

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОТРЕБНОСТЕЙ ЭКОНОМИКИ И НАСЕЛЕНИЯ
БЕЛОРУССКОЙ ССР В ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГАХ (1943 - 1991 ГГ.)

MAINTENANCE OF NEEDS OF ECONOMY AND POPULATION
BYELORUSSIAN SSR IN TRANSPORT SERVICES (1943 - 1991)

Р.В. Тимофеев

Учреждение образования «Витебский государственный университет»

R.V. Timofeev

Establishment of formation «Vitebsk state university»

Введение. 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 обеспечению 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 только коллективные труды по истории железной дороги БССР [1, 2]. Однако, там обеспечение перевозок касалось только одного вида транспорта и не были показаны сопровождавшие этот процесс недостатки.

Актуальность изучения дела 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.

Цель работы - определить уровень обеспечения населения и экономики республики в перевозках. Для её достижения поставлены 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 Управления делами Совета Министров БССР; сведения о деятельности транспортных подразделений Совнархоза БССР (Национальный архив Республики Беларусь). Много необходимой информации было найдено в приказах, переписке с областными автотрестами, областными автотранспортными управлениями Министерства автомобильного транспорта БССР; в приказах и переписке с подразделениями Главного управления речного флота при Совете 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 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. Перевозки грузов транспортом БССР возобновились с момента освобождения её первых районов от оккупации осенью 1943 г. в целях обеспечения нужд фронта. На третий день после освобождения Гомеля, 29 ноября 1943 г. на его узле было открыто движение поездов Белорусской железной дороги. Западная дорога в 1944 г. смогла выполнить общий план погрузки для фронта на 151% [1, с. 102]. После окончания войны приходилось начинать перевозки с минимальных показателей. Так, грузооборот в 1945 г. в тонно-километрах (т.к.) по сравнению с 1940 г. составил по Западной дороге 80,5%, Белорусской - 51,1% [2, с. 281]. Большую роль в росте перевозок сыграло производственное соревнование. С его помощью в 1947 г. на дорогах Западного округа грузилось уже на 40% больше вагонов, чем в 1945 г., а Брест-Литовская дорога превысила довоенную погрузку на 30 % [3, с.1]. Одним из основных условий успешной работы была быстрая оборачиваемость вагонов, которую необходимо было увеличивать. Однако, на дорогах Западного округа при плановой норме в 17 часов вагоны под грузовыми операциями в 1947 г. простаивали 20 часов. Другой проблемой были простои подвижного состава.

В целом в послевоенные годы показатели железных дорог республики неуклонно возрастали. Отправление грузов в 1940 г. составляло 13205 тыс. тонн, в 1945 г. - 9245 тыс., в 1950 г. - 17731 тыс. [4, с. 112]. В 1950 г. оборот грузового вагона, среднесуточный пробег локомотивов, средний вес грузового поезда значительно превысили довоенный уровень.

С каждым послевоенным годом всё больше обращалось внимания и на перевозки пассажиров. В мае 1946 г. было введено в действие летнее расписание пассажирских поездов, открылось их прямое сообщение. В 1948 г. на дорогах было увеличено количество поездов и скорость их движения. В обеспечении населения перевозками постоянно существовало много вопросов. Так, проблемой было то, что билеты в пригородные поезда в 1947-48 гг., например, шедшие из Минска, продавались без учёта количества мест. Пассажирооборот был низким. В 1945 г. по сравнению с 1940 г. он составлял по трем дорогам БССР только 26,4%, в 1950 г. - 36,7%, так как оказало влияние сокращение населения. Тем не менее запросы населения стали к 1950 г. удовлетворяться более полно. Если в 1945 г. дороги по дальнему следованию обслужили 12 млн. человек, то в 1950 г. уже 22 млн., на пригородных маршрутах - рост с 6,5 млн. до 13,9 млн. человек. [2, с. 282].

Одновременно с железнодорожным восстанавливал свою деятельность автотранспорт. 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. На пути выполнения предприятиями своих прямых обязанностей было много препятствий. Так, постановление СМ СССР от 5 июля 1947 г. разрешало забирать в село на период сельхоззаготовок до 50% автотранспорта любых предприятий.

Объём перевозок вначале был небольшим. Так, за 1947 г. автобаза Минска, ставшая основой для 3-го автокомбината, перевезла только 2,5 тыс. тонн грузов. Однако, усилия власти по улучшению материально-технического снабжения автотранспорта, возросшие потребности хозяйства в ближних перевозках дали свои плоды. В 1950 г. грузооборот автотранспорта составил 481 млн. тонно-километров (т.к.) [4, с. 4]. По данным статистического управления (СУ) республики объём перевозок грузов министерством автотранспорта БССР за 1948 г. возрос на 17%, за 1950 г. перевозки увеличились по тоннажу на 34 %. В июле 1944 г. в Минске стали использоваться первые городские автобусы, которые представляли собой небольшие машины. Ситуация здесь менялась медленно. Так, Минск в июле 1946 г. обслуживало только 10 автобусов, которые ежедневно перевозили до 8 тыс. пассажиров, что было недостаточным.

Развивались перевозки и электротранспортом. В Минске движение трамвая было восстановлено накануне 1-го мая 1945 г. Однако, ни одна отрасль хозяйства, обслуживавшая население, не вызвала столько нареканий и жалоб как он. В сентябре 1947 г. пошёл трамвай в Витебске. По данным СУ за 1947 г. трамваем в БССР было перевезено пассажиров в 2 раза больше, чем в 1946 г., в 1948 г. в 2,2 раза больше, чем в 1947 г.

Навигацию 1944 г. речники Днепро-Двинского бассейна провели в условиях прифронтовой полосы, но своевременно перевезли грузы, необходимые фронту и хозяйству. Важную роль сыграло постановление СНК СССР от 9 января 1944 г. «О транспортном освоении малых рек». Сложностью 1945 г. было отсутствие подготовленных грузов для их отправки. Наоборот, 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. Неман. Важное значение сыграло взаимодействие с железнодорожниками на перевалках грузов.

Проведённые мероприятия дали положительный результат. В 1945 г. Днепро-Двинским пароходством план по тоннажу был выполнен на 114 % и по т.к. на 160 % [5, 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 транспорта.. Особенностью 1949 г. стало использование пароходов из числа восстановленных.

После окончания боевых действий проводилась политика по восстановлению воздушного сообщения с Москвой и областными городами. Затем очередь дошла до местных линий. Так, в сентябре 1945 г. вопрос об обеспечении авиацией потребностей Брестской области рассмотрел на своём заседании местный облисполком [6, л. 12]. Был увеличен в 1946 г. в три раза объём отправки грузов Минским аэропортом. Чем больше проходило времени после окончания войны, тем чаще органами власти обращалось внимание на перевозки пассажиров, но их общее число в 1950 г. составило только 21 тыс. человек.

Большой проблемой в 1950-е годы были экономически неоправданные действия. Поэтому органы управления пытались ликвидировать нерациональные и дальние грузовые перевозки с помощью научно обоснованного размещения предприятий и совершенствования планирования. Одним из резервов в деле улучшения работы транспорта было признано развитие смешанных железнодорожно-водных и автомобильных перевозок.

Частое издание в 1950-е г. документов о неудовлетворительном выполнении железнодорожным транспортом плана перевозок свидетельствовало о постоянных сложностях в данном вопросе, о недостатках в организации перевозочного процесса, устранить которые органы власти пытались с помощью административных методов.

Интенсивность перевозочной работы дорог БССР всё время повышалась, отражая рост их технической оснащённости и повышения квалификации кадров. В декабре 1953 г. дороги были переведены на работу по зимнему графику при ускорении оборота вагонов и увеличении среднесуточных пробегов локомотивов. Однако, выполнение производственных показателей, например по Брестскому отделению дороги в 1955 г. колебалось в рамках 87,5 - 103,4% [7, л. 114]. Все это свидетельствовало о недостаточной слаженности в работе хозяйственных подразделений. Грузооборот Белорусской дороги в 1952 г. составил 12 млрд. т.к. [4, с. 161]. За 1951-55 г. он увеличился в 1,5 раза. За 1955 г. по данным СУ грузооборот вырос на 19 % и составил 16 млрд. т.к.

В развитии перевозок пассажиров проявлялись различные новшества. Отражая потребности населения, работники вокзала Орши в 1951 г. применяли организацию продажи билетов в поездах. В 1953 г. было увеличено количество пригородных поездов. Однако, проблемой являлись неувязки в их расписаниях, а Белорусская дорога в 1954 г. не выделяла дополнительных поездов в выходные дни. Тем не менее, пассажирские перевозки Белорусской дороги в 1955 г. увеличились в сравнении с 1950 г. на 53% [8, с. 2].

Главными вопросами в развитии автотранспорта в 1951-55 гг. были большие простои и порожние пробеги. Руководителей автотрестов обязывали ликвидировать простои из-за отсутствия шофёров, топлива и шин, так как к 1954 г. снабжение автохозяйств было в основном упорядочено. По данным СУ грузооборот министерства автотранспорта за 1953 г. увеличился в 2,6 раза, за 1955 г. - на 46 %, перевозки грузов - на 55 %.

Автохозяйствами министерства в 1955 г. было перевезено грузов в 7,1 раза больше, чем в 1950 г. [9, с. 2]. В 1955 г. его перевозки составили 70,4 млн. тонн грузов. В то время как в 1950 г. - только 9,9 млн. Увеличение перевозок было достигнуто и за счёт получения большого количества новых автомобилей, и за счёт лучшего использования имевшихся.

Больше вопросов вызывало развитие пассажирского движения. Пригородное автобусное движение в Минском районе в 1951 г. было нерегулярным. 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. Постановление СМ СССР от 2 июня 1954 г. «О снижении тарифов на проезд в автобусах» увеличило количество пассажиров в автобусах ближнего следования. На XXII съезде КПБ было заявлено, что протяженность автобусных маршрутов за 1951-55 г. увеличилась почти в 2 раза.. За 1951-55 г. количество пассажиров, перевезенных автобусами, возросло в 6,3 раза [8, с. 2].

С каждым годом больше внимания уделялось электротранспорту. В помощь трамваю в Минске в сентябре 1952 г. начал курсировать троллейбус. За 1954 г. трамваями и троллейбусами в республике было перевезено уже 100 млн. человек.

У речников в 1950-е гг. основными направлениями работы было проведение мероприятий по снижению себестоимости перевозок и быстрому продвижению грузов. Серьезной проблемой была нехватка грузов, постоянной сложностью являлась несогласованная позиция министерств, допускались простои флота. Однако, речной флот за 1951-55 гг. смог увеличить свой грузооборот на 77% [8, с. 2].

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% [8, с. 2].

В 1950-е гг. самолёты использовались для доставки газет и посылок. Авиалинии в 1952 г. связывали столицу БССР с Москвой, Ленинградом и столицами союзных республик, в 1953 г. со всеми областями республики. Уровень пассажирских перевозок длительное время оставался невысоким и в 1953 г. составил 22 тыс. человек.

Много изменений в обеспечении перевозок произошло во 2-й половине 1950-х гг., выделившихся быстрым ростом материально-технического обеспечения. Достижение плановых заданий Белорусской

дорогой в 1956 г. происходило с помощью внедрения передовой техники и опыта. По информации отдела транспорта и связи ЦК КПБ с 1950-х гг. рост грузооборота на дороге происходил в результате освоения массовых грузов. Перевод транспорта на семичасовой рабочий день в 1960 г. заставил его организовать свою работу так, чтобы и при этом сокращении обеспечивать нужды в перевозках. Это выразилось в росте подачи вагонов, ускорении пробега паровозов. По данным СУ грузооборот дороги за 1956 г. увеличился на 13 %, за 1957 - 1960 гг. вырос с 23 до 26 млрд. т.к.

Из достижений в организации пассажирского движения можно было выделить то, что на станции Барановичи-Полесские в 1956 г. было приведено в порядок помещение вокзала. Графиком движения летом 1960 г. было предусмотрено увеличение скорости пассажирских поездов на 3,5%. Много было и отрицательного. Сессия Витебского областного Совета в 1958 г. пришлось обратиться с просьбой к облисполкому помочь восстановить поезд Полоцк – Бигосово, отменённый в 1954 г. То есть железная дорога стремилась избавиться от малоходовых маршрутов, что шло вразрез с нуждами населения.

Объёмы перевозок росли и в 1958 г. со станций Белорусской дороги было отправлено уже 32,3 млн. человек [9, с. 162]. В дальнейшем следовании за 1950-58 гг. перевозки пассажиров увеличился на 8,7%, а в пригородном - на 70 %.

По мнению руководителя министерства автотранспорта БССР, высказанному в 1956 г., достигнутый уровень перевозок не обеспечивал растущие потребности хозяйства. Для исправления ситуации увеличивался автопарк и улучшались его эксплуатационные измерители. В работе автотранспорта имелись недостатки, так как часть автомобилей простаивала, половину всех пробегов автомобили совершали порожняком, плохо использовались автоприцепы. Предпринимались и усилия по ликвидации недостатков. Так, приказ по Совнархозу БССР в ноябре 1957 г. был направлен на объединение мелких автохозяйств в крупные хозрасчётные автотранспортные конторы [10, л. 19]. Постановление СМ БССР от 30 октября 1957 г. обязало областные тресты автотранспорта обеспечить бесперебойную работу в праздничные дни. Несмотря на проблемы, грузооборот автотранспорта общего пользования по данным СУ за 1956 г. увеличился на 27 %, за 1957 - 1960 гг. с 0,5 до 1,2 млрд. т.к., в 1958 г. было перевезено 0,1 млрд. тонн грузов., в 1960 г. - 0,083 млрд.

Из положительного в развитии перевозок пассажиров автотранспортом необходимо отметить, что в 1960 г. функционировало 687 междугородных и пригородных маршрутов на 52 тыс. км. [11, с. 4]. Хватало и негативного. Так, сессия Витебского областного Совета в 1958 г. определила уровень обслуживания перевозками как далёкий от удовлетворительного. Тем не менее, по данным СУ перевозки за 1956 - 59 гг. росли в рамках 7 - 33%.

Медленно ликвидировались недостатки в развитии электротранспорта. Трамвай в Витебске в 1956 г. из-за недостаточной подачи электроэнергии мог двигаться с пониженной скоростью. В Минске в 1957 г. одни трамвайные вагоны ходили переполненные, а другие пустые из-за неслаженной работы диспетчеров. Троллейбусы ходили также переполненные, но после реконструкции центрального проспекта с ноября 1958 г. стали двигаться по нему с интервалом в 2-3 минуты.

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, однако использование буксирного ухудшилось. Исходя из сведений СУ грузооборот за 1956 г. вырос на 8 %, в 1957- 60 гг. рос с 0,864 до 1,134 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». По данным СУ 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.

Быстрее в 1956-60 гг. развивались перевозки воздушным транспортом. В связи со снижением авиационных тарифов и вводом в строй новых самолетов «ЯК» количество пассажиров на линиях в 1957 г. резко увеличилось. Новое снижение цен на авиабилеты привело в 1959 г. к их увеличению на местных линиях. С 1950 по 1958 г. объем пассажирских перевозок увеличился в 4,5 раза [12, с. 2]. За 1959-60 гг. их объем вырос в 3 раза.

С 1960 г. в грузооборот включился трубопроводный транспорт, когда в БССР стал поступать газ по трубопроводам Дашава-Минск и Щорс-Гомель, что позволило в Минске и Гомеле газифицировать 21 тыс. квартир [13, с. 2].

Широкому развитию экономики БССР благоприятствовало её географическое положение. Поэтому она имела сравнительную развитую транспортную сеть. На состояние перевозок грузов железной дорогой оказывали влияние многочисленные факторы. Так, неравномерное выполнение грузовой работы вызывала в 1962 г. большой простой вагонов. Чтобы их сократить со всех малодеятельных путей, например, Брестского узла в 1963 г. она была снята. Наибольшее значение для выполнения перевозок имело достигнутое за 1964 г. ускорение оборота вагонов на 3 часа за счёт технического перевооружения. Важной задачей была разгрузка от короткопробежных перевозок.

С середины 1957 г. по середину 1965 г. грузооборот дороги увеличился в 2 раза. По данным СУ он вырос с 29 млрд. т.к. в 1961 г. до 37,182 млрд. в 1965 г. Перевозки грузов за 1963 - 65 гг. увеличились с 26,9 до 35,0 млн. тонн.

Много делалось для улучшения пассажирского движения. В расписаниях поездов были упразднены ненужные стоянки. В 1962 г. 20 тыс. билетов было доставлено на дом. В соответствии с распоряжением СМ СССР от 20 мая 1965 г. стали действовать абонентские проездные билеты на пригородные железнодорожные поезда [14, л. 82]. Ряд пригородных поездов в 1964 г. был радиофицирован, в них усилено освещение, улучшено отправление и проследование. Тем не менее о неполадках в обслуживании пассажиров было отмечено в речи начальника дороги на XXV съезде КПБ в 1961 г.

Пассажирские перевозки дороги в 1961 г. по сравнению с 1955 г. выросли более чем на 20 % [15, с. 2]. В 1965 г. перевозки составили 40,3 млн. человек.

На обеспечение перевозок автотранспортом в 1-й половине 1960-х гг. также оказывали влияние различные факторы. Так, перевозки грузов автомашинами могли осуществляться по расписанию только при условиях их соответствовавшего технического состояния. Перевозки было сложно планировать. Поэтому согласно данным исследовательской лаборатории автотранспорта на январь 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, большая экономия была получена за счёт создания специализированных автокомбинатов.

Новые методы работы внесли свой вклад в то, что за грузооборот автотранспорта вырос по данным СУ с 1,232 млрд. т.к. в 1961 г. до 1,949 млрд. в 1965 г. Увеличение перевозок грузов в 1961 - 62 гг. составляло 3 - 6 %. Перевозки грузов выросли в 1963 г. с 98,8 млрд. тонн до 130,8 млрд. тонн в 1965 г.

Больше стало уделяться внимание на обеспечение нужд населения. Постановлением СМ БССР от 18 июня 1962 г. в республике была создана сеть бюро транспортных услуг для его обслуживания. В 1965 г. было 2065 автобусных маршрутов на 108,4 тыс. км. [16, с. 4].

В целях упорядочения обслуживания при Минском городском автомобильном тресте осенью 1961 г. была создана центральная диспетчерская служба. Могилёвский областной автотрест в октябре 1963 г. изменял графики и расписание движения автобусов, чтобы сократить интервалы движения. Тем не менее, оставались нерешённые вопросы. В Витебске в 1961 г. из-за нехватки денег на содержание было закрыто несколько городских маршрутов. В 1961-65 гг. не были изжиты случаи присвоения части выручки водителями и кондукторами. Однако, автобусами по данным СУ в 1961 г. было перевезено 368 млн. человек. В 1965 г. ими пользовались 67% всех пассажиров, ежедневно до 2 млн. человек [16, с. 4].

Происходило дальнейшее развитие электротранспорта. В Гомеле в 1962 г. была сдана в эксплуатацию первая очередь троллейбуса. По Минску за 1 день в 1965 г. троллейбусом перевозилось 244 тыс. пассажиров, трамваем - 186 тыс. [17, с. 4]. Витебским трамваем в 1963 г. было перевезено 41 млн. пассажиров.

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. Усилий оказалось мало. Как следствие в 1959-65 гг. в республике были убыточны как пассажирские, так и грузовые перевозки. Порожные пробеги грузового флота в 1965 г. составили 45 % от общего пробега.

Всё таки за 1959-62 гг. перевозка грузов речниками возросла в 5 раз, а по сравнению с 1940 г. - в 11,6 раза [18, с. 2]. Грузооборот в 1961-65 гг. колебался от 1,025 млрд. т.к. в 1961 г. до 0,946 млрд. в 1963 г. и затем до 1,239 млрд. в 1965 г., за 1963-65 гг. перевозки грузов менялись в пределах 2,9 - 3,5 млн. тонн. Развивалось у речников и пассажирское сообщение. Гомельской пристанью в 1962 г. было расширены скоростные рейсы, в 1963 г. витебские речники предлагали речные трамваи. По данным СУ в 1961 г. план по перевозкам пассажиров речниками республики был выполнен, а в 1962-65 гг. нет.

Тонны срочных грузов с помощью авиалиний доставили самолёты. За 1959-1965 гг. пассажиропоток увеличился в 8,3 раза, перевозки грузов - 7,2 раз [19, с. 3]. Самолеты за 1959-1965 гг. перевезли почти 3,5 млн. пассажиров.

Не стояло в стороне развитие трубопроводного транспорта. От Мозыря нефтепровод «Дружба» в 1960-е гг. через Броды гнал нефть в ЧССР, а другая ветка через Пинск-Брест - в Польшу и ГДР. От магистрального газопровода Дашава-Минск в 1962 г. стало действовать ответвление к Барановичам.

В деле развития перевозок органами управления до середины 1960-х гг. чаще использовались административные методы. Экономические рычаги в виде поощрительных тарифов применялись редко. Во 2-й половине 1960-х гг. транспорт вступил в период значительных экономических изменений, которые повлияли на рост количества и улучшение качества перевозок. Своей сложности принесло решение органов власти о введении в 1967 г. пятидневной рабочей недели. На железной дороге главной проблемой оставались простои вагонов и вывоз грузов со станций, на что были направлены многочисленные, но малоэффективные решения власти всех уровней. В конце 1960-х гг. слабо сокращались нерациональные перевозки, не соответствовал требованиям времени уровень маршрутизации. Железнодорожники пытались решить эти вопросы. Так, в 1968 г. для освобождения из-под грузов подвижного состава изыскивались

резервы повышения производительности вагонов, усиления темпов погрузки. Ускорение вагона достигалось за счёт сокращения стоянок поездов на станциях,

Грузооборот дороги по данным СУ за 1966 - 1970 гг. вырос с 38,564 млрд. т.к. до 49,992 млрд., перевозки грузов - с 37,7 млн. тонн до 56,6 млн.

В обеспечении пассажирских перемещений можно отметить введение в 1966 г. прямых плацкарт для пассажиров, следовавших через Москву. Массовой была в 1970 г. продажа билетов предварительными кассами. В 1970 г. было отправлено 63,4 млн. пассажиров [4, с. 219]. По данным СУ рост пассажирооборот в 1966-68 гг. составлял 9-14%.

Во 2-й половине 1960-х гг. главными сложностями в развитии автотранспорта общего пользования остались порожний пробег и простои. Во многих организациях заявки на автоперевозки составлялись без расчетов. Применение почасовой оплаты приводило к ухудшению использования автопарка. Одной из причин неудовлетворительного вывоза грузов было несвоевременное информирование. Выполнение автотранспортниками обязанностей встречало много препятствий. Так, причинами пережога горючего шоферами в 1968 г. являлось неудовлетворительное состояние дорог и недостаточное обеспечение запасными частями.

В 1969 г. по ряду предприятий, например, Могилёвского областного автотреста были большие проблемы с выполнением плановых заданий, на что пришлось обратить внимание сессии местного областного совета депутатов [20, л. 22]. Значимой сложностью в работе грузового автотранспорта было его недостаточное использование в субботние и воскресные дни. Но по данным СУ его грузооборот за 1966-1970-е гг. вырос с 1,203 млрд. т.к. до 3,443 млрд., перевозки грузов выросли с 145,9 млн. тонн до 222,3 млн.

Больше стали во 2-й половине 1960-х гг. уделять внимания развитию пассажирской работы. Автобусным сообщением в 1970 г. были связаны все районные центры, 95 % сельских Советов, 88 % населенных пунктов [21, с. 1]. Велась работа по изучению пассажиропотоков и на этой основе осуществлялось совершенствование транспортной сети. Тем не менее большое количество рейсов срывалось. На междугородних маршрутах нерегулярно передавалась информация о прохождении автобусов. Всё таки, согласно данным СУ в 1966-68 гг. рост пассажирооборота в 1966-68 гг. составлял от 15 до 17%, затем снизился.

Расширилась деятельность электротранспорта. Минский и Витебский трамваи перевозили в 1966 г. в сутки до 250 тыс. пассажиров. Троллейбусом ежедневно в Минске и Гомеле пользовалось 320 тыс. человек [22, с. 3]. За 1966-70 гг. было открыто троллейбусное движение в г. Могилеве, протяжность его линий по республике увеличилась в 1.4 раза.

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 уступающими 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, они ходили недогруженными. Исходя из данных СУ грузооборот колебался от 1,239 млрд. т.к. в 1966 г. до 1,223 млрд. в 1970 г., а перевозки грузов равномерно росли с 3,8 млн. до 5,3 млн. тонн.

В 1966 г. было открыто 29 транзитных и местных линий, в том числе 4 скоростных, увеличилась дальность перевозок, перевезено 1,6 млн. пассажиров [23, с. 1]. По данным СУ в 1966 - 1968 гг. планы пассажирооборота перевыполнялись при ежегодном его увеличении до 10 %, в 1969 г. выполнялись, в 1970 г. нет.

Динамично развивался во 2-й половине 1960-х гг. воздушный транспорт, сократилось время пребывания в полете. Однако, авиаперевозкам были свойственны недостатки: например, в Могилёвской области в 1966-1969 г. не улучшалось обслуживание пассажиров, происходили опоздания и отмены рейсов [24, л. 60]. Тем не менее, за 1966 - начало 1971 гг. авиаторы перевезли до 5,7 млн. пассажиров и около 100 тыс. тонн грузов.

Быстрыми темпами рос трубопроводный транспорт. По газопроводу «Дашава- Минск» за 1960-70 гг. в БССР было подано 17,6 млрд. куб. газа.

На железной дороге 1-й половине 1970-е гг. сокращалась непроизводительная работа за счет увеличения перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении. В 1971-72 гг. быстро росли погрузочно-разгрузочные станции, в 1974 г. возросли перевозки грузов маршрутами и в контейнерах. Но меньшими, чем намечалось, темпами увеличивался средний вес поездов. Грузооборот Белорусской дороги возрос с 53,708 млрд. т.к. в 1971 г. до 62,317 млрд. в 1975 г., перевозки грузов - с 64,5 млн. до 85,1 млн. тонн.

В 1-й половине 1970-е гг. увеличилась продолжительность поездок пассажиров дальнего следования, выросло количество фирменных поездов. 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, в 1975 г. он увеличился на 4 %, однако план не был выполнен.

Недостатки в работе автотранспорта в 1971-75 гг. были связаны как с некоторым отставанием материально-технической базы, так и малопроизводительным использованием транспортных средств. По-прежнему был велик удельный вес порожних пробегов автомобилей, проблемными были сверхнормативные

простои. Для улучшения перевозочного процесса совершенствовалась организация труда. Так, Минское управление автомобильных дорог в 1972 г. принимало грузы в контейнерах. По постановлению СМ СССР от 6 июля 1973 г. стали шире распространять опыт по переключению короткопробежных перевозок с железнодорожного транспорта на автомобильный. Исходя из данных СУ его грузооборот динамично вырос с 3,773 млрд. тонно-километров в 1971 г. до 5,9 млрд. в 1975 г., перевозки грузов - с 238,9 млн. тонн до 336,4 млн.

На пассажирских автоперевозках в 1-й половине 1970-х гг. развивалась маршрутная сеть и велась борьба за регулярное движение. В марте 1973 г. действовало 3576 маршрутов на 203 тыс. км. [25, с. 4]. Из недостатков необходимо отметить невыполнение рейсов по техническим неисправностям автобусов, присваивание части выручки от провоза пассажиров. Движение городских автобусов нечетко согласовывалось с началом и окончанием смен на предприятиях. С наступлением осени закрывался ряд сельских маршрутов.

Пассажирооборот автотранспорта увеличился за 1971-75 гг. на 36,8% [26, с. 2]. По данным СУ в 1972 - 75 гг. план пассажирооборота выполнялся до 101%.

Из положительного в развитии электротранспорта необходимо отметить появление трамвая в 1972 г. в Новополоцке, троллейбуса в Гродно в 1974 г. Ежедневно в Минске электротранспортом перевозилось в 1971 г. до 619 тыс. человек. Потребности населения в перевозках удовлетворялись не полностью, поступало немало жалоб на потери времени на поездки, перегруженность подвижного состава.

Проведению перевозок грузов на речном транспорте в 1-й половине 1970-х гг. помогло внедрение новых методов ремонта и введение в навигацию максимально возможного количества судов. Однако, исходя из данных СУ грузооборот упал с 1,26 млрд. т.к. в 1971 г. до 1,206 млрд. в 1972 г., затем вырос до 1,472 млрд. в 1974 г., потом вновь небольшое падение до 1,423 млрд. в 1975 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.

На воздушном транспорте в 1972 г. появилась автоматизированная система бронирования мест, в областных городах действовали в 1975 г. городские агентства. За 1971-75 гг. было перевезено 121,9 тыс. тонн грузов [27, с. 2]. По данным СУ перевозки пассажиров выросли с 1,5 млн. в 1971 г. до 1,9 млн. в 1975 г.

Полоцким управлением нефтепровода «Дружба» по сравнению с 1971 г. грузооборот к августу 1974 г. был увеличен на 50%. [28, с. 3].

Во 2-й половине 1970-х гг. допускались непроизводительные простои под погрузочно-разгрузочными операциями, недостаточно сокращались порожние пробеги, не полностью использовалась грузоподъемность подвижного состава, был недовыполнен план перевозок некоторых грузов. Это происходило, несмотря на положительный опыт деятельности Республиканского совета по координации работы различных видов транспорта.

По мнению ЦК КПБ необеспеченность потребностей в перевозках приводило в 1980 г. 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. В 1979-80 гг. снизилась производительность вагонов, увеличились их простои, ухудшилось состояние локомотивов.

Грузооборот дороги по данным СУ был изменчивым, он увеличился с 63,46 млрд. т.к. в 1976 г. до 65,105 млрд. в 1977 г., затем упал до 62,122 млрд. в 1978 г., потом вновь вырос до 66,3 млрд. в 1980 г. Перевозки за 1976-79 гг. выросли с 85,0 млн. тонн до 103,6 млн. в 1979 г., затем упали до 103,4 млн. в 1980 гг.

Много усилий тратилось на обеспечение пассажирских перевозок. В выходные и праздничные дни назначались дополнительные поезда. Однако, на вокзале, например, ст. Витебск у билетных в 1976 г. касс допускалось скопление пассажиров, особенно перед праздничными днями [29, л. 144]. Для ввода в расписание опоздавших поездов в 1977 г. диспетчеры вместе с дежурными по отделениям разрабатывали графики ускоренного продвижения. Перевозки за 1976-80 гг. выросли с 91 до 101,4 млн. человек [30, с. 156].

Быстрый рост промышленного производства, объемов капитального строительства вызвали во 2-й половине 1970-х гг. высокие темпы развития автотранспорта. Были продолжены мероприятия по укрупнению мелких ведомственных автохозяйств. Сложности в осуществлении перевозок были постоянными. Основной причиной невыполнения их объема было увеличение расстояния перевозки грузов. Рост перевозок легковых грузов снижал использование грузоподъемности. Чтобы повысить эффективность использования автопарка, министерство автотранспорта в 1978-79 гг. увеличивало среднесуточную продолжительность работы автомобилей на линии, расширяло контейнерные перевозки.

Грузооборот автотранспорта общего пользования вырос с 6,407 млрд. тонно-километров в 1976 г. до 7,455 млрд. в 1980 г., перевозки грузов с 355,8 млн. тонн в 1976 г. до 393,4 млн. в 1980 г. [30, с. 158].

На 4190 маршрутах в 250 тыс. км. в 1979 г. было занято 9500 автобусов. В 92 городах и городских поселках было организовано внутригородское сообщение. [31, с. 51]. На междугородных маршрутах было

организовано экспрессное движение. Много осталось и негативного. В пригородном сообщении нарушалось время прибытия и отправления автобусов.

Из года в год увеличивались убытки городских предприятий при перевозках пассажиров, так как росли города, расширялись маршруты. Но несмотря на это перевозки автобусами возросли с 1,434 млрд. человек в 1976 г. до 1,583 млрд. в 1980 г. [30, с. 158].

Всё больше уделялось внимания развитию электротранспорта. В 1980 г. объём перевозок городским транспортом в Минске достиг 960 млн. пассажиров, из них на трамвае – 10%, на троллейбусе – 41% [32, с. 11].

Речники Верхне-Днепровского пароходства в 1976-1979 г. внедряли прогрессивные методов переработки грузов в портах, организовывали комплексные грузовые. По данным СУ грузооборот колебался с 1,418 млрд. т.к. в 1976 г. до 1,754 млрд. в 1978 г., затем в 1979 г. спад до 1,507 млрд., в 1980 г. грузооборот резко возрос до 1,916 млрд. Перевозки грузов наоборот росли динамично с 8,959 млн. до 11,403 млн. тонн [30, с. 156].

Речники поддерживали в рабочем состоянии пассажирские линии, улучшали качество обслуживания пассажиров, расширяли использование новых видов судов. Пассажирооборот колебался за 1976-80 гг. в рамках 40-48 млн. пассажиро-километров (п.к.), перевозки пассажиров в рамках 0,939 - 1,171 млн. [30, с. 156].

Гражданские авиаторы повышали регулярность полетов. В 1976-80 гг. перевозки пассажиров менялись в рамках 1,615 - 1,933 млн. человек [30, с. 62].

Если коснуться развития в это период трубопроводного транспорта, то необходимо отметить, что потребителями газопроводов Торжок-Минск-Ивацевичи-Долина и Валдай-Псков-Рига в 1980 г. были 15,8 тыс. объектов. За 1976-80 гг. республике было поставлено 20 млрд. куб. метров природного и 1,2 млн. тонн сжиженных газов [33, с. 2].

Результатом усилий как со стороны органов управления, так и со стороны конкретных исполнителей было улучшение в 1-й половине 1980-х гг. организации перевозочного процесса. Общими направлениями было содействие росту производственно-технической базы, введению в эксплуатацию новых маршрутов и пополнению подвижным составом. 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. То что потребности населения в транспортных услугах удовлетворялись не полностью отметило и постановление ЦК КПСС от 9 августа 1984 г.

Основная доля нерациональных перевозок грузов осуществлялась из-за недостатков в размещении производства по выпуску продукции без должного расчета транспортного фактора. В 1981-82 г. не везде эффективно использовался подвижный состав, имелись порожние пробеги и сверхнормативные простои [34, л. 12]. Чтобы преодолеть недостатки, Белорусской дорогой в 1981 г. проводилась работа по обеспечению вывоза грузов и приём их получателями во вторую и третью смены, применялась безотцепочная загрузка вагонов и перевозка маршрутами. По данным СУ грузооборот дороги за 1981 - 85 гг. вырос с 67,592 млрд. т.к. до 73,252 млрд., перевозки грузов с 104,1 млн. до 113,4 млн. тонн

Не забывали железнодорожники и об улучшении перевозок пассажиров. ЦК КПБ и СМ БССР в апреле 1981 г. обязали дорогу улучшить качество подготовки пассажирских составов в рейс, повысить культуру обслуживания. Справлялись с ростом перевозок железнодорожники всё хуже, так как не хватало вагонов.

Пассажирооборот за 1980-85 гг. вырос с 10,992 до 13,761 млрд. п.к., отправление пассажиров с 101,7 до 125,7 млн. человек [35, с. 107, 109].

Важным явлением на автотранспорте в 1-й половине 1980-х гг. было получение грузов с железной дороги для перевозки на короткие расстояния, что сокращало транспортные издержки. Тем не менее в январе 1982 г. в своём постановлении СМ БССР отметил, что резервы слабо использовались. Большие задачи были возложены в 1982 г. по обслуживанию агропромышленного комплекса. Значительное внимание было уделено наращиванию объёмов перевозок грузов на прицепах, использование которых не требовало дополнительного привлечения ресурсов, но несмотря на предпринятые усилия оставались большими порожние пробеги и сверхнормативные простои.

Грузооборот автомобильного транспорта общего пользования по данным СУ за 1981 - 85 гг. вырос с 7,483 млрд. т.к. до 6,997 млрд., перевозки грузов наоборот несколько упали с 402,8 млн. тонн до 392,2 млн.

Значимой для успешного осуществления пассажирских перевозок была продажа именных льготных месячных билетов на проезд. К услугам населения в 1983 г. было 4470 маршрутов на 277 тыс. км. Тысячи автобусов ежедневно выполняли 84 тыс. рейсов и перевозили 4,5 млн. пассажиров [36, с. 15]. Пассажирооборот за 1980-85 гг. вырос с 14,382 до 16,349 млрд. п.к., перевозки автобусами - с 1,583 до 1,921 млрд. человек [35, с. 107, 109].

В Минске в 1981 г. широко практиковалась проведение укороченных маршрутов электротранспорта по направлению максимальных пассажиропотоков. В 1985 г. перевозки за сутки в метро составляли 220-270 тыс. человек. 1400 троллейбусов по республике в 1985 г. перевозили 590 млн. пассажиров. Среднегодовой объём перевозок трамваем Минска и Витебска превышал 150 млн. [37, с. 2].

В 1-й половине 1980-х гг. не уменьшались сложности в проведении перевозок речным транспортом. Узковедомственный подход к транспортировке продукции промышленностью приводил к большим потерям

материальных средств. Грузооборот по данным СУ в 1981-85 гг. колебался как в сторону увеличения, так и уменьшения, но тем не менее вырос с 1,962 до 2,242 млрд. тонно-километров, перевозки грузов изменялись в рамках 11,3 - 13,6 млн. тонн.

Пассажирская работа речников концентрировалась на повышение комфорта для пассажиров во время плавания, поддержание графиков. Пассажиорооборот за 1980-85 гг. вырос с 41 до 46 млн. п.к., перевозки пассажиров с 0,939 до 1,119 млн. человек [35, с. 107, 109].

На воздушном транспорте республики в 1-й половине 1980-х гг. увеличилось использование новых марок самолётов, появилась автоматизированная система продажи билетов. Перевозки пассажиров по данным СУ за 1981-85 гг. уменьшились с 2 до 1,8 млн. человек, хотя планы и перевыполнялись.

Высокими темпами рос трубопроводный транспорт. С его помощью к газу в 1982 г. было подключено 2,5 млн. квартир, 1,7 тыс. предприятий промышленности и 14,5 тыс. коммунальных [33, с. 2]. В свою очередь Новополюцкое управление нефтепровода «Дружба» за 1969-1983 гг. почти втрое увеличило грузопоток.

Потребность хозяйства в перевозках ряда грузов во 2-й половине 1980-х гг. обеспечивалась не в полной мере, 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.

На железной дороге в 1986 г. трудностей в работу вносила несогласованность действий предприятий транспорта и обслуживаемых им отраслей. Выход нашли в создании на станциях с большим объемом переработки. В 1986-87 гг. происходило внедрение интенсивных технологий. Однако, стали нарастать трудности. В 1989 г. задание по обороту вагона дорога уже не выполняла, он за год был замедлен на 2,2 часа, в 1990 г. ещё на 3,8 часов. 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.

Если грузооборот дороги вырос 77,943 млрд. тонно-километров в 1986 г. до 81, 685 млрд. в 1989 г. [38, с. 88, 89]. То затем в 1990-91 гг. произошло падение до 10%. По данным статистики перевозки грузов на дороге росли с 118,1 млн. тонн в 1986 г. до 125 млн. в 1989 г. и упали до 111 млн. в 1991 г. из-за общих экономических трудностей, сопровождавших распад хозяйственных связей.

Свои сложности остались во 2-й половине 1980-х гг. и обострились в 1990-91 гг. в обеспечении пассажирских перевозок. В 1988 г. среднее время для приобретения билета в летний период составило 1,4 часа, среднее время задержки поезда, отправленного с опозданием, 39 минут. С нарушением расписания в 1990 г. прошло 289 поездов дальнего следования. Используя благоприятную ситуацию в начале пятилетия перевозки пассажиров выросли за 1986-89 гг. с 130,8 до 147,7 млн. человек [38, с. 89]. В 1990-91 гг. в год перевозилось до 150 млн. пассажиров. Исходя из данных статистики пассажиорооборот вырос с 14,1 млрд. п.к. в 1986 г. до 16,5 млрд. в 1989 г., затем упал до 15,5 млрд. в 1991 г.

На автотранспорте падение объёмов грузовой работы среди многих предприятий произошло уже после 1987 г. Тогда же возрос удельный вес простоев грузовых автомобилей автотранспорта общего пользования в исправном состоянии, но сократилась доля пробега без груза и увеличилась производительность.

Как бы там ни было, отражая вкладываемые средства, автотранспорт общего пользования БССР увеличил свой грузооборот за 1986-89 гг. с 7,204 млрд. тонно-километров до 7,756 млрд. [38, с. 88, 89]. Затем из-за разрыва хозяйственных связей произошло его значительное снижение. Перевозки грузов за 1986-89 гг. выросли с 407,5 млн. тонн до 442,3 млн., затем упали до 406,5 млн. в 1991 г.

В 1987 г. протяжённость имевшихся 4,7 тыс. автобусных маршрутов превышала 288 тыс. км., 7 тыс. автобусов ежедневно выполняли 89,2 тыс. рейсов и перевозили до 5,7 млн. пассажиров [39, с. 74]. Однако, много рейсов снималось из-за технических неисправностей, нехватки водителей и плохого содержания дорог.

Не были решены вопросы ликвидации убыточности перевозок, так как рост тарифов был невозможен в условиях желания сохранить социальную стабильность в обществе. Стоимость билета на городской транспорт за 1991 г. выросла в 3 раза, но затраты в четыре-пять раз. Пассажиорооборот вырос с 17,03 млрд. п.к. в 1986 г. до 19 млрд. в 1989 г., затем в 1990 г. он сократился до 18,5 млрд. и в 1991 г. до 17,7 млрд. Перевозки автобусами за 1986-89 гг. возросли с 2,029 млрд. человек до 2,315 млрд., затем в 1990-91 гг. сократились

Из положительных моментов в развитии электротранспорта можно отметить пуск в 1988 г. трамвая в Мозыре. Большие масштабы работы были у Минского метро, которое в сутки в 1985 г. перевозило 210 тыс. человек. По данным СУ на городском электрическом транспорте перевозки в 1987 г. составили 1 млрд. человек, затем в 1991 г. уменьшились.

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 1,351 млрд. тонно-километров до 2,084 млрд. [38, с. 88, 89].

В 1986-89 гг. высокими темпами развивались, а 1990-91 г. уже закрывались в связи с убыточностью пассажирские маршруты на речном флоте. То есть 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 [38, с. 88, 89]. Затем произошло уже известное нам снижение.

Большим ударом для пассажиров воздушного транспорта оказалось увеличение тарифов в 1991 г. по линиям союзного значения в 1,87 раза, по местным - в 2,91 раза. Перевозки пассажиров успели вырасти за 1986-89 гг. с 1,9 до 2,3 млн. человек [38, с. 88, 89]. Росли они и в 1990-91 гг. Пассажирооборот вырос с 4,575 млрд. п.к. в 1986 г. исходя из статистических данных до 5,9 млрд. в 1991 г.

Большие объёмы работы оказались у трубопроводного транспорта. Производственное объединение «Западтрансгаз» за 1961-91 гг. реализовало в БССР и соседних регионах СССР более 523 млрд. куб. газа [40, с. 2].

Выводы. Чем выше в изучаемый период были производственные задания для транспорта республики, тем сложнее они выполнялись. Наибольший рост перевозки грузов и особенно пассажиров показывали 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. В конце 1980-х в связи с нарастанием сложностей в социально-экономическом развитии республики и её соседей величина перевозок сократилась.

Больше всего во 2-й половине 1940-50 гг. было проблем с количественной нехваткой транспортных услуг, а в 1960-80-е гг. с их качеством. Многократным было выполнение производственных годовых показателей только за счёт второго полугодия, когда компенсировалось отставание полугодия первого, то есть ритмичность была под большим вопросом. 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.

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. 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 со стороны всех ветвей власти 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. Если рассматривать самые высокие темпы роста перевозок пассажиров, то здесь на первом месте находился воздушный транспорт, совершивший резкое техническое перевооружение в 1960-е гг. Трубопроводный транспорт больше обслуживал транзитные потребности СССР, чем внутренние нужды республики.

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 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.

У автомобильного и речного транспорта основной бедой были порожние пробеги из-за несогласованной позиции ведомств и простои транспортных средств из-за низкого качества техники, её неудовлетворительного ремонта, плохого качества содержания сухопутных и водных путей. Железнодорожный и автомобильный транспорт имели возможность доставлять грузы непосредственно на предприятия, тогда как суда оставляли свой груз в портах - на значительном отдалении от потребителей.

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.

В отношении пассажирских перевозок больше всего претензий в изучаемый период было в отношении городского транспорта, затем шли пригородные перевозки автобусами и пригородное железнодорожное сообщение, транспорт не поспевал за быстрыми процессами урбанизации в республике. Особенно проблемным было движение городского электротранспорта и автобусов в городах в так называемые часы «пик». Выполнение графиков движения автобусов в конечном счете сказывалось на труде и отдыхе человека. Отставание в развитии городского транспорта было следствием в целом невысокого уровня развития экономики. С другой стороны, потребности сельского населения в перевозках удовлетворялись ещё меньше, деревня так и не оказалась приближена к городу, что стало одной из причин миграции сельского населения в города.

Меньше вопросов у населения было к работе пассажирских поездов дальнего следования и дальних линий гражданской авиации. Однако, в летний период отпусков ситуация с ними регулярно изменялась в худшую сторону. Наоборот, в зимнее время активность воздушного транспорта резко снижалась.

Источники и 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. День железнодорожника // Советская Белоруссия. - 1948. - 1 августа. - С. 1.
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. Алтаев, А., Горбачевский, В. Навигация 1946 года / А. Алтаев, В. Горбачевский // Советская Белоруссия. - 1946. - 30 марта.
6. Протокол № 28 заседания исполнительного комитета Брестского областного Совета депутатов трудящихся. 29 сентября 1945 г. // Государственный архив Брестской области (ГАБО). - Ф. 815. - Оп. 1. - Д. 59.
7. Экономическая справка Брестской области. 1955 г. Брестский облисполком // ГАБО. - Ф. 815. - Оп. 8. - Д. 24.
8. Статистическое управление БССР. Об итогах развития экономики и культуры БССР за период пятой пятилетки (1951-1955 гг.) // Советская Белоруссия. - 1956. - 1 июня.
9. Дробышевский, В. Развивать автомобильный транспорт и дорожное хозяйство / В. Дробышевский // Советская Белоруссия. - 1956. - 11 февраля.
10. Отчёты о работе автотранспорта за 1957 г. по отраслевым управлениям СНХ БССР // Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). - Ф. 1131. - Оп. 1. - Д. 1725-А.
11. Автобусы пойдут по новым маршрутам // Советская Белоруссия. - 1960. - 30 апреля.
12. Шикер, А. На воздушных линиях Белоруссии / А. Шикер // Советская Белоруссия. - 1958. - 20 июля.
13. Урэвіч, А. Газ ідзе / А. Урэвіч // Звезда. - 1960. - 28 верасня.
14. 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.
15. Котяш, Г. В новые рейсы / Г. Котяш // Советская Белоруссия. - 1962. - 15 июля.
16. Лис, А. По новым адресам / А. Лис // Советская Белоруссия. - 1965. - 25 марта. - С. 4.
17. 300 миллионов пассажиров // Советская Белоруссия. - 1965. - 14 июля. - С. 4.
18. Капельчик, А. Скоро, скоро лед растает / А. Капельчик // Советская Белоруссия. - 1963. - 11 апреля. - С. 2.
19. Свиридович, С. В пятом океане / С. Свиридович // Советская Белоруссия. - 1966. - 28 мая. - С. 3.
20. Протокол № 9 заседания девятой сессии Могилёвского областного совета депутатов трудящихся (седьмого созыва). 23 декабря 1969 г. // Государственный архив Могилёвской области (ГАМГО). - Ф. 7. - Оп. 5. - Д. 698.
21. Автотранспорт республики // Советская Белоруссия. - 1970. - 19 сентября. - С. 1.
22. Артерии городов // Советская Белоруссия. - 1966. - 28 мая. - С. 3.
23. На вахце – рачнікі // Звезда. - 1966. - 14 кастрычніка.
24. Проекты решений и материалы к ним. 3 декабря 1969 г. Могилёвский облисполком // ГАМГО. - Ф. 7. - Оп. 5. - Д. 1601.
25. Барашко, Г.С. Экспрессы на дорогах / Г.С. Барашко // Советская Белоруссия. - 1973. - 23 марта.
26. Андреев, А. Ступени роста / А. Андреев // Советская Белоруссия. - 1976. - 31 января.
27. Каравкин, Р. Каждый рейс – на "отлично" / Р. Каравкин // Советская Белоруссия. - 1977. - 13 января.
28. Нестеров, В. «Дружба» / В. Нестеров // Химик. - 1974. - 31 августа.
29. Протоколы заседаний Витебского облисполкома. 1976 г. // Государственный архив Витебской области (ГАВО). - Ф. 1966. - Оп. 22. - Д. 1414..

30. Народное хозяйство БССР в 1980 г. Мн.: Наука и техника, 1981. - 190 с.
31. Алферчик, Н. Автотранспорту – высокую эффективность / Н. Алферчик // Коммунист Белоруссии. - 1979. - № 2. - С. 51 - 59.
32. Мартынов, В.Л. Развитие транспортной системы / Мартынов, В.Л. // Строительство и архитектура Белоруссии - 1982. - № 2. - С. 11 - 12.
33. Кузьмицкий, А. Магистраль идет на запад / А. Кузьмицкий // Советская Белоруссия. - 1982. - 2 сентября.
34. Переписка по вопросам развития транспорта. 1982 г. Гомельский облисполком // ГАГО. - Ф. 1174. - Оп. 8. - Д. 1457.
35. Народное хозяйство БССР в 1985 г. Мн.: Наука и техника, 1986. - 195 с.
36. На близких и дальних маршрутах / А. Андреев // Политинформатор и агитатор. - 1983. - № 20. - С. 14 - 15.
37. Етчик, Е. Экономить энергию / Е. Етчик // Советская Белоруссия. - 1985. - 21 ноября.
38. БССР в цифрах. 1989 г. Мн.: Наука и техника, 1990. - 250 с.
39. Круглов, Т. Пассажир и автобус - точки противостояния / Т. Круглов // Коммунист Белоруссии. - 1987. - № 8. - С. 73 -79.
40. Фоторепортаж «Русло газовой реки» // Советская Белоруссия. - 1991. - 25 сентября.

РЕПОЗИТОРИЙ БГПУ