

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА ПО УПРАВЛЕНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ
БЕЛОРУССКОГО ТРАНСПОРТА В 1943 - 1991 ГГ.

Статья отражает государственную политику по управлению деятельностью транспорта БССР в 1943-1991 гг. В ней показан круг государственных деятелей, которые были ответственны за состояние и развитие транспорта. Автором были выделены как основные направления работы органов управления, занимавшихся транспортом в отмеченный период, так и результаты их усилий. Значительное внимание уделено изменениям в структуре транспортных министерств и управлений. В статье показана зависимость проведения транспортной политики в БССР от союзного центра и решений партийных съездов. Особо отмечен тот факт, что в целом органы управления в своей работе исходили из идеи наиболее полного обеспечения экономики и населения в перевозках. Одним из основных выводов исследования является то положение, которое показывает причины недостаточных темпов развития и низкой эффективности в работе транспорта.

Введение. На наш взгляд одной из главных составляющих послевоенной истории белорусского транспорта являлась государственная политика по его управлению, так как в условиях командно-административной системы именно государство в лице своих органов старалось полномасштабно воздействовать на происходившие социально-экономические события. Вопросы государственной политики по управлению транспортом давно заслужили право быть отдельным предметом для научного исследования, в том числе и исторического. Но на сегодняшний день работ такого плана ещё не появилось. Из современных изданий по истории транспорта можно отметить исследования Мандрика И.В. и Лыча Л.М. [1] Однако в них вопросы государственной политики по управлению транспортом не являлись основным объектом изучения. Актуальность изучения государственной политики по управлению деятельностью транспорта состоит в том, что оно позволяет на практике проанализировать эффективность или ошибочность тех или иных форм и методов управления, определить наиболее перспективные способы достижения социально-экономических результатов, предложить пути решения имеющихся проблем в развитии транспорта республики.

Наше исследование поставило перед собой следующие цели: очертить круг государственных и партийных персоналий, ответственных за состояние и развитие транспорта, выделить направления деятельности органов управления, занимавшихся транспортом, отметить основные задачи, ставившиеся перед транспортом в изучаемый период и результаты их выполнения. Чтобы достичь достоверности в рассмотрении поставленных вопросов нами использованы периодические материалы, сборники документов, данные фондов ЦК КПБ, Совета Министров БССР, Верховного Совета БССР из Национального архива Республики Беларусь, фондов Государственного архива Витебской области.

Основная часть. В годы Великой Отечественной войны общее руководство экономикой, и транспортом в том числе, осуществлял Государственный Комитет Обороны. В ГКО за ведущим видом транспорта - железнодорожным был закреплён Л.М. Каганович (нарком путей сообщения в годы войны), что позволило транспорту максимально выполнить требования военного времени. ГКО принимал постановления по конкретным вопросам развития транспорта, которые требовали немедленного решения. Уже 28 августа 1942 г. ГКО издал постановление о создании военно-восстановительных органов на водном транспорте, которые стали заниматься поднятием затопленных судов. [2, л. 61] Нехватка подвижного железнодорожного состава заставила ГКО 31 июля 1943 г. издать постановление о принятии местными партийными и советскими органами мер по максимальному переключению грузов с железных дорог на перевозку в прямом водном и смешанном сообщении. В поле зрения ГКО лежали и вопросы восстановления транспортного хозяйства республик. В январе 1945 г. согласно его решений на территории БССР были созданы военно-строительные бригады. [3, л. 1] Кроме ГКО в годы войны транспортной политикой занимался и СНК СССР. Например, 9 января 1944 г. он передал руководство судоходством по малым рекам в республиках специальным управлениям.

Опека над транспортом со стороны центральных и республиканских государственных органов в значительной степени являлась мелочной. Показательным примером излишнего контроля за местными транспортными структурами может также быть издание во 2-й половине 40-х гг. совместных постановлений СНК БССР и ЦК КП(б) об итогах социалистического соревнования железных дорог Белоруссии за отдельный месяц отдельно взятого года. [4, л. 14] Характерной чертой постановлений правительства СССР и БССР в области транспорта было частое внимание к узким вопросам, что фактически перекрывало возможную инициативу низовых подразделений, которым разрешалось действовать лишь в рамках многочисленных инструкций.

Круг ответственных за транспортную политику лиц был достаточно широк. В годы войны, почти до её конца транспортный отдел ЦК ВКП(б) возглавлял А. Сологубов. Затем его на этой должности сменил В. Голубев. После окончания войны в ЦК ВКП(б) действовало Бюро по транспорту и связи во главе с заместителем председателя Совета Министров СССР Л. Кагановичем, которое координировало

государственную политику СССР в соответствующей области и являлось контролером за развитием транспорта в союзных республиках. В 1947 г. при ЦК ВКП(б) работал, руководимый П. Пономаренко, отдел транспорта, основной задачей которого был подбор кадров в соответствующей отрасли и проверка исполнения решений ЦК и правительства СССР.

В начале 1944 г. одним из ответственных за состояние железнодорожного транспорта в республике являлся секретарь ЦК КП(б)Б С. Горбунов, которому подчинялся и заведующий транспортным отделом ЦК КП(б)Б. В конце 1944 г. вопросы связанные с транспортом решал секретарь ЦК КП(б)Б В.Н. Малин. В это период и позднее при обкомах КП(б)Б существовала должность заместителя секретаря по транспорту. С момента освобождения первых районов БССР определяющую роль в государственном руководстве деятельностью транспорта играл транспортный отдел ЦК КП(б)Б, возглавлявшийся М.И. Сарычевым. После Сарычева транспортным отделом ЦК КП(б)Б руководил А. Бураковский (первые послевоенные годы)/ Затем его сменил С.П. Пименовский (конец 40-х гг. - начало 50-х гг.)

Новое десятилетие принесло значительные изменения в политику управления транспортом. В 1953 г. координацией транспортной политики на союзном уровне стало заниматься Бюро по транспорту и связи при Совете Министров СССР, первым руководителем которого являлся В. Молотов. Тем не менее в 1950 - 1957 гг. основным ответственным за транспорт в рамках СССР продолжал оставаться заместитель председателя Совета Министров СССР Л. Каганович. У него представители республики (в частности, телеграмма К. Мазурова за 28 января 1956 г.) просили помощи в решении наиболее острых транспортных вопросов. [5, л. 8]

Республиканские органы власти находились в деле проведения транспортной политики в огромной зависимости от союзного центра. Это было связано с тем, что именно он в числе прочего выделял необходимые для развития транспорта материальные ресурсы и фонды. Секретарь ВКП(б) Г.М. Маленков на XIX съезде ВКП(б) в октябре 1952 г. определил основные транспортные проблемы союзных республик. Характерной практикой управления транспортом в начале 50-х гг. было предоставление докладов о состоянии деятельности транспортных ведомств в Совет Министров БССР и лично его председателю А.А. Клещеву. Продолжали контролировать развитие транспорта партийные органы. Среди секретарей ЦК КП(б)Б ответственным за эту часть работы в начале 50-х гг. являлся П.А. Абрасимов. В конце 50-х гг. его сменил Д.Ф. Филимонов. Активную помощь им оказывал промышленно-транспортный отдел ЦК КПБ, руководителем которого в середине 50-х гг. являлся Н.Д. Малиненко. С 1956 г. до середины 60-х гг. отдел действовал под другим названием - тяжёлой промышленности и транспорта с тем же начальником.

Многие транспортные проблемы находились в компетенции групп, затем отделов транспорта при Советах Министров СССР и БССР. Так, группа транспорта, дорог и связи при Совете Министров БССР во главе с А.Е. Андреевым в 1954 г. большое внимание уделяла совершенствованию использования материально-технической базы транспорта. В период, когда вместо министерств действовали главные управления по видам транспорта, группа транспорта, дорог и связи была заменена на отдел транспорта, дорожного хозяйства и связи Управления делами при Совете Министров БССР также во главе с А.Е. Андреевым. За прогрессивным использованием транспорта республики в середине 50-х гг. следил отдел транспорта, дорожного строительства и связи Госплана БССР во главе со Б. Степановым.

Во время изучаемого периода типичной для управления транспортом была его привязка к директивам съездов КПСС и КПБ. Исходя из пятилетних заданий такие директивы в 50-80-е гг. задавали генеральное направление его развития по союзным республикам и СССР. Союзное партийное руководство на XIX съезде КПСС в 1952 г. основными недостатками в работе транспорта объявило невыполнение планов погрузки и перевозки грузов, порожние пробеги грузовых автомашин. XX съезд КПСС в 1956 г. решил поставить перед республиками задачу использования в их хозяйствах новейших достижений научно-технического прогресса. От одного съезда компартии БССР к другому также звучали призывы к дальнейшему развитию транспорта. В своём докладе на XX съезде КП(б)Б в 1952 г. 1-й секретарь ЦК КП(б)Б Патоличев Н.С. определил одну из важнейших задач для всех транспортников республики - использование огромных внутренних резервов для дальнейшего улучшения своей работы. Он же на XXI съезде КПБ в 1954 г. в отношении транспорта фактически повторил свой прежний тезис о необходимости более лучшего использования всех его видов. В 1959 г. органы управления на XXIII съезде КПБ через доклад 1-го секретаря ЦК КПБ К.Т. Мазурова поддержали союзный тезис о необходимости технической реконструкции основных видов транспорта в ближайшее семилетие. Вскоре и XXI съезд КПСС наметил дальнейшее развитие всех видов транспорта и увеличение перевозок.

Как форма воздействия органов управления на транспорт было проведение многочисленных регулярных совещаний всех уровней. В мае 1954 г. республиканское совещание работников промышленности, строительства и транспорта рассмотрело итоги их работы и сделало соответствующие поручения. В 50-е гг. основными задачами транспортной политики по республикам СССР являлись: последовательное сокращение чрезмерно дальних, встречных, повторных и других нерациональных перевозок, развитие более совершенных видов транспорта, в особенности перевод железных дорог на электрическую и тепловозную тягу, строительство нефтепроводов, эффективное и целесообразное распределение грузопотоков между различными видами транспорта. Но итоги десятилетия не позволили объявить эти задачи решёнными, о чём может свидетельствовать вынужденное использование такой новой

формулы развития экономики и транспорта как семилетка, а также то, что в БССР не появилось ни новых видов тяги на железной дороге, ни трубопроводного транспорта.

Транспортная политика была неразрывно связана с плановой системой, основными элементами которой по отношению к транспорту в начале 50-х гг. являлись: обеспечение увязки с планами развития промышленности, сельского хозяйства и товарооборота, устранение возможностей возникновения диспропорций между развитием транспорта и других отраслей хозяйства. Во 2-й половине 50-х гг. транспортная политика изменилась в связи с заменой в 1957 г. отраслевого принципа руководства на территориальный в рамках совнархозов. Перестройка управления проводилась в целях преодоления ведомственной разобщённости, лучшего развития перевозок, более полного использования имеющихся резервов и развития инициативы. За союзными органами власти оставалась разработка стратегии развития, а республиканским было передано оперативное руководство.

В годы семилетки основным направлением развития транспорта в целом было проведение коренной технической реконструкции основных его видов и повышение их роли в обслуживании хозяйства, что было определено в первую очередь XXI съездом КПСС. Это подтвердил и следующий партийный форум в 1961 г. Со своей стороны, проводимые в это время съезды Белорусской компартии, стремились мобилизовать местные транспортные подразделения на своевременную перевозку грузов и совершенствование эксплуатационных работ. XXV съезд КПБ в 1961 г. в целях досрочного выполнения заданий семилетнего плана в области транспорта обязал ЦК КПБ, Совет Министров БССР, партийные, советские и хозяйственные организации республики улучшить работу железнодорожного, автомобильного, речного и воздушного транспорта.

В начале 60-х гг. из партийных работников контролировали развитие транспорта в республике заведующий сектором отдела транспорта и связи ЦК КПСС С. Агафонов и секретарь ЦК КПБ Д.Ф. Филимонов. Конкретные транспортные вопросы старался решать заведующий отделом промышленности и транспорта ЦК КПБ Г.В. Семенихин. Со стороны Совета Министров БССР вопросами транспорта занимался заместитель председателя В.Г. Каменский. Вопросы труда зависели от позиции профсоюзов во главе с председателем Белсофпрофа И.Н. Макаровым. В середине 60-х гг. вопросы работы транспорта были под контролем Д.Ф. Филимонова, заместителя председателя Совета Министров БССР А.И. Золова и заведующего отделом тяжелой промышленности и транспорта ЦК КПБ Я.А. Микуловича.

В 1-й половине 60-х гг. помогала совершенствовать транспортную политику в республике группа транспорта и связи при Совете Министров БССР, возглавляемая А.К. Подобедовым. Затем её сменил отдел транспорта и связи при Совете Министров БССР, которым во 2-й половине 60-х и в 70-е гг. руководил В. Лазаретов. Особую роль в проведении транспортной политики сыграла деятельность Комиссии Бюро Совета Министров БССР по координации работы транспорта. Одной из задач комиссии было рассмотрение проектов постановлений Совета Министров БССР по вопросам транспорта. В то же самое время Комиссия Президиума Совета Министров СССР по координации работы транспорта готовила предложения в области совершенствования планирования перевозок всеми видами транспорта на основе решений принятых на съездах КПСС.

Среди государственных структур, занимавшихся проблемами транспорта в начале 60-х гг., необходимо отметить существовавшее с 1959 г. Управление транспорта Совнархоза БССР, которое действовало под управлением С.П. Сенаторова. Параллельно с ним вёл свою работу отдел транспорта, дорожного хозяйства и связи Госплана БССР. В 1-й половине 60-х гг. его возглавлял А. Степанов. Во 2-й половине 60-х гг. этим отделом руководил А.Р. Шлег. Значимое место в транспортной политике отводилось деятельности отдела управления местного хозяйства, транспорта и связи министерства финансов БССР (А.Г. Комар). То есть в каждой крупной общехозяйственной организации было своё подразделение, в обязанности которого было регулирование деятельности транспорта исходя из собственной специфики. Значительная роль в руководстве транспортными организациями была у промышленно-транспортных отделов горкомов КПБ. Дополнительные усилия по координации союзной транспортной политики были сделаны Госэкономсоветом СССР во главе с А.Ф. Засядько.

В 1-й половине 60-х гг. государство пыталось расширить реализацию на практике действовавшего с 1950-х гг. положения о фонде предприятия, которое давало значимые материальные и социальные блага работникам. Многое в развитии транспорта союзных республик было схожим. В докладе председателя Совета Министров СССР М.Н. Косыгина на XXIII съезде КПСС в 1966 г. обращалось внимание на то, что большим резервом транспорта являлось всемерное сокращение нерациональных перевозок. На 2-ю половину 60-х гг. союзными органами власти перед транспортниками была поставлена задача по развитию единой транспортной системы, объединяющей все виды путей сообщения в единый мощный конвейер.

Республиканские органы власти через доклад председателя Совета Министров БССР Т.Я. Киселева на XXVI съезде КПБ в марте 1966 г. постарались направить энергию исполнителей на более полное обеспечение потребностей в перевозках, дальнейшее перевооружение транспорта, совершенствование единой транспортной сети. Органы власти республики пребывали в постоянном поиске причин недостаточно эффективной работы транспорта. Пленум ЦК КПБ в январе 1968 г. обратил внимание руководителей ведомств на то, что из-за слабого оснащения техническими средствами управления и связи не смогли оперативно решиться вопросы маневрирования и улучшения использования подвижного состава. Продолжали играть свою важную роль в развитии транспорта союзные органы власти. Декабрьский Пленум

ЦК КПСС в 1969 г. высказал мнение о том, что в деле повышения эффективности недостаточно использовались достижения науки и техники.

Особенностью транспортной политики в 70-е гг. было увеличение внимания к пассажирским перевозкам, в то время как раньше почти все решения органов управления касалось перевозки грузов. Больше чем раньше органы власти стали обращать внимание на решение социальных вопросов. Положение дел на транспорте продолжали держать под контролем специализированные отделы при ЦК КПСС, ЦК КПБ, Совете Министров СССР и БССР. Помогали им отделы промышленности и транспорта при обкомах КПБ. Сектор транспорта и связи ЦК КПСС в 1-й половине 70-х гг. возглавлял Г.А. Усачев. Во 2-й половине 70-х его сменил П. Волков. Республику, в том числе и по транспортным вопросам, часто посещал инструктор отдела ЦК КПСС А.Г. Гридин. Значительное внимание оказывал отдел транспорта Госплана СССР, которым в 70-е гг. руководил В.Е. Бирюков. Среди персоналий республиканского уровня, ответственных за транспорт в 1-й половине 70-х гг., можно выделить 1-го заместителя Председателя Совета Министров БССР В.Е. Лобанка и заведующего отделом тяжелой промышленности и транспорта ЦК КПБ Я.П. Микуловича. Ответственные задачи по транспорту возлагались и на секретаря ЦК КПБ А.А. Смирнова.

Во 2-й половине 70-х гг. из высокопоставленных лиц, отвечавших за работу транспорта республики, необходимо отметить секретаря ЦК КПБ А.Т. Кузьмина и первого заместителя председателя Совета Министров БССР В.Ф. Мицкевича. В конце 70-х гг. при ЦК КПБ работал уже отдел транспорта и связи, который возглавлял И.В. Филатченков. Транспортные вопросы республики в конце 70-х гг. рассматривал заместитель председателя Совета Министров БССР М.В. Ковалёв. При аппарате Совета Министров БССР действовал отдел транспорта, дорожного хозяйства и связи во главе с В. Лазаретовым. Во 2-й половине 70-х гг. работал уже отдел транспорта и связи Управления делами Совета Министров БССР, которым руководил Г. Савицкий. Одной из функций отдела была проверка выполнения постановлений ЦК КПБ и Совета Министров БССР.

XXVII съезд КПБ в 1971 г. обратил внимание предприятий транспорта на недостаточное использование имевшихся резервов, низкую организацию труда, которая приводила к потерям рабочего времени и простоям машин, а перед конкретными исполнителями поставил задачу к 1976 г. завершить комплексную механизацию. Однако в работе по выполнению этих установленных заданий допускалось много недостатков, так что решение этого вопроса было передано на следующее пятилетие. Задачи развития транспорта на 1976-1980 гг. были изложены в докладе 1-го секретаря ЦК КПБ П.М. Машерова на XXVIII съезде КПБ. Руководитель республики акцентировал внимание на том, что эффективность хозяйства во многом зависела от слаженной работы транспорта. Чтобы обеспечить нормальный режим в отраслях материального производства органы власти предложили провести большую работу по развитию транспортных коммуникаций, внедрению в практику наиболее рациональных способов и путей перевозки грузов. Трезво оценивали состояние транспорта республики и на пленумах ЦК КПБ. На его XI пленуме в 1978 г. П.М. Машеров направил исполнителей на изменение ситуации по улучшению планирования транспорта и сокращению порожних пробегов.

Чтобы в той или иной степени практически удалось выполнить решения, принятые на пленумах ЦК КПБ, регулярно проводились совещания партийно-хозяйственного актива республики. На таком совещании в июне 1979 г. секретарь ЦК КПБ Л.С. Фирисанов высказал обеспокоенность в том, что потребности в перевозках грузов не удовлетворялись полностью, а резервов для выхода из этой проблемы было немало. На совещаниях такого типа всегда давались поручения секретарям обкомов КПБ, заместителям председателей облисполкомов, секретарям райкомов партии, которые занимались вопросами транспорта. На транспортников было направлено постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР 1979 г. «Об обеспечении народного хозяйства и населения топливом, электрической и тепловой энергией в осенне-зимний период 1979/80 года». Исходя из тона этого документа можно сделать вывод о том, что положение дел на транспорте было сложным и он мог сорвать необходимые энергетике перевозки. Другое дело, что этим решением союзные органы управления пытались не допустить кризиса. Важным элементом политики управления транспортом республики стало утверждение 6 октября 1978 г. Советом Министров БССР Положения о Республиканском совете по координации работы различных видов транспорта. Основной задачей Совета была координация деятельности транспортных министерств по обеспечению согласованной работы различных видов транспорта в целях ускорения доставки грузов, повышения производительности транспортных средств.

Главной заботой республиканских органов управления в отношении транспорта на начало 80-х гг. в целом продолжало быть обеспечение потребностей в перевозках грузов, но в силу ряда объективных и субъективных обстоятельств транспортники этого до конца не выполняли. Всё это отразил доклад П.М. Машерова на собрании актива КПБ в июле 1980 г. Он обратил внимание на то, что только объединенные усилия потребителей транспортных услуг и работников этой сферы, строгая и экономически обоснованная координация действий транспортников смогут обеспечить своевременную доставку грузов. Высшее руководство республики беспокоило снижение объемов перевозок грузов, неполное использование грузоподъемности подвижного состава, наличие значительных непроизводительных простоев, что отметил XXIX съезд КПБ в 1981 г. В целях исправления недостатков органами управления было предложено обеспечение оптимальных пропорций в развитии отраслей. Вскоре 1-й секретарь ЦК КПБ Т.Я. Киселев на

пленуме КПБ в январе 1982 г. предложил серьезно улучшать работу транспортных организаций, преодолеть нехватку транспортных средств.

На пленуме ЦК КПБ в январе 1984 г. 1-го секретарь ЦК КПБ Н.Н. Слюньков подчеркнул, что одним из главных условий успешного решения стоявших перед республикой задач должна быть надёжная работа транспорта. В то же время транспортники не справились с главной задачей - своевременной и полной перевозкой грузов. На пленуме ЦК КПБ в феврале 1984 г. руководство вновь выделило проблему дальнейшего совершенствования работы транспорта. Вопрос с эффективным использованием транспортных средств в республике никак не решался и вновь был записан уже в резолюцию пленума ЦК КПБ в мае 1985 г. Главной целью для транспортников было вновь объявлено обеспечение своевременного вывоза продукции. На пленуме ЦК КПБ в марте 1987 г. в докладе 1-го секретаря ЦК КПБ прозвучала старая задача, которая всегда ставилась перед транспортниками: активизировать работу по улучшению транспортного обслуживания хозяйства и населения.

В целом для управления развитием транспорта республики власти использовали работавшие ранее структуры. В ЦК КПБ ответственным за транспорт в 1-й половине 80-х гг. был секретарь Л.С. Фирисанов. Отдел транспорта и связи ЦК КПБ в 1-й половине и середине 80-х гг. продолжал возглавлять И.В. Филатченков. Помощь им оказывал отдел транспорта и связи ЦК КПСС, которым в 1-й половине 80-х гг. руководил К.С. Симонов. Во 2-й половине 80-х гг. за транспорт в ЦК КПБ отвечал секретарь В.А. Лепёшкин. Обсуждали транспортные вопросы республики заведующий отделом транспорта и связи ЦК КПСС В.С. Пастернак и заведующий сектором железнодорожного транспорта ЦК КПСС П.Д. Монякин. На рубеже 80-90-х гг. транспортными вопросами занимался отдел экономического и социального развития ЦК КПБ во главе с М.А. Князюком.

Основным координатором работы транспорта в республиканском кабинете министров в начале 80-х г. продолжал оставаться первый заместитель председателя Совета Министров БССР В.Ф. Мицкевич. Ему помогал заместитель председателя Совета Министров республики С.А. Пилотович. В середине 80-х гг. В.Ф. Мицкевича сменил, ранее работавший в ЦК КПБ, заместитель председателя Л.С. Фирисанов. Отделом транспорта, дорожного хозяйства и связи Госплана БССР в начале 80-х гг. руководил В.А. Микошин. Отдел транспорта и связи Совета Министров БССР в конце 80-х гг. получил нового руководителя - А.С. Лосьмакова. Во 2-й половине 80-х гг. он был заместителем заведующего отделом транспорта и связи ЦК Компартии Белоруссии.

Конец 80-х гг. отметился рядом реорганизаций в системе транспорта. Наиболее существенной было появление министерства транспорта БССР, которое объединило руководство речным и автомобильным направлением. Оно сменило, действовавшее до 10 июня 1988 г. Главное управление речного флота при Совете Министров БССР, и министерство автомобильного транспорта БССР. В 1990 г. возглавил министерство транспорта В.И. Бородич. В 80-е гг. продолжала работать Республиканская комиссия по координации работы различных видов транспорта. В конце 80-х гг. комиссию сменил совет по координации работы транспорта.

Как и раньше основные задачи по развитию транспорта конкретно в республике ставили высшие партийные форумы. В докладе 1-го секретаря ЦК КПБ Т.Я. Киселева на XXIX съезде КПБ в 1981 г. предлагалось преодолеть недостатки в транспортной работе, уменьшить время оборота транспортных средств, резко повысить уровень организации перевозок. На XXX съезде КПБ в 1986 г. в докладе 1-го секретаря ЦК КПБ Н.Н. Слюнькова вновь предлагалось установить в работе транспорта четкий режим, а Совету Министров БССР надлежало разработать меры по рациональному использованию транспорта. Основой развития всех видов транспорта должно было стать ускоренное внедрение достижений научно-технического прогресса. То есть пятилетие шло за пятилетием, а требуемых положительных изменений в развитии транспорта республики не наблюдалось. В противном случае зачем было вновь и вновь обращаться к одному и тому же. Во 2-й половине 80-х гг. властные структуры своё внимание с переменным успехом уделяли уменьшению неоправданных грузовых потоков, используя для этого постановление Совета Министров БССР от 18 августа 1986 г. «Об основных мероприятиях по рационализации перевозок грузов и сокращению издержек в народном хозяйстве республики». В 1983 г. отдел транспорта и связи ЦК КПБ широко распространял постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об улучшении планирования, организации перевозок народнохозяйственных грузов и пассажиров и усилении воздействия хозяйственного механизма на повышение эффективности работы предприятий и организаций транспорта», направленное на комплексное развитие всех его видов. В 1986 г. отдел транспорта и связи ЦК КПБ предлагал сосредоточить усилия на обеспечении строго порядка и дисциплины, осуществлении мер, направленных на ускорение научно-технического прогресса и внедрение хозрасчета.

Заключение. Проведённый анализ разнообразных источников, в первую очередь архивных, позволяет сказать, что в отмеченный период в ЦК КПСС и Совете Министров СССР никто не требовал и не ждал от БССР каких-либо крупных инициатив в транспортной политике. Важной чертой транспортной политики в республике была регулярная реорганизация транспортных министерств, управлений и подразделений, что было внешне направлено на повышение уровня перевозок, в первую очередь грузовых, что всегда и требовали от транспорта. Огромная зависимость развития транспорта и проведения транспортной политики в республике от союзного центра исходили из того, что именно он выделял необходимые для этого материальные ресурсы и фонды. Не свидетельствовала об эффективности

государственного управления транспортом практика постоянного издания республиканским и союзным кабинетами министров многочисленных постановлений, которые касались выполнения планов перевозок. Ведомства часто шли на развитие собственного транспорта, когда можно было скрывать его неэффективное использование, вкладывая транспортные затраты в конечную себестоимость своей продукции. Это являлось чётким показателем противоречивости транспортной политики изучаемого периода. В изучаемый период транспортная политика была неразрывно связана с плановой системой. Значительной долей самостоятельности в решении тактических транспортных задач, но не выходя из рамок общей союзной стратегии, наша республика обладала в период существования Белорусского совнархоза, который был создан в 1957 г. Главной целью усилий органов власти по отношению к транспорту было повышение производительности его труда, какие бы методы для этого не пришлось использовать. Чаще всего транспортная деятельность БССР была направлена на выполнение постановлений союзного центра, но с привязкой требований и мероприятий к местным условиям. Местная специфика обязательно учитывалась в целях получения максимального эффекта от административных мероприятий. Временное и действительно масштабное отступление от командных методов управления транспортом на союзном и республиканском уровне было допущено только в период проведения экономической реформы 1965 г. В деле конкретизации политики государственного управления транспортом значительную роль играли сами ведомства. В эпоху перемен, которая пришлась на середину 80-х гг., БССР достаточно успешно в сложившейся ситуации провела эксперимент на железнодорожном транспорте, который явился наиболее значимым послевоенным достижением в сфере самостоятельной транспортной политики. В целом государственные органы СССР и БССР в деле управления исходили из идеи наиболее полного обеспечения транспортом потребностей экономики и населения в перевозках. Характерными чертами управления транспортом было постоянное дублирование распоряжений и наличие многочисленных дополнительных разъяснений. Издание распоряжений и указов по отношению к транспорту во многом зависело от проведения общегосударственных компаний. Характерное для советской системы регламентирование деятельности транспорта уменьшало темпы его развития и снижало эффективность использования. Проблемы с обеспечением растущих грузовых и пассажирских перевозок указали на несовершенство транспортной политики как на союзном, так и республиканском уровне, хотя постоянно предпринимались попытки решить этот вопрос положительно. Генеральная линия развития транспорта разрабатывалась в ЦК КПСС и Совете Министров СССР. Приоритетным для ЦК КПСС и Совета Министров СССР в 50-60-е гг. являлось развитие транспорта в восточной части СССР с целью освоения новых природных богатств, что было связано с преобладающей сырьевой направленностью мирных отраслей союзной экономики. В таких условиях белорусской республике не обладающей такими ресурсами было трудно рассчитывать на ускоренное транспортное развитие. Достигнутый к середине 80-х гг. республикой высокий транспортный уровень объяснялся необходимостью обеспечения всё больших материальных поставок в Восточную Европу и продаж в Западную Европу, а также снабжения советской военной группировки в рамках Организации Варшавского Договора.

Литература и источники

1. Лыч Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР. (верасень 1943 - 1970 гг.). Мн.: Навука і тэхніка, 1976; Мандрюк И.В. Развитие железнодорожного транспорта республики в 1970-1991 гг.: состояние, проблемы, уроки. Витебск, УО «ВГТУ», 2003.
2. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). Ф. 4, оп. 18, д. 39.
3. Государственный архив Витебской области (ГАВО). Ф. 1, оп. 1, д. 412.
4. ГАВО. Ф. 1966, оп. 10, д. 14.
5. НАРБ. Ф. 7, оп. 4, д. 2776.

Clause reflects state policy on management of activity of transport BSSR in 1943-1991. In it the circle of the state figures is shown which were responsible for a condition and development of transport. With the author were allocated as the basic directions of work of bodies of the management engaging in transport in the marked period, and results of their efforts. The significant attention is given to changes in structure of the transport ministries and managements. In clause the dependence of realization of transport policy in BSSR from the allied centre and decisions of party congresses is shown. That fact is especially marked, that in the whole bodies of management in the work proceeded from idea of the most complete maintenance of economy and population in transportations. One of the basic conclusions of research is that rule, which shows the reasons of insufficient rates of development and low efficiency in work of transport.