

## ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОЦИАЛЬНОГО ПАРАМЕТРА БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ БССР В СЕРЕДИНЕ 1940-Х-1980-Е ГГ.

**Введение.** Одним из малоизученных вопросов послевоенной истории БССР является организация безопасного движения на её транспортных предприятиях. Такой вопрос имеет право быть отдельным предметом научного исследования, так как соблюдение безопасности напрямую влияло на успешность выполнения работниками транспорта их производственных задач и было важной социальной проблемой, от решения которой зависело здоровье и жизнь граждан. Сегодня работы такого плана отсутствуют, а из современных изданий, где вопросы обеспечения безопасности затрагивались, можно отметить только коллективные труды по истории железной дороги БССР [1, 2]. Однако, там обеспечение безопасности не было основным предметом изучения.

Актуальность изучения мер по обеспечению безопасности на транспорте состоит в том, что оно позволяет проанализировать эффективность тех или иных его форм и методов, определить наиболее распространённые и перспективные способы его организации. Для достижения цели поставлены следующие задачи: определение круга организаций, которые занимались вопросами обеспечения безопасности движения, выделение факторов, которые являлись причинами происшествий, и изучение основных мероприятий в республике, которые проводились по их преодолению.

**Материал и методы.** Источниками для работы являлись материалы из Национального архива Республики Беларусь, в том числе фонды ЦК КПБ, Совета Министров БССР, Верховного Совета БССР, отраслевых профсоюзов автотранспортников, речников, авиаторов; фонд Витебского облисполкома и областного Совета народных депутатов, документы партийных организаций транспортных предприятий из Государственного архива Витебской области; фонд Гомельского облисполкома и областного Совета народных депутатов из Государственного архива Гомельской областей, республиканская и всесоюзная периодическая печать, сборники указов Верховных Советов БССР и СССР, сборники постановлений Совета Министров БССР и Совета Министров СССР. В исследовании 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.** В работе транспорта в БССР всегда важное место отводилось обеспечению его безопасной эксплуатации. Уже с октября 1943 г. с момента освобождения первых территорий БССР отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б строго следил за восстановлением путей в Гомельской области, так как от их состояния зависела безаварийная работа железных дорог. Отделом решались вопросы о переброске в республику средств сигнализации [3, лл. 1, 9]. На дорогах БССР в 1944 г., чтобы предотвращать аварии партийные организации железнодорожных узлов распространяли опыт безаварийной работы, проводили соревнования по качеству работы и улучшали социально-бытовые условия работников.

После окончания войны на одно из первых мест встала задача улучшения технического состояния вагонов и паровозов. В сентябре 1946 г. состояние безопасности движения поездов на Белорусской дороге слушалось в отделе транспорта и связи ЦК КП(б)Б, после чего были разработаны конкретные меры по предотвращению случаев браков и аварий.

В 1947 г. в Западном округе железных дорог главными причинами происшествий были: приём поездов на занятый путь, столкновения, сходы поездов, их обрывы и отцепки. Основными причинами травматизма работников было отсутствие надзора, неисправности и некачественный инструктаж. Чтобы улучшить ситуацию с обеспечением безопасности движения на железных дорогах в 1945-1946 гг. БССР проходили компании по качественной подготовке поездов к движению, введению гарантийных марок, решались вопросы с подготовкой пути. Одним из основных условий чёткой и безаварийной работы было также обеспечение нормального отдыха поездных бригад. Проведённые мероприятия позволили к концу 1940-х гг. улучшить ситуацию с безопасностью движения.

Сразу после освобождения стало уделяться внимание вопросам безопасной эксплуатации и автотранспорта БССР. Так, уже июле 1944 г. по распоряжению Гомельского облисполкома местная госавтоинспекция (ГАИ) начало регистрацию и осмотр автомобилей [4, л. 54]. В республике продолжало выполняться постановление СНК СССР от 3 июля 1936 г. о проведении годовых технических осмотров автотранспорта [5, л. 270]. Главной целью осмотра в 1946 г. было улучшение технического состояния автомобилей и развёртывание соревнования по предоставлению на осмотр исправных машин [6, с. 4]. В рамках постановления Совета Министров (СМ) БССР от 29 августа 1946 г. ГАИ БССР обязали улучшить контроль за содержанием автотранспорта. Безопасность движения была неотделима от материальных условий его эксплуатации. Поэтому СМ БССР в июне 1947 г. было издано постановление о мероприятиях по улучшению строительства дорог. Одновременно с восстановлением электротранспорта были выявлены проблемы с его безопасной эксплуатацией. Накануне 1 мая 1945 г. в Минске пошел трамвай, но его техническое состояние сразу стало причиной аварий. Выход был найден в переоснащении и улучшении подготовки кадров.

В декабре 1943 г. отделом транспорта и связи ЦК КП(б)Б были сделаны первые конкретные шаги для введения в эксплуатацию речных судов в Гомельской области [3, л. 12]. Поддержке трудовой дисциплины среди речников содействовал Указ Верховного Совета (ВС) СССР от 9 мая 1943 г. о введении военного положения на речном транспорте. Проблем по обеспечению безопасной эксплуатации флота было много. Так, в июне 1945 г. ремонт флота в Витебске выявил отсутствие на ряде судов необходимых принадлежностей для плавания, что создавало угрозу безопасности судоходства.

Чтобы улучшить ситуацию стали развивать практику получения паспортов готовности судов к навигационному периоду. Свою роль сыграли, изданный мае 1947 г., приказ министра речного флота СССР о борьбе с авариями и приказ, изданный в июле 1947 г., об ответственности за нарушения правил безопасного движения на водных путях [7, лл. 22, 57].

В целях обеспечения безопасности полётов авиации продолжал действовать Воздушный кодекс СССР от 7 августа 1935 г. Оказал помощь и профсоюз авиаработников, в компетенции которого был контроль за соблюдением законодательства о рабочем времени пилотов [8, л. 66]. На обеспечение условий безопасной эксплуатации самолётов были направлены также инструкции и приказы Главного управления ГВФ СССР [9, лл. 1, 2].

О сложной ситуации на железнодорожном транспорте свидетельствовало постановление СМ СССР от 25 июня 1951 г. о неблагоприятном положении с безопасностью его движения. В целях исправления создавшейся ситуации Витебское отделение Западной дороги снизило количество браков, столкновений и сходов подвижного состава [10, л. 12]. В апреле 1952 г. совещание партийно-хозяйственного актива работников железных дорог БССР рассмотрело вопрос об усилении работы по безопасности движения. Как ответ на замечания была проведена работа по созданию локомотивным бригадам нормальных условий отдыха. Но несмотря на все старания положение дел в лучшую сторону изменялось медленно, о чём говорил секретарь ЦК КП(б)Б Н.С. Патоличев на XX съезде КП(б)Б в 1952 г.

Зоней повышенной опасности были железнодорожные переезды. Соответственно на усиление безопасности движения на них были направлены постановления СМ БССР от 22 сентября 1953 г., 6 августа 1958 г., 19 августа 1959 г. Однако, добиться всецелого их выполнения оказалось делом сложным. Интересен вопрос о типах мер по повышению безопасности движения на железной дороге. Так, там была распространена практика премирования за безаварийную работу. Не меньшую роль играли сигнализация и связь, так как в непрерывном движении поездов малейшая ошибка могла привести к опасным последствиям.

Всегда очень многое зависело от подготовки кадров. В 1955 г. на Белорусской дороге вновь была поднята проблема по достижению безаварийной работы и укреплению дисциплины, так как большое количество случаев брака сдерживало размеры перевозок. Многие зависело и от развития законодательства. Так, укрепил безопасность движения, принятый в апреле 1955 г. новый Устав железной дороги СССР. Традиционно ухудшалась ситуация с безопасностью движения зимой. В целях контроля над ситуацией применялись специальные рейды профсоюзов и партийных организаций.

Чтобы решить вопрос улучшения положения с безопасной эксплуатацией автотранспорта, в 1950-е гг. в республике решалось множество задач. На низкую квалификацию водителей обратил в 1950 г. внимание СМ БССР [11, лл. 74]. После этого были разработаны и в определённой степени реализованы меры по изменению такой ситуации. В марте 1952 г. появилось постановление ЦК КПБ «О мерах ликвидации нарушений правил дорожного движения автомобильным транспортом БССР» [12, л. 92]. В 1955 г. в ряде автотранспортных трестов, например в Витебском, возросло количество происшествий в следствии низкой дисциплины. Поэтому в приказе этого автотреста от 2 ноября 1955 г. было дано указание по усилению внимания к нарушителям [13, л. 183, 184].

Материальным отражением обеспечения безопасности дорожного движения было обустройство магистралей. Свою положительную роль сыграло постановление СМ БССР от 11 августа 1958 г. Вопрос с безопасностью мог стать менее острым только при неукоснительном выполнении целого ряда мер. Так как наличие фактов перегруженности автобусов не способствовала обеспечению безопасности движения автотранспорта, то выход был только в росте количества единиц техники на линиях. Масштабным всесоюзным проектом было проведение недели безопасности движения в сентябре 1958 г. Своё положительное влияние оказали, установленные в 1959 г., новые правила уличного движения.

Большую роль в укреплении безопасности движения играли органы управления. СМ БССР своим постановлением от 2 июля 1957 г. разработал меры борьбы с дорожными происшествиями на автомобильном и городском электротранспорте республики [14, л. 92 об.]. Широкое направление деятельности по обеспечению безопасности движения указал 1-й секретарь ЦК КПБ К.Т. Мазуров на XXIII съезде КПБ в январе 1959 г. Что касается электротранспорта, то на примере Витебского трамвайного управления, можно выделить как одну из причин угрозы аварий слабую техническую квалификацию персонала. Поэтому там в 1956 г. был разработан ряд мер по её повышению, в том числе наставничество [15, л. 24].

В 1950-е гг. на речном транспорте БССР в целях повышения безопасности плавания работали судоходная инспекция Прибалтийского бассейна, Главная инспекция мореплавания, речного судоходства и портового надзора. Ими в 1954 г. были выявлены и даны указания к исправлению таких недостатков как: низкий контроль за техническим состоянием флота и его слабый кадровый состав [16, лл. 158, 161]. На

обеспечение безопасности флота был направлен приказ по Управлению речного транспорта при СМ БССР в марте 1955 г. [17, лл. 22, 82]. Круг органов, которые затрагивали проблемы обеспечения безопасности эксплуатации транспорта, был широк. Так, в марте 1951 г. вопросы обеспечения безопасности полётов в Минском аэропорту рассматривал отдел СМ БССР [18, л. 9]. В целях предотвращения лётных происшествий партийное собрание Витебского аэропорта в июне 1950 г. поставило перед авиаторами требования точного выполнения уставов [19, л. 37].

Важным социальным вопросом, который приходилось решать в 1960-е гг. Советам всех уровней, было обеспечение безопасности движения транспортных средств. Так, на исполкомы местных Советов согласно постановления СМ БССР от 24 января 1961 г. было возложено строительство путепроводов в местах пересечений железнодорожных линий с улицами.

В 1962 г. отдел транспорта, дорожного хозяйства и связи СМ БССР провёл контроль выполнении постановления СМ БССР от 19 августа 1959 г. об усилении мер по ликвидации наездов на транспорт на железных дорогах [20, л. 214]. В 1962 г. безопасности на железнодорожных переездах много времени уделил Гомельский облисполком [21, л. 61]. Железнодорожников по постановлению СМ СССР от 29 ноября 1967 г. обязали провести в 1968-69 годах обследование всех своих переездов и принять меры к обеспечению их безопасности.

Важным было признание недостатков самими железнодорожниками. На XXV съезде КПБ в сентябре 1961 г. начальник Белорусской дороги Г. И. Котяш говорил о том, что серьезнейшим недостатком являлись нарушения правил технической эксплуатации. Актуальным вопросом было качество работы дежурных на переездах, нарушения дисциплины которых могли приводить к авариям. Время от времени аварийные ситуации создавались из-за ошибок диспетчеров, самой распространённой из которых было принятие поезда на занятый путь. Немало зависело в обеспечении безопасности движения поездов от нормирования труда железнодорожников. В свою очередь на улучшение ситуации с безопасностью движения воздействовало техническое переоснащение дороги. Железная дорога всегда была местом проявления полезных для обеспечения безопасности движения инициатив. В 1962 г. на ней получило распространение новшество свердловских вагонников, решивших выдавать гарантийные путёвки на следование поезда без неисправностей.

Усилия органов управления были направлены также и на обеспечение безопасности автодорожного движения. Постановление СМ БССР от 2 декабря 1960 г. обязало руководителей обеспечить изучение Правил движения водительским составом. Постановление СМ БССР от 3 августа 1961 г. разрешило ГАИ лишать водителей права на управление за нахождение их за рулём в нетрезвом состоянии. 6 октября 1960 г. появилось постановление СМ БССР о выполнении его же решения об усилении борьбы с аварийностью на автотранспорте. 31 августа 1962 г. увидело свет постановление СМ БССР о мерах по усилению борьбы с дорожно-транспортными происшествиями (ДТП). С помощью четвёртой сессии Верховного Совета БССР в декабре 1964 г. министр автотранспорта республики А.Е. Андреев отметил, что для обеспечения безопасного движения необходимо улучшение содержания дорог.

На безопасность движения был направлен указ Президиума ВС БССР от 30 ноября 1961 г., который предусматривал лишение водителей права управлять транспортом за нахождение за рулём в нетрезвом состоянии. В целях повышения безопасности движения СМ СССР 29 ноября 1967 г. обязал Советы Министров союзных республик рассмотреть вопрос об аварийности на дорогах и принять неотложные меры к предупреждению ДТП. 19 июня 1969 г. появилось постановление СМ БССР «Об улучшении организации и повышении безопасности движения транспорта и пешеходов». На поддержку безаварийной работы было направлено присвоение с 1968 г. почетного звания «Заслуженный шофер БССР».

Много делали для обеспечения безопасной эксплуатации транспорта местные власти. Так, своим решением от 27 августа 1961 г. Витебский облисполком обязал руководителей автохозяйств принять меры к укреплению дисциплины водителей и предотвращению аварий [22, л. 212]. Примером действий на местах могут послужить и решения Гомельского облисполкома по борьбе с нарушителями движения в 1962 г. [21, л. 238].

По мнению отраслевого профсоюза, высказанного в 1962 г., большое количество ДТП допускалось из-за сверхурочной работы водителей. В 1963 г. основными причинами происшествий по мнению министерства автотранспорта БССР были: превышение скорости, неправильный обгон и проезд перекрестков улиц и дорог, езда по левой стороне дороги. Значимой проблемой, влиявшей на безопасность, было недостаточное качество ремонта транспорта из-за нехватки запчастей и высокого уровня текучести кадров ремонтников.

Большую работу проводила ГАИ БССР. Чтобы искоренить неудовлетворительное состояние автотранспорта его работники в 1960 г. проверили техническое состояние автомашин крупных хозяйств Минска. В 1965 г. в автохозяйствах республики получило широкое развитие соревнование за безаварийную работу. К декабрю 1965 г. более 2 тыс. шоферов, наездивших без ДТП сотни тысяч километров, были награждены знаками «За работу без аварий». Свою положительную роль сыграл в сентябре 1968 г. месячник по безопасности движения. В 1960-е гг. действовала республиканская комиссия по безопасности движения. В целях предупреждения происшествий на ряде предприятий работали школы передового опыта, группы повышения классности и советы безопасности движения.

Для обеспечения безопасности движения использовались все доступные формы. Так, 18 октября 1967 г. появилось постановление СМ БССР «Об учреждении нагрудного знака «За работу без аварий» для награждения водителей городского электротранспорта». В 1960 г. на проблему светового обозначения переходов улиц обратило внимание ТТУ в Минске.

Важную роль в обеспечении безопасности плавания речного флота сыграло совершенствование законодательства. Так, по постановлению СМ БССР от 21 мая 1963 г. действовали штрафы за нарушения правил пользования средствами речного транспорта и правил. Досадными и вредными для безопасного плавания были поломки механизмов судов во время рейсов. Обеспечению безопасности плавания помогали технические службы. Больше возможностей противостоять аварийности и нарушениям правил эксплуатации судов дал перевод речного флота республики с 1 июля 1968 г. на новые условия планирования и экономического стимулирования. Но быстро всё исправить не получалось. В справке о работе речного флота БССР, представленной в сентябре 1969 г., говорилось о нарушениях правил плавания и техники эксплуатации, что приводило к авариям.

Обеспечению безопасности полётов способствовал, утверждённый Указом Президиума ВС СССР 26 декабря 1961 г., Воздушный кодекс СССР. Из-за некачественной подготовки самолётов к полётам происходили случаи их аварийных посадок. В целях предотвращения подобных ситуаций пропагандировался опыт безаварийной работы. Большим подспорьем стало появление на линиях новых моделей самолётов. О безопасности воздушного движения не забывали и местные органы власти. Гомельский облисполкома в 1969 г. разработал ряд мер, чтобы выполнить постановление секретариата ЦК КПСС от 9 октября 1969 г. «О состоянии безопасности полётов в гражданской авиации» [23, лл. 2, 34, 118].

С появлением в республике в 1960-е гг. трубопроводного транспорта сразу же стали рассматриваться вопросы его безопасной эксплуатации и были разработаны противопожарные мероприятия [24, л. 63].

Вопросы с безопасностью эксплуатации железнодорожного транспорта в 1970-е гг. остались в зоне внимания различных органов власти. Так, комиссия по транспорту и связи ВС БССР в апреле 1970 г. рассмотрела вопрос о ходе выполнения Барановичским отделением своих обязательств и среди недостатков отметила проблемы с безопасностью движения. В 1971 г. по вопросу безопасности движения на железной дороге из правительства БССР было разослано специальное письмо. На повышении безопасности движения на переездах были направлены постановления СМ БССР от 27 июня 1973 г. и от 10 октября 1978 г.

Ситуаций, в которых проблема безопасной эксплуатации железной дороги обострялась, было множество. Среди них нарушения техники безопасности при погрузке-выгрузке вагонов. Опасность в эксплуатации железной дороги создавала номенклатура перевозимых по ней грузов, в первую очередь горючего. Соответственно было много и мероприятий, которые повышали уровень безопасности на дороге. В 1970 г. перед зимой на отделениях проводился осмотр локомотивов специальными комиссиями. В целях повышения безопасности движения на переездах в период с 1 июня по 1 ноября 1978 г. проводились смотр-конкурсы на их лучшее обслуживание. Осенью 1978 г. - операция «Внимание, маршрут», в 1979 г. - «Эстафеты безопасности движения». Важным было включение показателя безаварийной работы в условия победы в производственном соревновании. Благодаря внедрению технических средств сократилось количество случаев приема поездов на занятый путь.

В 1970-е гг. возросло внимание органов власти и к обеспечению безопасности движения автотранспорта. СМ БССР в 1971 г. обязал облисполкомы провести собрания водителей с обсуждением состояния безопасности движений и мер по предупреждению ДТП. В июне 1971 г. появилось новое решение ЦК КПБ и правительство республики, направленное на усиление мер по предотвращению аварийности. 12 сентября 1972 г. - постановление СМ БССР «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения». В октябре 1972 г. СМ СССР поручило Советам Министров республик принять дополнительные меры к усилению борьбы с аварийностью на автотранспорте. За практической реализацией мер по предотвращению аварийности следил отдел транспорта и связи СМ БССР. В феврале 1976 г. его усилия были направлены на улучшение состояния дорог в республике.

Факторов, угрожавших безопасности дорожного движения было также предостаточно. К авариям приводило отсутствие необходимого количества автостоянок. Сложной проблемой было то, что предприятия из-за нехватки кадров были вынуждены принимать на работу малоквалифицированных водителей. В 1974 г. по Могилёвскому автотресту причинами аварий были: превышение скорости, нарушения правил обгона, проезда перекрёстков.

В итоге в авариях и происшествиях ежегодно в 1970-е гг. погибало около 1,5 тысячи человек и более 7 тысяч получали увечья [25, с. 4]. Соответственно проводилось и много мероприятий, которые противостояли росту ДТП и в ряде случаев снижали их количество. Значительную помощь в обеспечении безопасности движения оказала, впервые проведенная в ноябре 1971 г., Всесоюзная декада безопасности движения. Всесоюзный месячник по борьбе с ДТП с 15 мая по 15 июня 1973 г. позволил сократить количество происшествий на 13,5%. Специфической проблемой, нарушавшей функционирование электротранспорта, были обрывы или неисправности линий электропередач. Повышению уровня безопасности движения на электротранспорте содействовали конкурсы по безаварийному вождению, которые проводились в Минском трамвайно-троллейбусном управлении.

Органы власти постоянно предпринимали меры по повышению уровня безопасности и на речном транспорте. Так, 19 декабря 1971 г. постановление ЦК КПБ и СМ БССР предложило меры по техническому

первооружению флота. Безопасности движения судов содействовало оснащение судоходных путей сигнальными устройствами. В сложных условиях плавания на первое место выходило отличное знание состояния водных путей.

В целях повышения безопасности полётов в гражданской авиации Президиум ВС СССР в 1973 г. ввёл уголовную ответственности за угон воздушного судна. Значительную роль сыграло постановление СМ СССР от 23 апреля 1975 г. Важным для трубопроводного транспорта было наличие на нефтепроводе «Дружба» ремонтных групп для ликвидации аварий.

Вопросы обеспечения безопасной эксплуатации транспорта остались в 1980-е гг. в зоне внимания органов власти. Постановление СМ СССР от 8 февраля 1986 г. уточнило ответственность за нарушения правил пользования средствами транспорта. В 1988 г. СМ СССР принял новое постановление, в котором был предусмотрен комплекс мер, направленных на обеспечение безопасности на транспорте. 23 октября 1990 г. появился Закон СССР об уголовной ответственности за блокирование транспортных коммуникаций.

Необходимость улучшения работы по обеспечению безопасности движения поездов была в 1981 г. записана в меры по развитию Белорусской дороги в 1981 - 1985 гг. В 1980 г. в БССР действовал штаб по обеспечению безопасности движения на переездах. Внедрение новейших устройств автоматики позволило значительно увеличить пропускную способность линий и обеспечить более высокую безопасность движения поездов. Проведение на Белорусской дороге во 2-й половине 1980-х гг. экономического эксперимента выявило несколько его слабых сторон, которые касались обеспечения безопасности движения. В конце 1980-х гг. в связи со сложной экономической ситуацией в республике положение с обеспечением безопасности движения ухудшилось, что было связано с износом элементов железнодорожных путей. Наибольшее распространение на Белорусской дороге в 1991 г. получили случаи сходов вагонов с рельсов. Решились эти вопросы уже в рамках РБ.

Состоянием дел в области обеспечения безопасности дорожного движения постоянно интересовались Советы самого высокого уровня. Указом Президиума ВС СССР от 15 марта 1983 г. была повышена ответственность должностных лиц за выпуск неисправных транспортных средств на линию. Интенсификация автоперевозок усложнила проблему наведения необходимого порядка на магистралях. В 1981 г. основными причинами возникновения аварийных ситуаций, являлись нарушения: превышение скорости: 1270 или 21,9 % происшествий, выезд на полосу встречного движения – 669 или 11,6 % [26, с. 28]. По мнению Республиканской комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения в 1988 г. причинами аварий были: пьянство, лихачество, недостатки в контроле, плохое состояние дорог.

Расширилось и количество факторов, которые противостояли росту аварийности. С 1980 г. действовали новые Правила дорожного движения. Проводилось соревнование за присвоение почетного звания «Автохозяйство гарантированной безопасности дорожного движения», работали службы безопасности движения автохозяйств и дисциплинарные комиссии. Принятые меры дали положительный результат. В 11 пятилетке в БССР на четверть уменьшилось количество ДТП. Однако, в конце 12 пятилетки обстановка с ДТП снова усложнилась, в 1990 г. их основной причиной стала недисциплинированность и пренебрежение правилами движения. Вопреки тревожным фактам в 1990 г. были сокращены службы безопасности движения, что привело к росту аварийности.

В итоге за 1980-1990 гг. по информации МВД БССР в автодорожных происшествиях в республике погибло около 15 тысяч и получили ранения более 73 тысяч человек. [27, с. 3]. Ситуацию пришлось исправлять уже в рамках Республики Беларусь. В 1980-е гг. при развитии массового городского пассажирского транспорта, к которым относился электротранспорт, с стороны конструкторов были даны рекомендации по повышению его надёжности. Вопрос о нарушениях трудовой дисциплины, которые мешали безопасной эксплуатации флота, в августе 1980 г. рассмотрела постоянная комиссия по транспорту и связи Верховного Совета БССР. Основной причиной браков у речников было определено нарушение правил и устава. Поэтому комиссия рекомендовала принять чёткие меры по обеспечению безопасности движения судов. Устав о дисциплине речного транспорта СССР, утверждённый 26 августа 1985 г., ужесточил ответственность личного состава за грубые нарушения дисциплины.

По положению о министерстве гражданской авиации от 10 июля 1984 г. одной из главных его задач было обеспечение безопасности и регулярности полетов воздушных судов. Помогала решению насущных задач комиссия по надзору за безопасностью полётов воздушных судов при СМ СССР. Современное оборудование обеспечивало надёжность и безопасность полетов в гражданской авиации. Но не всё зависело от новой техники. Были недопустимы любые отступления от норм, регламентировавших деятельность гражданской авиации.

При обслуживании газопроводов актуальным было создание устойчивых систем контроля за условиями эксплуатации и предотвращением разрушения газопроводов.

**Заключение.** В результате развития научно-технического прогресса в республике появилось сотни тысяч разнообразных транспортных средств, что привело к обострению проблемы с его безопасной эксплуатацией. Подобная проблема является социальной, так напрямую влияет на состояние здоровья и жизнь людей. Выполнение условий безопасной эксплуатации транспорта позволяло также избегать напрасного ущерба, который возникал в результате срыва перевозок и порчи имущества.

Проблема безопасной эксплуатации транспортных средств на железной дороге БССР была во 2-й половине 1940-х гг. связана с восстановительными работами, в 1950-е гг. на первом месте было укрепление

трудовой дисциплины, в 1960-е гг. - повышение квалификации работников, в 1970-е гг. больше внимания уделяли техническому переоснащению подвижного состава и пути, в 1980-е гг. определяющую роль сыграл экономический эксперимент. Рост количества технических средств на транспорте в 1960-80-е гг. заставил органы власти и сами предприятия больше уделять внимания созданию безопасных условий труда, повышать ответственность за соблюдение технологической дисциплины. Обеспечение безопасности движения оказалось такой сферой деятельности, где только совместные усилия руководства предприятий, профсоюзов и самих работников могли дать желаемый результат.

Во 2-й половине 1940-х гг. в целях безопасной эксплуатации автотранспорта больше всего внимания уделялось его техническому состоянию, в 1950-е гг. на первое место вышла задача повышения квалификации кадров и безопасное пересечение железнодорожных переездов, в 1960-е гг. - главным оказалось состояние трудовой дисциплины, особенно противостояние нахождению за рулём нетрезвых водителей, к дорожно-транспортным происшествиям органы власти и сами ведомства больше внимания уделяли с 1970-х гг., что проявилось в проведении различных общесоюзных компаний, таких как декады безопасности, в 1980-е гг. в целях противодействия авариям была активизирована работа общественных организаций, например советов по безопасности движения. Забота о безопасности движения было постоянным делом автоинспекции. Из-за увеличения количества автотранспорта движение на дорогах стало всё более интенсивным, что привело к увеличению числа аварий и несчастных случаев. Успешное решение вопросов обеспечения безопасного движения сильно зависело от согласованной политики ведомств, чего в полной мере достигнуто не было.

Одной из основных причин аварий на речном транспорте в 1950-60-е гг. было состояние производственной дисциплины, в 1970-1980-е гг. - нарушение правил плавания. Одним из главных факторов безопасности в гражданской авиации в 1950-60-е гг. было техническое состояние самолётов, в 1970-80-е гг. - их предполётная и навигационная подготовка. Обеспечение безопасной эксплуатации трубопроводного транспорта в 1960-80-е гг. было связано с предотвращением потенциально опасных для природы аварий.

#### Источники и литература:

1. Кость, А.В. Железнодорожная магистраль Белоруссии. К столетию со дня введения в строй / А.В. Кость [и др.]; под общей редакцией Е.П. Юшкевича. - Мн.: Беларусь, 1971. - 208 с.
2. Этапы большого пути. 125 лет Белорусской железной дороге; под общей редакцией Володько Е.И. - Мн.: ДЦНТИ, 1996. - 146 с.
3. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). Фонд 4 П. - Оп. 18. - Д. 32.
4. Государственный архив Гомельской области (ГАГО). Фонд 1174. - Оп. 7. - Д. 1.
5. Государственный архив Витебской области (ГАВО). Фонд 1966. - Оп. 12. - Д. 566.
6. Морсон, Г.Д. Начинается технический осмотр автомашин / Г.Д. Морсон // Советская Белоруссия. - 1946. - 30 апреля. - С. 4.
7. НАРБ. - Фонд 4 П. - Оп. 18. - Д. 100.
8. НАРБ. - Фонд 1077. - Оп. 1. - Д. 4.
9. НАРБ. - Фонд 1005. - Оп. 1. - Д. 1.
10. ГАВО. - Фонд 1. - Оп. 2. - Д. 939.
11. НАРБ. - Фонд 7. - Оп. 3. - Д. 1396.
12. НАРБ. - Фонд 4 П. - Оп. 18. - Д. 190.
13. ГАВО. - Фонд 2923. - Оп. 1. - Д. 4.
14. ГАВО. - Фонд 1966. - Оп. 23. - Д. 223.
15. ГАВО. - Фонд 384. - Оп. 1. - Д. 26.
16. НАРБ. - Фонд 4 П. - Оп. 18. - Д. 214.
17. НАРБ. - Фонд 1006. - Оп. 1. - Д. 11.
18. НАРБ. - Фонд 7. - Оп. 4. - Д. 2728.
19. ГАВО. - Фонд 6800. - Оп. 1. - Д. 4.
20. ГАВО. - Фонд 1966. - Оп. 22. - Д. 980.
21. ГАГО. - Фонд 1174. - Оп. 7. - Д. 393.
22. ГАВО. - Фонд 1966. - Оп. 12. - Д. 979.
23. ГАГО. - Фонд 1174. - Оп. 7. - Д. 973.
24. ГАВО. - Фонд 9841. - Оп. 1. - Д. 3.
25. Жук, П. Закон дороги строг / П. Жук // Советская Белоруссия. - 1978. - 29 июля. - С. 4.
26. Рогаль, П. Анализируем аварийность прошлого года / П. Рогаль // За безопасность движения. - 1981. - № 2. - С. 28.
27. Платонов, К. Сколько стоит жизнь? / К. Платонов // Советская Белоруссия. - 1990. - 8 декабря. - С. 3.