплуатацией автотранспорта. Решения по вопросу улучшения базы транспорта принимались постоянно. Так, 15 июня 1946 г. СМ БССР издал постановление об организации летнего ремонта дорог и мостов [2, ф. 4, оп. 18, д. 71, л. 166]. На развитие условий эксплуатации автотранспорта было направлено распоряжение СНК СССР от 25 февраля 1946 г., которое касалось предохранения мостов от разрушения.

На службу автохозяйству республики после войны было передано большое количество бывших военных автомобилей: советские марки ЗИС, ГАЗ-67Б, ГАЗ-АА, ЗИС-5, ЗИС-2, иностранные – «Форд», «Шевроле», «Студебеккер». Значительная доля импортной техники заставила Совет Министров БССР издать постановление от 29 марта 1946 г.

Как и в случае с железнодорожным транспортом, появление новой отечественной техники на автотранспорте республики пришлось на конец 40-х гг. Однако, еще 9 августа 1944 г. ГКО СССР принял постановление об организации в Минске автосборочного завода и уже 8 ноября удалось собрать впервые 100 грузовиков из деталей и узлов, поставленных по ленд-лизу [4].

Без внимания властей не обходилась и база городского электротранспорта, техническое оснащение которого было недостаточным. Минск в июле 1946 г. обслуживали только 3–5 трамвайных вагонов и 10 автобусов. В 1947 г. Минский горком ВКП(б) обязал Управление ленинградского трамвая отремонтировать для Минска 10 трамвайных вагонов. В 1948 г. для столицы БССР было изготовлено 4 многоместных автобуса ЗИС-154.

Война нанесла огромный ущерб и речному транспорту. На участке Западной Двины от Суража до Уллы Витебской области на момент освобождения все служебные постройки были разрушены. В целях улучшения работы транспорта СНК БССР и ЦК КП(б)Б в 1944 г. утвердили решения по его работе в зимних условиях, когда регулярно происходили сбои в движении, что связывалось с недостаточной развитостью материальной базы. Ход восстановительных работ находился под постоянным вниманием СМ БССР.

Необходимых материалов постоянно не хватало и по вопросам технического оснащения речного флота БССР секретарям ЦК КП(б)Б приходилось

обращаться к союзным наркоматам. В 1947 г. СМ БССР координировал проведение механизации причалов и распределение речной техники, поступавшей по репарациям.

Помогая речникам, союзный кабинет министров постановлением от 1 сентября 1947 г. обязал СМ союзных республик провести строительство и ремонт подъездных путей к портам и пристаням. Этот документ в октябре 1947 г. был подкреплен совместным постановлением СМ БССР и ЦК КП(б)Б «О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта Белоруссии» [2, ф. 7, оп. 3, д. 1373, л. 160]. Тем не менее оно было не в состоянии преодолеть имевшийся дефицит средств для восстановления.

В первое послевоенное пятилетие острой проблемой белорусской авиации была нехватка гражданского авиапарка.

Эффективность работы транспорта нельзя было увеличить без развития его базы. В этом направлении в 50-е гг. продолжали использовать административные методы. В 1954 г. было создано Министерство транспортного строительства СССР. Централизованное руководство техническим развитием отраслей хозяйства республик проводил с 1957 г. Государственный научно-технический комитет СМ СССР.

Период 50-х гг. был отмечен смещением приоритетов в развитии различных отраслей. Если в 1917–1940 гг. почти 1/5 всех капитальных вложений СССР была направлена на развитие транспорта и связи, то в 50-х гг. доля была уменьшена примерно вдвое [5]. БССР тут никакого исключения не составляла. В 4-й, 5-й и 6-й пятилетках инвестиции в транспорт и связь СССР непрерывно снижались соответственно до 12,3, 9,1 и 8,6% от общей доли [6].

В конце 50-х гг. в СССР был разработан и утвержден Генеральный план электрификации железных дорог. Однако в БССР он проводился с отставанием, так как наша республика к решающим направлениям с точки зрения союзного правительства не относилась. Поэтому широкое использование тепловозной тяги в БССР пришлось на конец 60-х гг., а электрической на середину 70-х гг. С 1959 г. стала возрастать доля расходов на транспорт, так как увеличились потребности хозяйства Советского Союза в перевозках, а имевшийся транспорт со своими задачами не справлялся.

На техническую политику по отношению к железнодорожному транспорту в 1-й половине 50-х гг. негативно повлияло мнение ряда союзных министерств о невозможности выделения необходимого количества топлива для тепловозов, в то время как его находили для паровозов. И чем позднее тепловозы внедрялись по СССР в целом, тем позднее они появились и в БССР. Нередко отношение министерств к вопросам технической реконструкции транспорта оставалось консервативным и в последующее время, например в деле внедрения электровозов. Такая ситуация имела место несмотря на то, что XIX съезд КПСС еще в 1952 г. предусмотрел развитие электрификации и внедрение мощных тепловозов. XX съезд КПСС смог в определенной степени ускорить темпы прогресса на железных дорогах. Директивы этого съезда наряду с последующими решениями привели в 60-е гг. к увеличению производства электровозов, тепловозов и прекращению выпуска магистральных паровозов.

Расширение работы автотранспорта в 50-е гг. требовало соответствующих условий. На их улучшение было направлено решение союзного кабинета министров от 11 сентября 1954 г., которое касалось подготовки автомобильных дорог к зиме. В государственных документах менялись названия, но вопросы затрагивались одни и те же. XXI съезд КПСС в 1959 г. объявил о расширении строительства автомобильных дорог.

В 50-е гг. неоправданно медленно улучшались условия эксплуатации электро-транспорта. Поэтому в 1954 г. Витебский горком КПБ просил помощи у 1-го секре-

таря ЦК КПБ Н.С. Патоличева в строительстве трамвайного пути в Витебске. Минский горком КПБ во 2-й половине 50-х гг. контролировал строительство новых трамвайных и троллейбусных линий, пополнение городского транспорта.

Для совершенствования водных путей республики в 50-е гг. проводили очистку, углубление и выпрямление путей. Было предусмотрено выделение больших, чем раньше, средств на строительство флота и оборудование пристаней.

Союзное руководство, опираясь на решения съездов КПСС в 1959 г. и 1961 гг., предполагало быстрое внедрение многоместных турбореактивных и турбовинтовых самолетов. Но жизнь, как известно, внесла свои коррективы и такое превращение, и то только частично, пришлось на конец 70-х гг., а не на середину 60-х гг.

Из новшеств, затрагивавших техническое состояние транспорта в 60-е гг., можно отметить постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 24 сентября 1968 г., которое обязало Госплан БССР, Президиум АН БССР, Госстрой БССР разработать прогнозы технического развития хозяйства республики, чтобы они стали исходной базой для выбора перспективных направлений прогресса на транспорте.

Отражая эти положения, в 60-е гг. на Белорусской дороге строилась автоматическая блокировка, заменявшая другие системы связи по движению поездов. В 1961 г. XXV съезд КПБ высказался за обеспечение в семилетии перевода Белорусской дороги на тепловозную тягу. Но если бы все, высказанное на съезде, претворялось в жизнь. Даже следующему XXVI съезду КПБ в 1966 г. пришлось вновь говорить о замене паровой тяги на электрическую и тепловозную.

В 60-е гг. проводилась политика по дальнейшему улучшению условий деятельности автотранспорта. Так, приказ Главного управления автомобильного транспорта при СМ БССР от 5 февраля 1962 г. был посвящен мерам по более эффективному использованию капитальных вложений.

В целях улучшения проезда на городском транспорте СМ БССР принял предложение Минского горисполкома об установлении 1 февраля 1967 г. различного времени начала работы организаций в Минске. Но такое решение было показателем слабости материально-технического оснащения транспорта.

К значительному повышению эффективности работы автотранспорта, сокращению расхода ресурсов, запасных частей в 60-е гг. смогло бы привести строительство благоустроенных дорог с твердым покрытием, но масштабы работ не соответствовали потребностям. Скорости движения на дорогах без покрытия снижались в 2,5–4 раза, расход горючего увеличивался в 1,5–5 раз, а себестоимость перевозок – в 3–5 раз [7]. Чтобы улучшить ситуацию, СМ СССР регулярно издавал постановления, например 5 июля 1965 г. Бюро СМ БССР 31 мая 1966 г. на своем заседании рассмотрело записку Министерства финансов БССР о недостатках в использовании средств на строительство дорог.

В начале 60-х гг. автопредприятия республики осуществляли свою деятельность по преодолению недостатков в использовании средств для технического обслуживания, что потребовал от них приказ по Главному управлению автомобильного транспорта при СМ БССР от 26 февраля 1960 г. Особое внимание органы власти старались уделять рациональному использованию наличной техники, о чем свидетельствует постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 17 февраля 1962 г. На XXIII съезде КПСС в 1966 г. союзные органы власти обязали Госплан СССР, Министерство автомобильной промышленности и власти республик решить вопрос по совершенствованию ремонта. В 1967 г. ЦК КПСС и СМ СССР вновь рассмотрели вопрос об улучшении обеспечения

автопарка запасными частями, что указало на характерную деталь советской системы, когда основное внимание уделялось количеству автомобилей, а не их качеству.

По всем проблемам органы управления искали причины и предлагали их решение через централизацию. По мнению работников Госплана СССР, из-за отсутствия общесоюзного органа автомобильного транспорта в СССР во второй половине 60-х гг. не было единой технической политики, которую определял производитель, а не потребитель.

Рост численности городского населения привел в 60-е гг. к ухудшению его транспортного обслуживания и поэтому 26 декабря 1967 г. появилось постановление союзного кабинета министров, которое предусматривало значительное увеличение производства автобусов, троллейбусов и трамваев.

Перевозки и состояние материально-технической базы транспорта были связаны напрямую. Для того чтобы их улучшить, на речном транспорте БССР в 60-е гг. возросло количество кранов, флот пополнился землесосами. Проявленные усилия дали заметный эффект, позволивший речному транспорту из убыточного превратиться в середине 60-х гг. в прибыльное хозяйство. Главное управление речного флота БССР могло принимать решения по местной технической политике.

В гражданской авиации проведенное в 1960-е гг. внедрение новой техники привело к снижению себестоимости перевозок. Во второй половине 60-х гг. СМ СССР выделил средства целевого назначения на развитие местных линий. Однако, необходимо было еще найти материальные фонды под денежные средства, что было тогда большой проблемой. Поэтому строительство велось медленно.

Имевшееся в 70-е гг. ухудшение показателей работы транспорта понимали в самых высоких эшелонах власти. Руководство республики решило исправить положение проведением Пленума в апреле 1970 г., когда главным средством выхода из ситуации было признано ускорение технического прогресса. И в отчетном докладе ЦК КПСС XXIV съезду КПСС в 1971 г. было отмечено, что работа транспорта не удовлетворяла существовавшим потребностям. По мнению руководства СССР, одна из причин заключалась в недостаточном выделении средств. Средств стали выделять больше, но, как показало время, необходимой отдачей они так и не дали.

В 70-е гг. на Белорусской железной дороге происходил дальнейший перевод стрелок на электрическую централизацию. Ускорение технического прогресса рассматривалось на Пленуме ЦК КПБ в апреле 1970 г., когда было решено усилить внимание на ускорение перехода к более прогрессивным видам тяги. Как и раньше, генеральная линия технического развития транспорта разрабатывалась в ЦК КПСС и СМ СССР. В их совместном постановлении «О развитии железнодорожного транспорта в 1971–1975 гг.», принятом в 1971 г., Государственному комитету СМ СССР поручили предусмотреть в планах работ развитие прогрессивных видов транспорта. В апреле 1977 г. появилось постановление ЦК КПБ и СМ БССР о мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976–1980 гг.

В 70-е гг. в отношении автотранспорта БССР одними из важнейших задач было повышение темпов и качества строительства автодорог и мостов. Осуществлялась реконструкция автопарков, автостанций. Чтобы облегчить условия работы автотранспорта, XXVII съезд КПБ в 1971 г. обязал руководителей обратить внимание на улучшение дорожной сети. В 1972 г. было издано постановление СМ БССР «Об усилении контроля за работой автомобильного транспорта и использованием горючего и смазочного материалов». На XXVIII съезде КПБ в 1976 г. было объявлено о проведении мероприятий

по улучшению сети дорог, на которые направлялось почти вдвое больше капитальных вложений, чем в 9-й пятилетке. Вслед появилось постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 10 мая 1976 г., где новым было внедрение полного хозяйственного расчета по методу бригады Н.А. Злобина при обслуживании дорог.

Сложности по перевозкам пассажиров в больших городах подтолкнули Бюро Минского горкома КПБ и исполком городского Совета депутатов трудящихся принять постановление об образовании в 1974 г. оперативного штаба по вопросам проектирования и строительства метро в Минске.

Для эффективного использования речного флота в республике в 1970-е гг. применяли более совершенные перегрузочные механизмы и лучшие технологические схемы погрузки и разгрузки судов, более полно использовали их грузоподъемность, внедрялась автоматизация и механизация производственных процессов, проводили мероприятия по экономии.

Развивался и авиатранспорт. В октябре 1972 г. своим постановлением СМ СССР наметил мероприятия по повышению качества технического обслуживания самолетов в аэропортах, был определен круг министерств, обязанных разработать и изготовить системы управления в аэропортах.

Имевшееся в конце 70-х гг. ухудшение показателей на транспорте СССР органы власти пытались исправить увеличением капиталовложений. Если в 1956–1960 гг. доля капитальных вложений в транспорт СССР составляла 9% общих капитальных вложений в народное хозяйство, то в 1981–1985 гг. она возросла до 12,4% [5, с. 38]. Инвестиции в транспортную систему СССР в 1975–1985 гг. увеличились до 11,8–12,4% [6, с. 12].

Много времени в республике уделялось вопросам экономии, на что транспортников направило принятое в 1980 г. ЦК КПСС и СМ СССР постановление «Об усилении работы по экономии и рациональному использованию сырьевых, топливно-энергетических и других материальных ресурсов». Для более эффективного использования имевшихся средств их в 80-е гг. во многом тратили на реконструкцию технической базы. Однако, на совещании 1985 г. в ЦК КПСС по вопросам ускорения научно-технического прогресса пришлось отметить, что в середине 1980-х гг. отставание снабжения транспорта стало приводить к большим потерям в развитии хозяйства.

Чтобы определить основные направления развития Белорусской дороги, СМ БССР и ЦК КПБ 3 апреля 1981 г. приняли постановление, которое предусматривало ряд конкретных мер по дальнейшему развитию ее базы. В 1984 г. отдел транспорта и связи ЦК КПБ заострил внимание властей на том, что для работы транспорта необходимо иметь резервы пропускной способности, в то время как сети дорог, модернизированные в 50–60-х гг., к 80-м гг. их полностью исчерпали. Направления усилий органов власти в отношении базы железнодорожного транспорта на 1986–1990 гг. были определены на XXX съезде КПБ и включали увеличение капитальных вложений на его модернизацию.

Проблемным в развитии автотранспорта республики в 80-е гг. оставался материальный вопрос. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 25 апреля 1980 г. «О мерах по улучшению строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог в стране» было направлено на повышение эксплуатационных качеств автомобильных дорог. В одном ряду с ним было постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 14 апреля 1980 г. и постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 27 июня 1980 г. Толчком к расширению дорожной сети стали решения по Продовольственной программе, принятые майским пленумом ЦК КПСС в 1982 г. По решению СМ БССР в январе 1982 г. было поручено ввести в действие в 11-й пятилетке мощности по обслуживанию и ремонту автомобилей.

Развитие базы речного транспорта на 80-е гг. было обозначено постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 17 сентября 1979 г., где были установлены задания по строительству флота и береговых объектов.

В сложных условиях рубежа 80–90-х гг. Белорусское управление гражданской авиации смогло сохранить за авиаторами их основную материальную базу, но не смогло ничего поделаться со старением технической базы, повышением оптовых цен на авиатопливо, сырье и материалы.

Заключение. Принятые по вопросам восстановления и развития материально-технической базы транспорта решения регулярно приходилось повторять, что свидетельствовало о сложности их выполнения и об отсутствии необходимых для этого ресурсов. В течение 1950–1980-х гг. в БССР имело место фактическое отсутствие четко выработанной государственной технической политики по отношению к транспорту, что проявлялось в остаточном принципе финансирования многих сторон его деятельности. Руководители ряда министерств и ведомств, многих предприятий неудовлетворительно решали вопросы комплексной механизации и автоматизации производства, медленно повышали его технический уровень. Недостатки материально-технического снабжения в 60–70-е гг., если в руководстве и не признавали прямо, то учитывали и пытались в определенной мере компенсировать их, в том числе через развитие рационализаторства и изобретательства. Его развитие также было вызвано несовершенством заводских конструкций транспортной техники. Несмотря на предпринятые в 70-е гг. усилия из-за нехватки финансовых средств для равномерного развития всех отраслей не был ликвидирован разрыв между растущими потребностями в транспорте и его способностью удовлетворять эти потребности, что было признано в СССР в конце 70-х гг. на самом высоком уровне. Хотя и имело место повышенное внимание органов власти всех уровней в 1970–1980-е гг. к проблеме оснащенности транспорта, до конца она решена не была, а технический прогресс на транспорте так и не стал в изучаемый период его основным показателем.

Первоначальное планирование технического развития транспорта, сделанное в конце 40-х – начале 50-х гг., кардинально изменилось под влиянием развернувшейся в середине 50-х гг. научно-технической революции, но не хватало средств и внимания по этому вопросу. Транспортный процесс в первой половине 50-х гг. железным дорогам БССР приходилось активизировать на старых мощностях, что, с одной стороны, приводило к дополнительным сложностям в работе, но, с другой стороны, позволяло получить неоценимый опыт по интенсификации труда и росту его производительности. Белорусская дорога в 60-е гг. отставала от среднесоюзных показателей по использованию передовых видов тяги (тепловозной и электровозной), что объяснялось влиянием общей сырьевой направленности советской экономики, когда техническому перевооружению подвергались в первую очередь те железные дороги, которые связывали основные сырьевые районы СССР с промышленными. Отставанию в уровне развития электротяги также способствовали отсутствие в республике крупных электростанций и невысокая себестоимость перевозок ввиду благоприятного рельефа местности, что позволяло более длительный срок, чем в среднем по СССР, использовать привычные и дешевые паровозы. Тем не менее основное направление технической реконструкции Белорусской дороги в 60-е гг. определяли тепловозы, а важнейшим средством повышения эффективности использования дороги в 70–80-е гг. являлось увеличение статистической нагрузки на вагон. Электротяга в 70-е гг. на Белорусской дороге стала выгоднее тепловозной, так как электроэнергия была дешевле дизельного топлива, при применении электровозов возросли скорость движения и вес составов, увеличилась пропускная способность ма-

гистралаи, что в первую очередь от нее и требовалось. Негативными чертами технического состояния Белорусской дороги в конце 70-х – начале 80-х гг. также были износ основной техники и наличие большого процента старых моделей подвижного состава.

Главным направлением деятельности органов власти республики в отношении материально-технического состояния автотранспорта в первое послевоенное пятилетие была забота об усилении автопарка и укреплении авторемонтной базы. Качество автомобильной техники находилось на низком уровне, что требовало огромной запасной материальной базы. Вместо решения вопроса об улучшении качества производства автомобилей центральные органы управления заставляли профильные министерства наращивать выпуск деталей. Характерным для оснащения транспорта в 50–80-е гг. была также медлительность внедрения новинок. Острым моментом 50–70-х гг. оставались многочисленные простои автомобилей в ремонте. Положение с дорожным строительством было одним из наиболее острых вопросов, который органы управления пытались решить, но до конца так и не решили. Вопросы строительства дорог могли подниматься органами власти и в связи с каким-либо важным на данный момент социальным вопросом. Если качество обслуживания пассажиров в 70–80-е гг. улучшалось медленно, то одной из причин этого было слабое развитие производственно-технической базы автопредприятий из-за неполного использования выделяемых на эти цели капитальных вложений. На рубеже 80–90-х гг. развитие автомобильного транспорта усилиями министерства пыталось идти по пути повышения уровня технической готовности транспортных средств с помощью создания и модернизации высокопроизводительного оборудования.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Мандрик, И.В.** Развитие железнодорожного транспорта республики в 1970–1991 гг.: состояние, проблемы, уроки / И.В. Мандрик. – Витебск: УО «ВГТУ», 2003.
2. **Национальный архив Республики Беларусь.** – Ф. 4. – Оп. 18. – Д. 39. – Л. 383.
3. **Государственный архив Витебской области.** – Ф. 1. – Оп. 1. – Д. 167. – Л. 44.
4. **Кочнев, Е.** Родословная БелАЗов / Е. Кочнев // Автомобильный транспорт. – 1991. – № 5. – С. 14.
5. **Транспорт Страны Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития** / И.В. Белов [и др.]; под ред. И.В. Белова. – М.: Транспорт, 1987. – С. 38.
6. **Зотов, Д.К.** Проблемы развития транспорта СССР / Д.К. Зотов, С.С. Ушаков. – М.: Транспорт, 1990. – С. 10.
7. **Лазаренко, Т.** Проблемы и резервы транспортной системы / Т. Лазаренко // Плановое хозяйство. – 1967. – № 3. – С. 4.

S U M M A R Y

In the article some specific characteristics of transport development in the BSSR in 1943–1991 are analyzed. In it the circle of organizations which to some extent were responsible for conditions of transport development is shown. The significant attention is given to changes in material and technical policy in the Republic, to influence on growth of productivity of work on transport. In the article the dependence realization of material and technical policy in the BSSR from the allied centre and decisions of party congresses is shown. The research depicts the situation from insufficient material and technical maintenance in development of transport in the Republic that was one of the basic reasons of default of the tasks on transportations of cargoes and passengers.

Поступила в редакцию 6.10.2009