СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МАТЕРИАЛЬНОЙ БАЗЫ БЕЛОРУССКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В 1943-1991 ГГ.

Р.В. Тимофеев

Учреждение образования «Витебский госуниверситет им. П.М. Машерова»

В исследовании проанализировано совершенствование материальной базы железнодорожного и автомобильного транспорта Белорусской ССР в 1943-1991 годах. Были определены успехи и трудности в работе транспортных министерств, основные мероприятия по восстановлению производственных транспортных мощностей в 1943-50 годах, наиболее распространённые формы материального снабжения. Особое внимание уделено обеспеченности перевозок соответствующими производственными объектами и средствами. Отмечен тот факт, что наиболее важной для железнодорожного транспорта было наличие технических устройств обеспечения перевозок, а для автомобильного транспорта дорожной сети. Сделан вывод о том, что развитие материального обеспечения отставало от потребностей транспорта, не позволяло ему быстро увеличить объёмы перевозок. Показаны предпринимавшиеся органами власти усилия по улучшению материального обеспечения работы транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, дорожное строительство.

Perfection of material base Byelorussian The transport enterprises in 1943-1991 years

R.V. Timofeev

Educational establishment «Vitebsk state university named after P.M. Masherov»

In research the perfection of material base railway and motor transport Byelorussian SSR in 1943-1991 years is analysed. The successes and difficulties in work of the transport ministries, basic measures on restoration of industrial transport capacities in 1943-50 years most widespread forms of material supply were determined. The special attention is given of security of transportations by the appropriate industrial objects and means. That fact is marked, that most important for a railway transportation was presence of technical devices of maintenance of transportations, and for motor transport of a road network. The conclusion is made that the development of material maintenance lagged behind needs(requirements) of transport, did not allow it(him) quickly to increase volumes of transportations. The authorities, undertaken by bodies, of effort on improvement of material maintenance of work of transport are shown.

Key words: a railway transportation, motor transport, road construction.

В условиях современного развития экономики Республики Беларусь большое значение играет обеспеченность её производства перевозками, в первую очередь железнодорожными и автомобильными. Исходя из этого будет важным использовать опыт совершенствования материальной базы в организации такого вида перевозок, позволяющих нарастить объём транспортных услуг. Актуальность изучения состоит в том, что оно даёт возможность проанализировать проблемы в развитии материального обеспечения транспорта, выделить основные пути их решения, определить направления в развитии материальной базы, отметить уровень эффективности тех или иных решений органов власти. Такой вопрос давно имеет право быть отдельным предметом исследования, так как состояние материальной базы транспорта определяло успешность его функционирования. Сегодня работы такого плана отсутствуют, а из современных изданий, где вопросы материальных условий работы транспортников затрагивались, можно выделить лишь монографии и коллективные труды по истории Белорусской железной дороги [1, 2, 3, 4]. Однако, там изучение данной проблемы не было основным объектом исследования и касалось только железнодорожников.

Целью работы является показ материальных условий функционирования железнодорожного и автомобильного транспорта БССР в 1943-91 гг., задачами: определение основных путей совершенствования материальной базы данных предприятий, выделение новых форм улучшения материальных условий их работы, сооружение новых производственных объектов, исследование роли органов власти в материальном обеспечении работы транспорта.

Материал и методы. Основные данные по формированию транспортниками своей материальной сферы, цифровые показатели и документы о решениях органов власти были найдены Национальном архиве Республики Беларусь, Государственных архивах Брестской, Гродненской, Витебской, Могилёвской областей. Они были дополнены сведениями из сборников документов и периодической печати. В исследовании использован системный метод, который позволяет рассмотреть проблему в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие окружающих его связей. Его дополнили такие общенаучные методы как индукция и дедукция, анализ и синтез.

Результаты и их обсуждение. Прямую взаимосвязь между эффективной работой транспорта и развитием его материальной базы чётко понимали органы власти. Поэтому ещё осенью 1943 г., невзирая на сложности военного времени, по решению ГКО промышленные наркоматы увеличили поставки транспорту материалов. При проведении работ на местах использовалось постановление СНК СССР и ЦК КПП(б) «О неотложных мерах по восстановлению хозяйства в районах, освобождённых от немецкой оккупации» от 21

августа 1943 г. В Законах о пятилетних планах восстановления и развития народного хозяйства СССР и БССР на 1946-50-е гг. было записано восстановление железных дорог (ЖД), их обеспечение, оснащение станций, строительство мостов. Была поставлена задача по улучшению технического обслуживания автомобилей. Помогая реализации этого закона, XIX съезд КПБ в 1949 г. поручил ЦК КП(б)Б, СМ БССР, руководителям транспорта принять необходимые меры по восстановлению и развитию транспорта. Но препятствиями были низкий уровень добычи угля, производства рельсов и колёс, не хватало и финансовых средств. Поэтому начальник Западного округа ЖД Н. Краснобаев в феврале 1948 г. предложил Госплану БССР, министерствам изыскать средства на строительство и приведение в порядок подъездных путей, оснащение погрузочно-разгрузочных работ механизмами.

Восстановление железнодорожного хозяйства в 1943-50 гг. Для развития материальной базы транспорта большое значение имели решения органов власти всех уровней. Так, 27 апреля 1944 г. ГКО принял постановление, которым обязал народный комиссариат путей сообщения (НКПС) провести подготовительные работы для восстановления участков на оккупированной территории, например, Орша-Могилёв [1, с. 24]. Свою положительную роль сыграли постановления Совета Министров (СМ) БССР от 5 июня 1947 г. о механизации погрузочно-разгрузочных работ в Минском железнодорожном узле, от 29 сентября 1947 г. «О мероприятиях по увеличению производства и поставки шпал железнодорожному транспорту в 1947 г.». Пленум ЦК КП(б)Б в июне 1948 г. принял решение о подведении железнодорожной ветки к Витебским месторождениям извести, обязал Управление Западного округа МПС обратить внимание на организацию складов, развитие вспомогательных путей в городах.

Восстанавливать свою работу транспорту республики приходилось в тяжёлых условиях разрушений. Ущерб, причиненный ЖД республики в годы войны, в ценах 1941 г. превысил 8 млрд. руб. [2, с. 10]. Было полностью разрушено 4 тыс. км. главных путей, 3,5 тыс. стрелочных переводов, 800 км. станционных путей [5, с. 51]. Тем не менее уже к началу 1944 г. на освобождённых территориях было восстановлено 1247 км. пути, сдано в эксплуатацию 239 мостов, 87 станций и разъездов [1, с. 18]. Для восстановления требовались значительные материальные вложения. Поэтому 8-я сессия Верховного Совета (ВС) БССР, проходившая в 1946 г., утвердила капиталовложения в ЖД республики на 1946-50 гг. по союзному бюджету в размере 1,9 млрд. руб. или 25% всех средств на восстановление по республике [6, с. 2]. Из них на объекты паровозного и вагонного хозяйства за 1946-50 гг. было израсходовано 100 млн. руб. [3, с. 117]. Первыми начали возрождение транспортного хозяйства железнодорожные войска. В их обязанность входило открытие движения воинских эшелонов к линии фронта. Задачи же окончательного возрождения возлагались на специальные управления строительно-восстановительных работ (УСВР). Привлекались и специальные формирования НКПС: головные ремонтные поезда, машинно-путевые станции, рельсосварочные поезда, паровозоремонтные колонны [4, с. 263]. К концу июля 1944 г. на всей территории республики поезда уже могли доставлять грузы фронту. Тем не менее не все довоенные линии восстанавливались, так как в этом не было острой необходимости, например, на отрезке Полоцк-Россоны-Псков.

К концу 1945 г. на ЖД было восстановлено 2430 км. главных путей, 960 км. станционных путей, 510 мостов [1, с. 39]. Общая же протяженность ЖД БССР в конце 1945 г. составила 5013 км. или 87% довоенной [4, с. 267]. Особой задачей было обеспечение капитального восстановления временных мостов. Такое достигалось не всегда. Так, в направлениях Витебск-Смоленск и Витебск-Орша через р. Западная Двина в 1945-1947 гг. эксплуатировались два моста, но качество их было столь низким, что требовалось вновь проводить ремонт. В целях укрепления производственной базы ЖД с 1 февраля 1945 г. УСВР Белорусской ЖД (БЖД) были переданы на арендных условиях от Наркомата стройматериалов кирпичный № 6 (Гомель) и известковый (Климовичи) заводы. [4, с. 266]. На станции Гомель в 1945 г. была введена в эксплуатацию маневровая горка, которая при её эффективном использовании ускоряла обработку поездов. Однако, большой проблемой было отсутствие полного применения имевшихся у них производственных мощностей. По ЖД в 1945 г. проходило комплексное восстановление пути, станций и узлов, железнодорожники занимались собственной заготовкой шпал и разработкой карьеров. В 1946 г. стали работать довоенные энергетические мощности. Основными мероприятиями, позволявшими в 1947-48 гг. увеличивать пропускную способность станций было оборудование механической централизации стрелок. К сентябрю 1946 г. по ЖД БССР было построено 5 сортированных горок-фабрик по формированию поездов и централизовано 1600 стрелок. Одним из наиболее эффективных способов повышения пропускной способности однопутных ЖД с 1945 г. была диспетчерская централизация. В 1947 гг. перегоны Минского узла были уже оборудованы полуавтоматической блокировкой. Резервом ускорения оборота вагона была механизация погрузочно-разгрузочных работ, но, например, на БЖД в 1 кв. 1948 г. только одна шестая всей погрузки и выгрузки производилась с помощью механизмов, что снижало производительность. Лучшее использование маневровых локомотивов давало внедрение радиосвязи.

Развитие железнодорожных путей БССР в 1945-50-е гг. Из-за ввода в действие мощных паровозов и тяжеловесных поездов на ЖД с 1945 г. происходила замена песчаного балласта щебёночным, рельсов лёгкого типа - тяжёлыми. Если во время войны часто укладывали в путь рельсы длиной 3,5 м, а искусственные сооружения делали временного типа, то с 1946 г. проводили их капитальное восстановление в соответствии с техническими требованиями [4, с. 272]. Результат не заставлял себя долго ждать, и улучшение за 1946-48 гг. состояния пути на территории, например, Витебской области дало возможность увеличить скорость паровозов на 12%. Как отметил в 1945 г. нарком путей сообщения СССР И. Ковалёв,

переход на тяжёлый тип рельсов давал возможность увеличения нагрузки на ось подвижного состава и повышения скоростей движения поездов. Применение щебёночного балласта улучшало состояния пути, сокращало расходы по его содержанию в 2-3 раза, уменьшался износ ходовых частей. На ряде направлений пути были расширены. За 1945-46 гг. была построена 30 км. линия Жодино-Червень, в 1946 г. проходило восстановление вторых путей на линии Москва-Минск, было произведено строительство новой ветки, которая соединяла Лунинецкую и Ганцевичскую узкоколейки, в 1946-47 гг. создавалась новая линия от станции Лужесно в 20 км. к известняковым заводам. К 1950 гг. был построен участок Барановичи-Тимковичи, сданы линии Брест - Владово, Верейцы - Гродзянка, Рабор - Залесье, возрождены вторые пути на участках Буда-Кошелевская - Радево, отечественная колея на участках Ковель - Брест, Жабинка - Лунинец. Протяженность только главных путей ЖД БССР за 1945-50 гг. увеличилась на 900 км. [3, с. 117].

Строительство автодорог в первое послевоенное десятилетие. Важной составляющей материальной базы развития автотранспорта было наличие развитой сети дорог, покрытие которых за годы войны был нанесён сильный урон. Если к 1941 г. дорожная сеть с твёрдым покрытием (ТП) достигла 12555 км., то за годы войны было взорвано 74 % мостов и разрушено 3 тыс. км дорог с ТП [7, с. 3]. Поэтому на их восстановление ушло всё первое послевоенное пятилетие. Для этого использовалось постановление ЦИК и СНК СССР от 3 марта 1936 г. «О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссе и грунтовых дорог». Участие выражалось в бесплатном личном труде в течение 6 дней в году, предоставлении живой тяговой силы и гужевых транспортных средств. Реализуя это решение, в БССР только за сентябрь 1945 г. в месячнике строительства и восстановления дорог, мостов ежедневно выходило 10 тыс. колхозников, было проложены и отремонтированы булыжные, грунтовые, гравийные дороги на 8 тыс. км., построено и восстановлено 18 тыс. погонных метров мостов. После 1945 г. в республике начались работы по устройству покрытий автодорог на основе асфальтобетона.

Однако, дорожное строительство оставалось одним из самых «больших» вопросов. В 1946 г. сеть дорог Главного дорожного управления при СМ БССР, по мнению его начальника П.А. Приставки, по своим типам покрытия не соответствовала требованиям. Поэтому пятилетним планом восстановления и развития народного хозяйства БССР на 1946-1950 гг. была запланирована реконструкция республиканских дорог с целью перевода их в более высокий класс - булыжных, мостовых и гравийных. Но одно дело было запланировать и совсем другое дело план выполнить. Так, в 1946 г. план работ был выполнен на только 82%. Всё это заставило СМ БССР в июне 1947 г. принять постановление о мероприятиях по улучшению строительства дорог. Были намечены меры по улучшению дорожного хозяйства, обеспечению его механизмами и транспортом, объявлен полуторамесячник строительства и ремонта дорог и мостов. 6 марта 1948 г. СМ БССР издал новое постановление о широком строительстве автодорог в республике. Профессиональных дорожников, машинно-дорожная станция № 5 г. Вилейки с числом работников 137 человек с момента своего создания в 1948 г. необходимые работы выполняла вручную. Для реализации запланированных проектов необходима была всеобъемлющая поддержка. Так, в 1948 г. Витебский обком КПБ обратился за помощью к Гушосдору (Главному управлению шоссе и дорог) МВД СССР по вопросу восстановления дороги Смоленск-Витебск. Состояние базы функционирования транспорта во многом зависело и от позиции местных властей. Так, райисполком пос. Бобр в сентябре 1949 г. посвятил вопросу благоустройства улиц специальную сессию. Дороги не могли успешно функционировать без сопутствующей инфраструктуры и с 1944 г. в республике работали мостостроители, в 1949 г. попавшие в состав Гушосдора.

Развитие ремонтной базы автотранспортных предприятий в 1943-50 гг. Успешная деятельность автотранспортников находилась в сильной зависимости от наличия развитой ремонтной базы, так как техническое состояние автопарка после освобождения республики была на низком уровне. В декабре 1943 г. в только что созданной автобазе Речицы уже была лишь небольшая мастерская. На автотранспорте большой объём работ в 1943-45 гг. выполнялся армейскими мастерскими. 27 июля 1944 г. в виде мастерских стал работать Слонимский авторемонтный завод (АРЗ). На сокращение поломок в 1945 г. было направлено издание многочисленных инструкций, положений и наставлений. Одной из задач 1945 г. для автотранспортников было оснащение гаражей, профилакториев и автомастерских необходимым оборудованием для ремонта новых марок автомобилей. В 1945 г. на основе бывшей Борисовской автобазы создавался новый АРЗ, расширялся крупнейший в республике Гомельский АРЗ, ремонтные мастерские в Бресте, Слониме и Витебске, АРЗ в Минске. Усиление авторемонтной базы Министерства автотранспорта (МАТ) БССР в 1946 г. было предусмотрено пятилетним планом восстановления и развития народного хозяйства БССР на 1946-1950 гг. с тем, чтобы она обеспечивала 10 тыс. ремонтов в год, из них по МАТу 6,5 тыс. В 1948 г. мощность АРЗ республики уже превысила довоенную. На улучшение технического состояния автомобилей различных ведомств, в том числе МАТа в 1947 г. было направлено постановление февральского Пленума ЦК ВКП(б). В 1948 г. стали работать передвижные ремонтные мастерские. В итоге за 1946-50 гг. в республике создали базу на 10 тыс. ремонтов в год и восстановление 40 тыс. покрышек.

Нехватка материальных ресурсов на автотранспорте в первое послевоенное пятилетие. Автотранспортники обязаны были бережно относиться к автошинам, своевременно сдавать их в ремонт, не допускать списания шин в утиль с недопробегом. Одной из проблем являлась нехватка горючего, что заставляло СМ БССР регулярно издавать постановления о нормах расхода ГСМ. Постановление СМ СССР от 17 сентября 1947 г. касалось установления норм расхода автотоплива. С нормами расхода бензина на автотранспорте были связаны постановления Экономического Совета СССР от 18 ноября 1940 г., СНК

СССР от 12 июня 1941 г., СМ СССР от 17 сентября 1947 г. [8, л. 179]. Особое внимание пришлось уделять экономии ГСМ. Примером здесь в 1946 г. была Минская автотранспортная контора (АТК), где только за 8 месяцев было сэкономлено 5 тонн горючего за счёт жёсткого контроля за его выдачей и расходом, заботы о технической исправности автомашин. В то же время большинство АТК систематически перерасходовали горючее. В 1944-45 гг. остро у автотранспортников стоял вопрос запчастей, так как в первую очередь удовлетворялись потребности фронта. Не изменилась ситуация и после войны. Поэтому постановление СМ БССР от 19 ноября 1946 г. было связано с распределением запчастей к автомобилям и автошин, выделенных республике по фондам. Запчастей для автомобилей было столь мало, что вопросы их распределения были подняты и на заседании, например, 1-й сессии Могилёвского областного Совета в феврале 1948 г. [9, л. 25]. Ситуацию необходимо было исправлять и сессия ВС БССР в июле 1947 г. разрешила МАТУ уменьшить платежи в бюджет по отчислению от прибылей на 1 млн. руб. и увеличила автотранспортникам ассигнования из бюджета на 0,6 млн. руб.

Влияние органов власти на развитие материальной базы железнодорожного транспорта в 1950-е гг. По информации, озвученной на XIX съезде ВКП(б) в 1952 г., совершенствование базы ЖД происходило за счёт восстановления и строительства вторых путей, укладки рельсов тяжёлого типа, расширения автоблокировки. В 1954 г. XXI съезд КПБ обязал руководителей министерств и предприятий принять меры к упорядочению технического состояния подъездных путей, механизации погрузочно-разгрузочных работ. На Всесоюзном совещании актива работников ЖД в 1954 г. ответственный в ЦК КПСС за транспорт Л.М. Каганович указал, что надо разработать план работ по улучшению профиля пути. XXI съезд КПБ в 1954 г. вновь обязал руководителей принять меры к упорядочению технического состояния подъездных путей. О необходимости преодоления технического отставания транспорта говорилось в 1956 г. на XX съезде КПСС, особенно в отношении автоблокировки и станционных путей. Выделение средств на транспорт имело под собой твёрдую законодательную основу. Например, Закон о государственном бюджете СССР на 1954 г. установил размеры централизованных расходов на транспорт и собственных отчислений предприятий. Всего за 1946-55 гг. на восстановление и развитие ЖД республики было выделено более 1,5 млрд. руб., кроме этого на капитальный ремонт основных фондов ежегодно расходовалось до 500 млн. руб.

Совершенствование железнодорожного путевого хозяйства в 1950-е гг. На 1 января 1956 г. длина ЖД БССР составила 5385,1 км. В июне 1959 г. был сдан в эксплуатацию подъездной путь на 25 км. по линии Слуцк-Калий. Однако, были сняты из-за низкой эффективности линия Дукштас-Браслав-Друя, узкоколейки Янов-Полесский-Ивацевичи, Новоелья-Любча. С 1956 г. на БЖД стали укладываться железобетонные шпалы, а на участке Молодечно-Гудогай появились первые 19 км бесстыкового пути. Укладка длиномерных рельсов, железобетонных шпал позволили поднять скорости движения поездов [2, с. 13]. Количество двухпутных и многопутных линий на БЖД в 1955 г. увеличилось по сравнению с 1950 г. на 8,3% и составило 25,2% всей эксплуатационной длины, а в сравнении с 1945 г. количество двухпутных линий выросло на 35%. На путях Минского депо с 1956 г. стали использовать рельсы Р-65 тяжёлого типа. Железобетонных шпалы были значительно прочнее деревянных и могли служить не менее 40 лет, текущее их содержание обходилось дешевле. Одним из слабых мест в материальной части ЖД были стыки на путях. Поэтому на направлении Минск-Вильнюс в 1957-58 гг. проходила укладка бесстыкового пути на железобетонных шпалах. Такая колея была устойчива, не требовала больших затрат на содержание, позволяла резко повысить вес поездов и пропускную способность. [3, с. 120].

Использование на БЖД технических новшеств. Её материальная часть была огромной, только на Брестском и Барановичском отделениях в 1955 г. было 141 крупная хозяйственная единица, в том числе 5 основных и 3 оборотных паровозных депо, 7 вагонных депо, 2 внеклассные станции, 16 станций 1-го и 2-го класса [10, л. 114]. Но она всё время требовала совершенствования. Возможность улучшить использование основных технических средств, повысить его пропускную способность дало использование новейших устройств связи, автоматики и телемеханики. Для осуществления связи с поездами, которые двигались по участкам, с 1953 г. устанавливались радиостанции. Станции Ново-Белица и Степянка в 1956 г. были уже оснащены радиоманевренной связью. С 1959 г. стала внедряться радиорелейная связь и телевидение. Возросшие финансовые возможности БЖД с середины 1950-х гг. отразились в совершенствовании её материальной базы. Так, на станциях Гомель и Минск на конвейерных площадях в 1956 г. применялись новые автопогрузчики, способные поднимать 500 кг. Крупные депо были оснащены электрическими установками для обработки деталей паровоза токами высокой частоты, паровозы оборудовали скоростемерами. В 1955-58 гг. было реконструировано паровозное депо Брест-Восточный, построено вагонное депо Барановичи-Центральные За 1951 - 1958 гг. возвели 12,4 тыс. кв. м. крытых складов и платформ, 19 тыс. кв. м. открытых платформ [3, с. 120]. С 1956 г. для ускорения приёма и отправления поездов использовались маршрутно-контрольные устройства. С 1957 г. внедрялась полуавтоматическая блокировка, электроцентрализация. Улучшению использования имевшейся базы помогли передовые методы труда. Так, машинисты в 1959 г. стали широко применять комбинированное угольно-нефтяное отопление локомотивов.

Сложности в развитии материальной базы на БЖД в 1950-е гг. В начале 1950-х гг. на ЖД недостаточно были развиты предприятия строительной индустрии. Для окончательного восстановления линий в 1950 г. не хватало материальных ресурсов. Отставало от установленного задания выполнение работ за 1951-55 гг. по переводу пути на щебёночное основание, мощность верхнего строения пути на ряде

направлений не соответствовала возросшим скоростям движения поездов. В 1956 г. для БЖД были уменьшены нормы отпуска. Имевшуюся материальную часть необходимо было ещё и эффективно использовать, но, например, в паровозном депо Могилёва высокопроизводительные станки использовались только на 50%. На станции Брест-Центральный в 1950-е г. маневровая работа была осложнена разбросанностью разгрузочных пунктов по всем паркам станции. В 1956 г. главными средствами повышения пропускной способности ЖД - автоблокировкой и диспетчерской централизацией были оборудованы лишь главные направления. Железнодорожникам приходилось работать в условиях ограниченности различных ресурсов. Витебский узел в 1956 г. остро нуждался в электроэнергии, имевшаяся там электростанция обеспечивала потребности только на 60%. В 1956 г. для паровозов БЖД подавался низкосортный уголь, на котором трудно было водить поезда. Большой проблемой оставалась неразвитость подъездных путей обслуживаемых предприятий. Развитию движения машинистов-тяжеловесников в 1956-57 гг. препятствовало неудовлетворительное состояние пути на ряде участков. Во 2-й половине 1950-х гг. оставалось некачественным состояние промышленных железнодорожных путей. Серьёзный недостаток в организации ремонта подвижного состава было в том, что значительная часть капремонта грузовых вагонов производилась в депо, а мощности ремонтных заводов МПС использовались недостаточно. На совещании партийно-хозяйственного актива БЖД в октябре 1955 г. было отмечено, что из-за низкого качества ремонта подвижного состава нередко приходилось отцеплять вагоны в пути. Сокращению простоев локомотивов в ремонте, например по станции Барановичи в 1956 г., препятствовала неритмичное снабжение запасными частями.

Расширение автодорожной сети в республике за 1950-е гг. О сложностях с состоянием дорожной сети свидетельствовали многочисленные государственные решения. Так, XX съезд КПСС в 1956 г. запланировал значительное расширение строительства автодорог с ТП. 18 февраля 1959 г. появилось постановление ЦК КПБ и СМ БССР о плане строительства и реконструкции автодорог БССР на 1959-1965 гг. Президиум ВС БССР 10 апреля 1959 г. издал новый указ об участии организаций в строительстве местных автодорог. В соответствии с Указом Президиума ВС БССР от 10 апреля 1959 г. все промпредприятия производили отчисления в дорожный фонд облисполкомов в размере 0,2% от стоимости своей валовой продукции. 24 августа 1959 г. появилось распоряжение СМ БССР «Об участии в строительстве и ремонте местных автодорог». Благодаря совместным усилиям государства и ведомств за 1951-55 гг. в БССР было построено и реконструировано 2036 км. дорог с ТП. Положительным для республики было возведение в 1956 г. магистральной автодороги Ленинград- Киев. Была продолжена практика проведения месячников дорожного строительства. Однако, установленный порядок трудового участия нарушался в том или ином районе республики. Чтобы обеспечивать бесперебойное автодвижение и перевозку грузов в зимний период, необходимо было готовить дороги к зиме. Над укреплением материальной базы автотранспорта трудилось большое количество различных организаций. Внимание к совершенствованию дорог, там где оно проявлялось, давало свои плоды. Так, в Брестской области в 1951-52 гг. благодаря хорошему содержанию дорог увеличились сроки межремонтного пробега автомашин. Состояние материальной базы напрямую влияло на уровень предоставления транспортных услуг. По МАТу за 1950 г. из-за тяжёлых дорожных условий были невыполнены планы перевозок. В местах пересечения железнодорожных и автомагистралей с большим движением транспорта остро не хватало тоннельных переездов. В то же время, например, Минский горисполком не настаивал на строительстве путепроводов. Улучшению условий для эксплуатации автотранспорта также препятствовала нехватка дорожной техники и аварийность ряда речных мостов.

Основные направления развития авторемонта в БССР в 1950-е гг. Поточный метод ремонта агрегатов на базе применения современной техники реставрации и обработки деталей позволяли сократить стоимость ремонта. Минский АРЗ в 1952 г. был подвергнут реконструкции, там был введён дополнительный корпус на 2,5 тыс. кв. м., освоено серийное производство капремонтов «ЗИЛ-150, 585» и «МАЗ 200, 205». Однако, в 1955 г. у него была низкой производительность труда, что привело к большим простоям автомобилей в ремонте. Дополнительную проблему обеспечения запчастями областных автотрестов создавало то, что они шли сначала в республиканские организации по сбыту. Основным видом технического ухода за машинами являлся текущий ремонт, были велики и масштабы капремонта. Правильная организация ремонта избавляла автохозяйства от необходимости изготовления запчастей, создавала широкие возможности для правильной технической эксплуатации, позволяла снизить себестоимость перевозок. Наиболее качественное техобслуживание и ремонт производили в крупных автохозяйствах, что подталкивало органы власти к их укрупнению. В то же время отставание уровня организации и технологии обслуживания автомобилей приводило к преждевременному износу автомобилей. Поэтому 5-й съезд профсоюзов рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР в апреле 1956 г. обязал автохозяйства преодолеть плохую организацию технического обслуживания и эксплуатационных ремонтов.

Нехватка материальных ресурсов на автотранспорте. На месте заправки автомашин в 1-й половине 1950-х гг. часто не было воды, что заставляло моторы работать без охлаждения и приводило к их быстрому поломкам. Отсутствовали фильтры для очистки масла, не выдерживался график технического осмотра и текущего ремонта, что также снижало срок службы моторов. По МАТу в 1951 г. при наличии 1599 грузовых автомашин и 399 специальных, навесов и гаражей было только на 314 автомашин, мастерских на 133 машино-места. Время шло, а ситуация в лучшую сторону менялась медленно. По МАТу

за 1955 г. при наличии 3993 грузовых автомобилей простои из-за бездорожья составили 24114 машино-дней, отсутствия авторезины - 43090 дней, отсутствия горючего - 27515 дней [11, лл. 11, 17]. Ассигнований на развитие своей материальной базы постоянно не хватало. Если за 1954-57 гг. по МАТУ (ГУАТУ) при СМ БССР было создано 33 автохозяйства и построено 11 грузовых автопарков, то в них отсутствовали элементарные условия для технического обслуживания и хранения автомобилей. По ГУАТУ при СМ БССР в 1959 г. при наличии 7670 грузовых автомобилей было только 37 помещений для техобслуживания и ремонта автомобилей, для стоянок - 15, мастерских для шинремонта - 53. В то же время простои из-за отсутствия шин составили 108 тыс. машино-дней. По предприятиям МАТА БССР не было условий для нормальной эксплуатации автопарка, профилактики, отсутствовали средства для строительства. Распылённость автомобилей по мелким автохозяйствам в системе СНХ БССР затрудняло организацию снабжения. Поэтому на XXIII съезде КПБ в 1959 г. 1-й секретарь ЦК КПБ К.Т. Мазуров отметил, что неудовлетворительная работа автотранспорта в значительной мере была обусловлена его плохой материальной базой - в первую очередь нехваткой гаражей, мастерских, профилакториев. Соответственно СМ БССР на этом съезде было дано поручение найти возможности для улучшения условий эксплуатации автотранспорта, бытовые организации и ГУАТ получили задание ликвидировать нехватку бензозаправочных станций общего пользования.

Попытки преодоления автотранспортниками слабости своей материальной базы во 2-й половине 1950-х гг. При создании нового Минского автобусного парка было произведено сооружение бензохранилища, заправочной станции, складских помещений, гаражей для зимней стоянки автобусов. Витебским областным автотранспортным трестом с 1955 г. в целях повышения коэффициента технической готовности автопарков проводилось строительство моек автомобилей, маслораздаточных колонок, смазочной механизированной станции. Улучшение снабжения автохозяйств оборотными агрегатами и оснащение их современным гаражным оборудованием дало возможность во 2-й половине 1950-х гг. повысить техническую готовность парка. МАТ БССР в 1956 г. строило новые автогрузовые парки в 11 городах. В ходе реализации решения МАТА БССР от 19 декабря 1956 г. о внедрении новой техники автотрестами было получено значительное количество нового гаражного оборудования, что дало возможность механизировать процессы техобслуживания и ремонта автомобилей. Были внедрены механизированные посты смазки автомобилей, организованы пункты механизированной заправки автомобилей, агрегатный метод ремонта автомобилей. За 1956-59 гг. органами власти было увеличено выделение средств на укрепление базы автотранспорта, в том числе на капитальное строительство.

Использование средств на развитие материальной базы транспорта в 1960-е гг. Из-за их нехватки 29 апреля 1960 г. появилось постановление СМ БССР «О повышении технического уровня и снижении сметной стоимости строительства промышленных предприятий, электростанций и транспортных сооружений». Плановые капитальные вложения покрывали только часть потребностей транспорта и поэтому разрешалось использовать средства из фонда предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства, положение о котором было утверждено в 1961 г. XXIV съезд КПБ в 1960 г. обратил внимание на то, что Госплан, СНХ и его управления, министерства не всегда квалифицированно решали вопросы материально-технического снабжения, недостаточно активно вели работу по использованию всех возможностей и резервов. XXV съезд КПБ в 1961 г. отметил медленное внедрение на транспорте прогрессивной технологии, механизации трудоёмких работ. Несмотря на все предпринимаемые усилия как на республиканском, так и на местном уровне, предприятия преследовали недостаток производственных мощностей. Поэтому постановление ЦК КПБ от 28 января 1967 г. обязало ведомства обратить особое внимание на упорядочение учёта, хранения и использование материальных ценностей. По союзным республикам, в том числе БССР, в 1945-65 г. в общих капвложениях доля транспорта составляла 9-10%, что по мнению Госплана СССР было недостаточным и обеспечивали только первоочередные потребности. В то же время развитие сети железных и особенно автомобильных дорог позволяло сократить потери от бездорожья, вовлекать в оборот новые ресурсы.

Железнодорожное путевое хозяйство БССР в 1960-е гг. На реконструкцию железнодорожного хозяйства ежегодно в этот период расходовалось капвложений по всем источникам финансирования 25 млн. руб., на капремонт основных фондов - 30 млн. руб. [2, с. 15]. По решению СМ СССР от 23 июня 1967 г. предприятия могли оперировать своими фондами производства, МПС и Министерство транспортного строительства по постановлению СМ СССР от 27 мая 1968 г. были обязаны проводить дополнительный ввод в действие вторых путей, оборудование их автоблокировкой и диспетчерской централизацией. В введение МПС передавались промышленные железнодорожные подъездные пути, не связанные с технологическими перевозками. В 1960 г. строился путь Полоцк-Новополоцк, за 1959-65 гг. было построено 50 км. двухпутных вставок и 150 км. станционных путей, но общая длина железнодорожных линий почти не увеличилась, так как были сняты узкоколейки [1, с. 169]. За 1956 - 1961 гг. было уложено 2 тыс. км. новых рельсов, на щебеночное основание было переведено 1200 км. пути. В 1962-63 гг. на главных направлениях было уложено 400 км. бесстыкового пути на железобетонных шпалах.

За 1959-1969 гг. более 2600 км пути переведено на щебеночное основание, 1032 км - на железобетонные шпалы, уложено 1000 км бесстыкового пути [2, с. 18]. Длина путей возрастала с 5013 км. в 1946 г. до 5397 км. в 1959 г., но уменьшилась до 5378 км. в 1961 г. На 1 января 1965 г. эксплуатационная длина БЖД составила 5348 км., густота сети БССР в 1965 г. была в 6 раз больше, чем в среднем по СССР. В

1959-65 гг. усиление пути производилось на напряженных направлениях Смоленск - Брест, Гомель - Вильнюс [4, с. 299]. Укладка тяжёлых длинномерных рельсовых плетей, монтаж более совершенных стрелочных переводов позволил в 1968 г. увеличить скорость поездов на ряде участков до 140 км. За 1966 - 1970 гг. уже 72% протяженности главных путей было поставлено на щебеночный балласт, 25% пути была уложена на железобетонные шпалы с бесстыковыми рельсовыми плетями длиной до 800 м каждая [4, с. 299]. В рамках общей экономической политики по отношению к ЖД в союзных республиках в 1960-е гг. для удовлетворения возраставших потребностей в перевозках было выбрано строительство вторых путей.

Начало электрификации путей на БЖД. Рост грузооборота за короткие сроки невозможно было обеспечить на старой технической базе и поэтому электрификация стала ведущей линией технического прогресса на транспорте. Она давала большой эффект и экономии, но в первую очередь проходила в тех районах, где были сосредоточены наиболее важные линии с недостаточной пропускной способностью, неудовлетворительным топливным режимом, тяжёлым профилем пути, благоприятными условиями снабжения электроэнергией. Электрификация позволяла значительно увеличить перевозки грузов и в ряде случаев отказаться от строительства вторых путей, обеспечивала высокие скорости движения поездов, давала наибольший эффект на линиях с большим грузооборотом. Эксплуатация дорог на электрической тяге уменьшила случаи опозданий поездов, повысило процент выполнения графика движения, была снижена аварийность, работа дорог стала более устойчивой. Первым на БЖД в 1961 г. началось строительство трассы Минск-Олехновичи длиной 48 км. с 12 остановками, но шло с отставанием от графика и начала действовать только в декабре 1963 г. Участок Олехновичи-Молодечно в декабре 1966 г. был досрочно соединён с линией Минск-Олехновичи, составив общую трассу в 80 км.

Материально-техническое переоснащение БЖД в 1960-е гг. На XXV съезде КПБ в сентябре 1961 г. начальник БЖД Г.И. Котьяш, отметил, что перевооружение дороги осуществлялось быстрыми темпами. Особенно большое внимание уделялось совершенствованию средств поездных связей, внедрению электрической централизации стрелок. Вместо телефона, телеграфа на главных направлениях движения с 1962 г. действовала автоматическая и полуавтоматическая блокировка. За 1959-61 гг. электроцентрализацией было оборудовано 100 стрелок. В Минском паровозном депо в 1961 г. была установлена сигнализация, дублировавшая показания светофора и автостоп. На одном из первых мест было внедрение автоматики в управлении движением поездов. Развивалась комплексная механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочной системы. В 1969 г. автоблокировкой было уже оборудовано более 14%, полуавтоблокировкой 75% протяженности линий [2, с. 20]. В 1965 г. на станции Степянка был построен механизированный грузовой двор для ежесуточной переработки 9 тыс. тонн грузов. На станции Минск-Пассажирский с 1965 г. действовала маршрутно-релейная электрическая централизация стрелок. На 70 промежуточных станциях в 1969 гг. были удлинены станционные пути. По словам заведующего отделом транспорта и связи СМ БССР В. Лазаретова на тех участках, где были модернизированы средства сигнализации и связи, пропускная способность возросла более в 2 раза, была увеличена техническая и участковая скорость.

Проблемы использования в 1960-е гг. железнодорожной материальной базы. Большое внимание уделялось рационализации и в целях концентрации грузовых работ на БЖД за 1959 - 1969 гг. закрыто 40 малодеятельных станций [2, с. 21]. Для обеспечения паровозов топливом в 1963-64 г. на БЖД были сооружены пункты нефтеснабжения. Минское паровозное депо в 1963 г. прошло реконструкцию, чтобы стать тепловозным. В 1966-67 гг. были автоматизированы компрессорные. За 1966-69 гг. в вагонных депо была внедрена прогрессивная технология ремонта вагонов с использованием автоматизированных линий [4, с. 296]. Брестские железнодорожники в 1968 г. на 7% против нормы сократили простой подвижного состава в текущем ремонте за счёт механизации и автоматизации. Многие узлы и агрегаты поточных технологических линий были созданы новаторами. На станции Брест-Восточный была организована центральная диспетчерская служба. В то же время недостаточная развитость материальной базы БЖД привела к большой её зависимости от оснащённости грузополучателей, простоям на подъездных путях. БЖД стремилась исправить такую ситуацию. Так, Витебская механизированная станция в 1966-67 гг. стала использовать козловые и паровые краны, электрокраны, автопогрузчики, экскаваторы, аккумуляторные погрузчики. Однако, имевшаяся техника, по информации Витебского областного КНК, использовалась плохо. В итоге, например, за 1967 г., несмотря на механизацию горок, автоматизацию управления стрелками и развитие станционных путей, на технических станциях БЖД вагоны простаивали до 34% времени оборота.

Решения органов власти по автодорожному строительству в 1960-е гг. Дороги были важнейшей технической и экономической проблемой автотранспорта, так как по расчётам Всесоюзного дорожного НИИ и Всесоюзного НИИ автотранспорта скорости движения на дорогах без покрытия снижались в 2,5-4 раза, расход горючего увеличивался в 1,5-5 раз, а стоимость перевозок - в 3-5 раза. Исходя из этого партийные и хозяйственные организации на XXIV съезде КПБ в 1960 г. обязали усилить внимание к строительству автодорог. С отчислениями на их строительство было связано распоряжение СМ БССР от 17 марта 1961 г. Постановление СМ БССР от 20 сентября 1961 г. было направлено на утверждение норм затрат на содержание автодорог. Дальнейшее строительство и реконструкцию автодорог с ТП наметил в 1966 г. XXVI съезд КПБ. В июне 1966 г. вопрос «О состоянии и мерах по улучшению строительства и содержания дорог в республике» рассмотрела сессия ВС БССР. С мерами по улучшению строительства и содержания дорог было связано и постановление ВС БССР от 22 июля 1966 г., где советы депутатов обязали принять

необходимые меры к выполнению Закона БССР, предусматривавшего участие организаций в строительстве дорог. Исходя из постановления СМ СССР, принятого в декабре 1967 г., СМ союзных республик было предложено обеспечить устройство на строящихся автодорогах высших категории покрытий с шероховатой поверхностью. ЦК КПСС и СМ СССР 5 августа 1968 г. обязал СМ союзных республик разработать схемы развития сети автодорог и развивать индустриальную базу дорожного хозяйства. Постановление СМ БССР от 25 января 1968 г. обязало ведомства обеспечить изготовление и установку дорожных знаков. Общая протяжённость автодорог БССР выросла до 71,8 тыс. км. в 1953 г. в том числе 12,5 тыс. км. с ТП, до 66,4 тыс. км. в 1961 г., в том числе по ТП до 14,6 тыс. км. [12, л. 10]. Проблема качества дорожного покрытия постоянно оставалась острой. В 1969 г. с ТП было только 23,1 тыс. км. автодорог при общей их длине 65,1 тыс. км. По мнению министра автотранспорта БССР А.Е. Андреев, высказанного в 1969 г. на Всесоюзной конференции по безопасности движения, при планировке и застройке городов почти не учитывалась необходимость соответствовавшего развития транспортной инфраструктуры.

Проблемы материального обеспечения функционирования автотранспорта. На ограничение потребления ГСМ были направлены постановления СМ БССР от 24 сентября 1960 г. и 27 марта 1969 г. Распоряжение СМ БССР от 6 октября 1960 г. было связано с нормами расхода смазочных материалов. Из-за нехватки бензина, например, у автобусов по маршруту из Минска в Молодечно в 1960 г., графики их движения не выдерживались. Общедоступные заправочные станции в 1963 г. не давали автотранспортникам заправиться дизельным топливом. Госплан БССР не выделял необходимых средств для строительства благоустроенных гаражей. Автотранспортники сильно зависели от ряда промпредприятий. Так, Минский шиноремонтный завод в 1963 г. ежедневно обновлял до 130 покрышек. Необходимые запчасти в 1963 г. выпускали Барановичский завод автоагрегатов, Гродненский завод «Автозапчасть», Минский моторный завод. Занимавшиеся снабжением автохозяйств областные базы «Белсельхозтехники» не полностью обеспечивали их запчастями. Поэтому в июне 1967 г. ЦК КПСС и СМ СССР рассмотрели вопрос об улучшении обеспечения автопарка запчастями и наметили ряд мероприятий по увеличению производственных мощностей по их изготовлению. Тем не менее проблемы решались медленно. Так, ежедневно в 1968 г. по Пинской автобазы № 6 простаивали из-за отсутствия запчастей до 90 автомашин. Остро стояла проблема ремонтной базы. В 1960 г. в Минске не было предприятия, где можно было бы полностью отремонтировать автомашины. Поэтому к 1965 гг. МАТом был осуществлён ряд мероприятий по развитию и улучшению работы авторемонтных предприятий. В результате за 1963-65 гг. коэффициент техготовности грузовых автомобилей вырос с 0,818 до 0,835. XXIII съезд КПСС в апреле 1966 г. обязал Госплан СССР, Министерство автопромышленности и СМ союзных республик позаботиться о совершенствовании организации ремонта машин, улучшении снабжения запчастями и покрышками. Соответственно Гомельский АРЗ в 1966 г. ремонтировал 1 тыс. автомобилей и 6 тыс. двигателей. Однако, ситуация с ремонтом улучшалась не так быстро, как хотелось бы. Так, КНК БССР в 1969 г. подверг резкой критике тот факт, что автомобили ремонтировались медленно и некачественно. В целях привлечения автопромышленности к участию в работе по улучшению техобслуживания грузовых автомобилей СМ СССР своим решением от 5 августа 1968 г. обязал Министерство автопромышленности организовать в 1968-1970 гг. фирменные станции техобслуживания. Одна из первых станций была введена в 1968 г. в Давид-Городокском отделении «Сельхозтехники», где обслуживание и текущий ремонт машин были организованы поточным методом. Трудно было также добиться рационального расходования средств, выделенных на организацию ремонта.

Совершенствование материальной базы автотранспорта. в 1960-е гг. Подобный процесс проходил противоречиво. Так, благоустройство АТК № 2 Брестского областного автотреста за 1960-63 гг. было выполнено силами самого коллектива. Ряд автопредприятий, например Копыльское в 1961 г., было образовано на материальной базе, оставшейся после ликвидации МТС. В 1962 г. не оказалось материальных возможностей для открытия в Могилёве транспортно-экспедиционной конторы. Во многом низкоэффективным в ГУАТ при СМ БССР в 1961-62 г. было использование капложений, допускалось распыление средств. По областным автотрестам в 1966 г. обеспечение гаражами, крытыми стоянками, открытыми стоянками с подогревом было недостаточным. Слабо развитая материальная база автотранспорта снижала эффективность его работы. Так, по итогам проведённой КНК проверки, в 1968 г. основными причинами пережога горючего шоферами в автобазе № 16 пос. Глубокое было слабое обеспечение запчастями и приборами системы питания автомобилей. Тем не менее за 1966 гг., например, хозяйства Гомельского областного автотреста стали лучше оснащены транспортным оборудованием. Радиофикация грузового транспорта в Минской автоколонне № 2414 позволило за 1966 г. снизить себестоимость перевозок 1 тонны груза. В Минской автоколонне № 2413 за 1967-69 гг. было проведено строительство мастерской, котельной, материального склада. Оборудование и комплекс производственных помещений позволяли обеспечивать высокую техническую готовность автотранспорта. В марте 1968 г. СМ БССР наметил дополнительные мероприятия по улучшению обслуживания населения городским пассажирским транспортом и укреплению его материально-технической базы, включавшие строительство центральных диспетчерских станций.

Усилия органов власти по преодолению материально-технического отставания БЖД в 1970-е гг. На XXIV съезде КПСС в 1971 г. было заявлено, что работа транспорта не удовлетворяла существовавшим потребностям экономики и необходимо больше выделять для него средств. XXVII съезд

КПБ в 1971 г. предложил повысить пропускную и провозную способность БЖД на основе реконструкции железнодорожных станций, внедрения автоматики, применения ЭВМ. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 2 июня 1971 г. утвердило мероприятия по развитию базы ЖД на основе широкого внедрения новейших достижений науки и техники, более совершенных технологических процессов. Для освоения возросших объёмов перевозок республика осуществляла в больших масштабах расширение пропускных способностей действовавших линий за счёт их реконструкции. Концентрация грузовых работ на меньшем числе станций позволяло создать на них более мощную материальную базу и повысить уровень механизации. Увеличение пропускных и провозных способностей грузонапряжённых линий было достигнуто за счёт сооружения вторых путей, развития станционного хозяйства. Основная линия технической политики по развитию БЖД в 1970-е гг. выражалась в концентрации грузопотоков на важнейших магистралях с мощным техническим вооружением. Нужды промышленности, строительства и сельского хозяйства по БССР в 1970 г. обслуживали 400 железнодорожных станций. Исходя из решения ЦК КПСС и СМ СССР от 13 января 1977 г. для МПС и Министерства транспортного строительства были установлены задания по вводу в эксплуатацию новых линий, строительству вторых путей, по электрификации, сооружению устройств автоблокировки и диспетчерской централизации. В 1975-78 гг. исходя из данных комиссии по качеству отдела транспорта и связи СМ БССР материальная база БЖД совершенствовалась через перевод путей на щебёночное основание, электроцентрализацию, реконструкцию депо, строительство грузовых складов

Противоречия в развитии материальной базы БЖД. На Пленуме ЦК КПБ в апреле 1970 г. железнодорожники республики признали, что их дорога отстала с развитием станций и узлов, они не справлялись с возрастающим объёмом переработки вагонов. Недостаточная длина станционных путей не позволяла повышать пропускную способность участков и узлов за счёт увеличения длины и веса поездов [4, с. 311]. Поэтому за счёт средств БЖД и средств заказчиков были реконструированы, например, станция Барановичи-Северные. В районе в г. Гродно была построена станция Районная и Заводская. В 1974 г. была возведена грузовая станция Ситница, обслуживавшая ПО «Гранит». Условия эксплуатации на БЖД не улучшались таким образом как бы хотелось железнодорожникам из-за неразвитости подъездных путей промпредприятий, где в 1979 г. выполнялось 70% погрузочно-разгрузочных работ. В ходе возведения предприятий, по мнению начальника БЖД Е. Юшкевича, главное внимание уделялось основному производству, и мало кого интересовало строительство транспортных коммуникаций. Многие министерства не проявляли должной заботы механизации погрузочных работ, поэтому она у них не достигала 50%.

Значимым показателем совершенствования материальной базы БЖД была дальнейшая электрификация её путей. Так, в декабре 1970 г. была введена линия Минск-Пуховичи на 63 км., к ноябрю 1971 г. Пуховичи-Талька. Движение электропоездов в декабре 1971 г. было открыто по линии Минск-Борисов протяженностью 78 км., в декабре 1975 г. по линии Минск-Столбцы на 76 км., в декабре 1979 г. Орша-Красное на 51 км. [4, с. 329]. К 1980 г. был электрифицирован участок Красное-Орша-Борисов, в 1977-80 гг. проходила электрификация линия Орша-Минск-Вязьма. В 1970 г. эксплуатационная длина БЖД составила 5430 км., в том числе 142 км электрифицированных, в 1975 г. - 5463 км., в том числе 341 км электрифицированных, в 1979 г. эксплуатационная длина - 5509 км. Как успех в развитии материальной базы на Пленуме ЦК КПБ в апреле 1970 г. было отмечено, что в республике уже 80 % путей находились на щебёночном балласте. Но чтобы получить фонды на оборудование и средства на его закупку при существовавшей централизованной системе распределения, необходимо было технико-экономическое обоснование.

К концу 1970 г. автоблокировкой было оборудовано 14%, полуавтоматической - 72% участков [4, с. 290]. Проходило управление движением на значительном расстоянии пути с помощью электроники. БЖД продолжила перевод стрелок на электрическую централизацию, повышала механизацию работ по ремонту путей, переработке грузов. В 1970 г. было оборудовано электроцентрализацией 800 стрелок, проходила реконструкция энергетического хозяйства. Электроцентрализация приносила ощутимую выгоду. Так, обязанности 34-х стрелочников на перегоне Калинковичи-Жлобин в 1974 г. были переданы диспетчеру, что позволило сберечь по 40 тыс. руб. в год. К концу 1977 г. станция Барановичи-Центральные была оборудована 240 стрелками электроцентрализации. На перегоне Деревцы – Дороганово длиной в 12 км. впервые в СССР была введена экспериментальная система регулирования движения поездов, когда бессветофорная система автоблокировки способствовала улучшению технического обслуживания устройств централизации.

Внедрение на железной дороге новейших средств обеспечения жизнедеятельности. В 1971 г. на БЖД была установлена первая ЭВМ «Минск-32», а лаборатория электронно-вычислительной техники была преобразована в Дорожный вычислительный центр. Проходили работы по централизованному управлению эксплуатационной работой на укрепленных диспетчерских участках с отображением на дисплеях хода производственного процесса с помощью ЭВМ. В 1974 г. была задействована система, при которой абоненты по телеграфным аппаратам входили в связь с центральной ЭВМ ДВЦ, передавали или получали от нее информацию [4, с. 317, 318]. С помощью ЭВМ железнодорожники удерживали в памяти число сведений о грузах, количестве эшелонов и вагонов, локомотивов, она позволила создать автоматизированную систему управления перевозочным процессом. В тоже время в 1976-80 гг. медленно наращивались мощности специализированных строительных подразделений дороги и треста «Белтрансстрой», у железнодорожников

были претензии к качеству поставляемых на дорогу материалов. На БЖД усилилось внимание к сохранению имевшихся мощностей. В 1966-70 гг. выпуск грузовых вагонов из деповского ремонта увеличился на 18,6 %, простой в ремонте был снижен с 4,6 до 3,5 часа. Во всех вагонных депо действовала прогрессивная технология деповского ремонта вагонов с применением конвейерных и автоматических линий [3, с. 12].

Совершенствование автодорожной сети республики в 1970-е гг. Исходя из Указа Президиума ВС БССР от 6 марта 1972 г. промпредприятия ежегодно выполняли дорожные работы на местных автодорогах в объеме 0,4% от выпуска своей валовой продукции, транспортные и строительные предприятия - 0,4 % от программы работ в денежном выражении. Однако, всё просто было только на бумаге. Руководители многих предприятий, например в Могилёвской области в 1973-74 гг. соглашались платить штрафы и пени, только бы не заниматься дорожным строительством. По мнению ВС БССР, высказанному в 1977 г., возможности колхозов и предприятий по ремонту местных автодорог использовались недостаточно. В целях улучшения строительства автодорог ЦК КПБ и СМ БССР своим решением от 10 мая 1976 г. обязали дорожные организации повысить темпы строительства автодорог. Исполкомы всех уровней по решению ВС БССР от 28 февраля 1977 г. должны были активнее привлекать колхозы и предприятия к ремонту местных автодорог, Министерство строительства и эксплуатации автодорог должно было обеспечить выполнение планов и улучшение качества строительства. Уровень дорог отставал от потребностей хозяйства. Протяжённость автодорог на 1 января 1971 г. - 65,8 тыс. км., в том числе с ТП - 25,8 тыс. км., на 1 января 1976 г. всего автодорог 71 тыс. км., в том числе с ТП - 33,9 тыс. км. За 1959-79 гг. плотность сети дорог общего пользования с ТП была увеличена с 7 до 17 км на 100 км² территории.

Недостаточный уровень благоустройства районных автодорог отрицательно сказывался на возможностях повышения скоростей на маршрутах. В то же время в 1978 г. велись работы на олимпийской дороге Москва-Минск-Брест, скоростных магистралях Минск-Лида-Гродно, Минск-Бобруйск-Коростень. Были построены мосты через Днепр у Жлобина, Западную Двину у Витебска [7, с. 4]. Но мало было построить, необходимо было ещё и поддерживать дорожную сеть в надлежащем состоянии, а вот с этим вновь были большие проблемы. На сессии ВС БССР в июле 1974 г. одной из причин имевшихся недостатков в организации перевозок пассажиров было отмечено неудовлетворительное состояние в ряде внутрирайонных дорог. В отдельные периоды, например, 1976 г. из-за бездорожья закрывалось до 500 внутрирайонных маршрутов, что привело к невыполнению 135 тыс. рейсов. По свидетельству статистики в 1972-73 гг. каждое пятое ДТП было связано с плохими дорожными условиями.

Основные направления укрепления материальной базы автотранспорта. С вопросом улучшения использования шин и их восстановительного ремонта было связано постановление СМ СССР от 25 декабря 1972 г. Распоряжение СМ СССР от 1 марта 1973 г. касалось предоставления организациям автотранспорта кредита на строительство грузовых автостанций. Вопросами развития сети автозаправочных станций 15 октября 1973 г. занимался Президиум СМ БССР. Постоянной комиссией Брестского областного Совета депутатов по дорожному хозяйству, транспорту и связи в 1977 г. были разработаны планы закрепления заводов за автопредприятиями для оказания помощи в изготовлении запчастей. Подобные усилия давали значимый результат. Так, за 1971-76 гг. по МАТу были введены в эксплуатацию гаражи и мастерские на 10 тыс. мест для автомобилей. Не обходили автотранспортников стороной и технические новшества. В автоколонне 2413 Минского городского автотреста в 1971 г. была внедрена система управления «Автооператор», которая контролировала прохождение машин в ремонте и своевременный их выход на линию. В автоколонне 2415 впервые в республике была установлена система управления производством. В 1971 г. были организованы механизированные участки по уходу за автошинами на 16 предприятиях МАТа. В 1972 г. на специализированных шинных участках 96 предприятий обслуживалось 60 % автотранспорта министерства. В 1975-76 гг. в отношении технической эксплуатации автотранспорта областных управлений проходило дальнейшее внедрение средств диагностирования технического состояния автомобилей. За 1971-78 гг. в автохозяйствах МАТа было введено в строй 500 механизированных комплексов по замене автоагрегатов, 200 производственных отделений по ремонту и обслуживанию двигателей, 70 комплексно-механизированных участков по уходу за автошинами. Автозаправочные станции общего пользования в 1975 г. достигли 72 единиц. Силами МАТа была разработана и в 1975 г. внедрена отраслевая автоматизированная система управления. ПТО «Автотранстехника» централизовала разработку и применение новой техники. Но существовали проблемы в освоении выделенных средств. По мнению руководителя МАТа А. Андреева, если бы производственную базу всех его автохозяйств удалось бы довести до уровня нормально оснащенных, производительность грузового транспорта повысилась бы не менее чем на 10%, что было бы равно годовому приросту грузовых перевозок.

Достижения и недостатки в обслуживании автомобилей. На АРЗ Лиды в 1972 г. был освоен индустриальный метод ремонта автомобиля «ЗИЛ-130». Авторемонтные предприятия МАТа кроме своих ремонтировали автомобили более 100 министерств и ведомств. В результате мощности были перекрыты в 1,3-1,5 раза, а потребности в ремонте удовлетворяются лишь на 40-60 %. Предприятия МАТа ежегодно выпускали новых деталей на 6 млн. руб. и более чем на 4,5 млн. руб. восстанавливали изношенные, чего не было достаточно. Для более удовлетворения своих потребностей МАТ приняло долевое участие в строительстве в Дзержинске завод «Авторемдеталь». По решению правительства республики в 1972 г. было создано производственное объединение Минский «Авторемонт», куда вошли Борисовский, Брестский, Гомельский, Мозырский, Слонимский АРЗ. В 1976-80 гг. была произведена реконструкция предприятий в

условиях действующего производства. С другой стороны автотранспортникам приходилось преодолевать многочисленные трудности. Для предприятий МАТа в 1970 г. не действовали станции техобслуживания, было мало передвижных ремонтных мастерских. Постоянно низким было качество ремонта. Не хватало производственных площадей, отдельных запчастей, мало было ассигнования на научно-исследовательские и конструкторско-технологические разработки. Трудозатраты на ремонте грузовых автомобилей в 1979 г. в 30-40 раз превышали трудоемкость их изготовления. На отраслевой пресс-конференция в сентябре 1970 г было отмечено, что запросы автохозяйств МАТа в запчастях, узлах и агрегатах удовлетворялись плохо. Ограниченность ресурсов подстерегала автотранспортников на всех направлениях. Поэтому в центре внимания МАТ было повышение срока службы автошин, который был низким.

Электрификация железнодорожных линий БЖД в 1980-е гг. С её проведением железнодорожники связывали свои надежды по увеличению объёмов перевозок, повышению эффективности работы станций. К 1 января 1980 г. была введена в действие линия Орша-Смоленск на 120 км. С 1981 г. проходила электрификация направления Орша-Брест, на участке Столбцы-Барановичи прокладывались бесстыковые 800-метровые рельсы, что давало возможность повысить скорость движения поездов до 160 км/ч. В декабре 1981 г. был электрифицирован путь Орша-Борисов на 132 км., в декабре 1982 г. Столбцы-Барановичи на 90 км., в ноябре 1983 г. Барановичи-Брест на 204 км. Развёрнутая длина электрифицированных путей БЖД в 1983 г. составила 600 км., 1984 г. была полностью закончена электрификация линии Москва-Брест. Длина путей на БЖД в марте 1985 г. составила 5,5 тыс. км., из которых 817 км. было электрифицировано. Почти 60% км. путей были оборудованы диспетчерской централизацией и автоблокировкой, 85% стрелок - устройствами электрической централизации. [4, с. 329]. Электрификация обеспечивала экономию расхода топлива, удельный расход условного топлива в 1982 г. на 10 тыс. тонно-км составлял на электрической тяге 41 кг, а на тепловозной тяге - 52. За 1971 - 1990 годы развёрнутая длина главных путей БЖД с укладкой рельсов тяжелых типов возросла на 2 тыс. км. и составила 7 тыс. Эксплуатационные пути БЖД в 1990 г. составляли 5569 км., в том числе электрифицированных 889,8 км. В начале 1990-х гг. рельсы тяжелого типа были уложены на 74,9 % длины главных путей, причем бесстыковой - 48,6 %, а на железобетонных шпалах - 61,5%. Автоматической блокировкой было оборудовано 65,1 %, диспетчерской централизацией - 52,5 % длины путей, а электрической - 98,1 % стрелочных переводов.

Трудности и успехи в развитии материальной базы железнодорожников. За 1976-80 гг. не было достигнуто необходимое усиление мощности железнодорожной сети, которая работала с большим напряжением. Использование транспортных средств сдерживалось недостаточным развитием сети станций и ремонтной базы. Существовавшая длина приемно-отправочных путей станций не давала возможности формировать и пропускать большегрузные поезда. Проблемой осталась замена рельс легкого типа на более мощные. Каждое второе дело БЖД при текущем ремонте в 1984 г. задерживало локомотивы сверх нормы. Быстро рос на транспорте расход электроэнергии, металлурги срывали поставки рельсовой продукции. Отдел транспорта и связи ЦК КПБ во главе с И. Филатченковым в 1984 г. отметил, что для бесперебойной работы БЖД необходимо было иметь резервы пропускной способности, а некоторые её направления, модернизированные в 1950-60-е гг., их исчерпали. В результате сократилась скорость движения и замедлился оборот вагонов. Отставание в выполнении планов модернизации привело к тому, что, например, на Барановичском отделении БЖД оборудование стрелок электроцентрализацией и в 1990 г. ещё не было завершено. В итоге недостаточно высокий уровень работы БЖД сдерживал интенсивное развитие экономики. Естественно, что на необходимость укрепления, модернизации и реконструкции материальной базы транспорта обратил в 1981 г. своё внимание XXIX съезд КПБ. Постановление ЦК КПБ и СМ БССР в 1981 г. предложило БЖД ускорить ввод в действие вторых путей, завершить работы по удлинению приемно-отправочных путей, оборудованию устройствами автоблокировки. Наибольший эффект в деле обеспечения увеличения провозной способности БЖД на грузонапряжённых линиях, как показала практика, давало развитие станций. Поэтому для их модернизации, например, в Гомеле в 1983 г. удлинились запасные пути, что дало возможность принимать составы на 100 вагонов. В 1983-84 гг. на Витебском отделении была проведена работа по улучшению путевого хозяйства, обеспечивавшего пропуск поездов с высокими скоростями. На БЖД в 1991 г. действовало 37 станций по переработке среднетоннажных и 15 - крупнотоннажных передовых для своего времени контейнерам.

Практика показала, что из-за нехватки эффективной разгрузочной техники, складских помещений и подъездных путей проходила затяжка выгрузки, допускались сверхнормативные простои. На пределе своих возможностей работала в 1986-90 гг. сортировочная станция Минск-Товарный, было мало производственных площадей Минскому моторовагонному депо. По данным пресс-центра МПС СССР, высказанном в 1991 г. на протяжении длительного времени СМ СССР выделял на нужды ЖД средства, которые не соответствовали реальным потребностям, что привело к существенному отставанию в развитии сети ЖД, станций, узлов, серьёзные трудности возникали из-за нестабильного снабжения. Поэтому было неудивительным, что на БЖД, по словам её руководства, состояние пути достигло в 1991 г. критического состояния, процент просроченных в эксплуатации деталей сравнялся с 1945 г. В 1991 г. не хватало как минимум 60 млн. руб. на завершение начатых производственных объектов. Несмотря на трудности итоги развития материальной базы БЖД оказались высоки. Только трест «Белтрансстрой» за 1944 - 90-е гг. гг. уложил в республике и за её пределами 3800 км. путей, электрифицировал 1000 км, построил 400 мостов и путепроводов, 200 локомотивных и вагонных депо, 70 вокзалов. Автоматической и диспетчерской

централизацией в 1971 - 1990-е гг. было оборудовано более 3600 км. пути или две трети эксплуатационной длины дороги.

Влияние материальной базы железнодорожников на интенсификацию их работы. Внедрённая на БЖД автоматизированная система комплексной информации в 1980-е гг. сообщала о виде, количестве груза и времени его прихода. С применением ЭВМ на станции Минск-Товарный, например, формировались составы, определялись оптимальные маршруты направления грузов. Однако, АСУ БЖД в 1987 г. не стыковалась с системами соседних магистралей и с ее помощью нельзя, например, было получить данные о размещении вагонов и локомотивов в отдельно взятый момент времени, что было очень важно для управления перевозочным процессом. За формированием тяжёлых составов с 1983 г. на станции Гомель следила ЭВМ, что высвободило десятки локомотивов и сэкономило значительное количество топлива. Новая система информации о движении грузов - обратная телетайпная связь - действовала на БЖД с 1981 г., что сократило против задания на 15 мин. простой подвижного состава на подъездных путях предприятий. С 1983 г. на станции Минск-Товарный действовало промышленное телевидение.

Программа интенсификации ремонтных работ в локомотивном хозяйстве за счет повышения их качества и внедрения прогрессивных технологий в 1980-е гг. была рассчитана на увеличение в 1,5 - 2 раза долговечности важнейших узлов и деталей локомотивов. За 1981-85 гг. на БЖД 55% средств было направлено на реконструкцию и техперевооружение, что дало возможность построить, реконструировать и оснастить новой техникой 70 предприятий. В результате на погрузочно-разгрузочных работах уровень механизации составил в 1986 г. 95 % , на капремонте пути - 87%. С 1984 г. электроблоки системы управления сдвоенными электровозами позволяли водить поезда повышенного веса и длины. На станциях БЖД в 1981-85 гг. была проведена работа по техоснащению переездов: 383 из них были оборудованы автоматикой. Успешному проведению с 1984 г. экономического эксперимента на БЖД способствовало рациональное и эффективное использование капложений, которые направлялись прежде всего на те мероприятия, которые давали наибольшую эффективность: ввод вторых путей и двухпутных вставок, усиление пути и электрификация линий, реконструкция крупных узлов и станций, локомотивных и вагонных депо, увеличение перерабатывающей способности погрузочно-разгрузочных линий.

Роль органов власти в улучшении автодорожной сети в 1980-е гг. В новое десятилетие автотранспортники вступили с возросшей сетью дорог при одновременном их улучшении. Протяжённость автодорог улучшенного качества с 1970 г. по 1981 г. выросла с 46123 км. до 47523 км., в том числе с ТП с 23781,9 км. до 38099 км. Тем не менее постановление ЦК КПСС от 9 августа 1984 г. определило, что строительство автодорог отставало от потребностей. Протяжённость автодорог в республике на 1 января 1986 г. составляла 40,5 тыс. км., в том числе по ТП - 38,4 тыс. км., на 1 января 1990 г. - 48,1 тыс. км., в том числе 45,1 тыс. км. с ТП. Главными проблемами были нехватка средств и их неэффективное использование. Так, по данным, например, КНК Витебской области строительство новых автодорог там в 1987-88 г. проходило крайне медленно. Вопросы дорожного строительства постоянно были в зоне внимания органов власти, но до конца их решить не удавалось. Поэтому, в связи с Указом Президиума ВС СССР от 14 апреля 1980 г. органы власти предложили министерствам предусматривать в планах предприятий привлекаемых к участию в строительстве местных автодорог затраты на эти цели. Принятое в 1980 г. постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах по улучшению строительства, ремонта и содержания автодорог в стране» обязало к 1990 г. завершить создание опорной сети магистральных автодорог с усовершенствованными покрытиями. Для укрепления материальной базы автотранспорта важное значение имел Указ Президиума ВС БССР от 1 октября 1980 г., который касался участия предприятий в строительстве местных автодорог. Ускорить темпы строительства внутрихозяйственных дорог обязал в 1981 г. XXIX съезд КПБ. В августе 1983 г. появилось постановление ЦК КПБ и СМ БССР «О мерах по увеличению объёмов строительства автомобильных дорог местного значения и внутрихозяйственных дорог колхозов и совхозов». По постановлению ЦК КПБ и СМ БССР от 5 ноября 1983 г. облисполкомам и райисполкомам было поручено обеспечить в строительстве автодорог с твердым покрытием в сельской местности.

Во 2-й половине 1980-х гг. внимание к дорожному вопросу не уменьшилось. В 1986 г. были введены в действие новые правила пользования автодорогами в БССР. Постановление Президиума ВС БССР от 28 декабря 1989 г. обязало Советы осуществить строительство и ремонт дорог. МАТу предписали принять меры к дальнейшему развитию и укреплению материальной базы автотранспорта. Президиум ВС СССР Указом от 21 марта 1988 г. подтвердил, что предприятия отчисляли на строительство местных автодорог средства в размере 0,4 % объёма производства продукции. Республиканский дорожный фонд, согласно постановления СМ БССР от 12 апреля 1991 г., образовывался за счет части средств общей суммы отчислений от объёма произведенной продукции предприятий. Используя выделяемые средства в 1976-86 гг. дорожниками был сооружен участок Витебск-Орша, с обходом Орши и мостом через Днепр. В 1983 г. была закончена реконструкция трассы Минск-Брест длиной в 370 км., в 1986 г. проводилась реконструкция магистрали Ленинград-Киев-Одесса. Дорожные работы выполняли чаще всех специализированные организации. Так, в течении 1986-1990 гг. только коллективы структурных подразделений ДСТ-4 г. Бреста записали на свой счет 1560 км. построенных и отремонтированных автодорог. В дорожном обеспечении оставались многочисленные проблемы. Из-за бездорожья на внутренних маршрутах нерегулярное автобусное сообщение привело в 1980 г. к потере до 20% рейсов. Работа дорожников в ряде случаев было некачественной. По информации начальника управления ГАИ МВД БССР Н.А. Артемьева в 1980-е гг.

ежегодно 7-8 % ДТП происходило из-за неудовлетворительного состояния дорог. Бедой для автотранспортников были затянутые сроки строительных автодорожных работ.

Разноплановость совершенствования материальной базы автотранспортников. За 1980 г. на предприятиях МАТа было создано 17 типовых производственных отделений по ремонту и техобслуживанию топливной аппаратуры и электрооборудования автомобилей, 5 постов линий их диагностирования. Осуществление этих мероприятий позволило МАТу за 1976-80-е гг. снизить на грузовых перевозках удельные расходы бензина на 1,56 % и дизтоплива на 4,92 %. Гродненское областное производственное автоуправление в 1980 г. оборудовало комплексные механизированные посты смазки автомобилей. Исходя из решения ЦК КПСС и СМ СССР от 5 августа 1983 г. происходило расширение сети автозаправочных станций. Выполнялась республиканская программа строительства автомобильных газонаполнительных компрессорных станций. Могилевская газозаправочная станция стала в 1987 г. одиннадцатой, введенной в строй в БССР. За 1972-82 гг. НПО «Автотранstechника» разработало и внедрило 260 технологических процессов и 590 наименований нового оборудования, что позволило широко внедрять новые технологии обслуживания автомобилей. По постановлению 1981 г. СМ БССР об ускорении развития и дальнейшем совершенствовании работы автотранспорта общего пользования БССР в 11 пятилетке выполнялась программа работ по увеличению ресурса отремонтированных автомобилей и агрегатов. В Бресте в 1988 г. стал действовать комплекс по ремонту и техническому уходу автомобилей из системы «Совтрансавто», который ежедневно обслуживал до 200 автомобилей. По мнению постоянной комиссии по транспорту и связи Московского районного Совета депутатов г. Бреста, высказанному в январе 1989 г., местный автобусный парк обладал хорошей материальной базой для технического обслуживания. Развивалось рационализаторство. Так, ремонт топливных насосов «Икарусов», которые наиболее часто выходили из строя, наладили в 1987 г. рационализаторы во главе с мастером А. Щитинкиным в Новополоцком автопарке № 6.

В деле удовлетворения материальных потребностей приходилось постоянно преодолевать многочисленные сложности. В постановлении СМ БССР, принятом в январе 1982 г., было отмечено, что планы ввода в действие новых мощностей объектов автотранспорта многими организациями систематически не выполнялись, продолжительность их сооружения превышала норму. Из-за нехватки на территории Могилевской автобазы № 4 мест для стоянки почти половину машин приходилось в 1987 г. оставлять у клиентов. Несмотря на трудности производственная база автотранспортников не стояла на месте, но движение шло уже медленно из-за общего экономического кризиса. Так, в 1990 г. по Брестской области происходило строительство филиала ГАП-1 в Малорите, но по Ивацевичам, Кобрину и Барановичам для новых автопарков были произведены только отводы участков и экономические расчёты строительства.

Выводы. Развитие транспортной системы было неразрывно связано с усилением ее материально-технической базы, что позволило значительно улучшить обслуживание хозяйства и населения, способствовало росту перевозок. Рациональное использование материальной базы позволяло БЖД быть высокорентабельной отраслью хозяйства, повышать вес и скорость движения поездов. Увеличение объема перевозок стало возможным благодаря постоянному усилению в 1945-80-е гг. технической оснащенности дороги, повышению уровня механизации и автоматизации. В соответствии с решениями съездов КПСС и КПБ с 1960-х гг. проводились работы по технической реконструкции основных направлений железнодорожной сети на базе прогрессивных видов тяги, внедрения средств комплексной механизации и автоматизации. Результатом технического перевооружения, повышения уровня механизации и автоматизации стал рост перевозок и производительности труда, снижение себестоимости перевозок, рост среднего веса грузовых поездов и среднесуточного пробега локомотива. Для досрочного выполнения планов на БЖД в 1970-80-е гг. использовалось дальнейшее техническое перевооружение дороги, совершенствование управления перевозочным процессом и высокоэффективное использование транспортных средств. В 1950-80-е гг. железнодорожный транспорт с его линейными подразделениями – станциями, локомотивными и вагонными депо, дистанциями пути, сигнализации и связи, участками энергосбережения и другими предприятиями, заводами по ремонту подвижного состава и производству запасных частей - представлял собой сложное многоотраслевое хозяйство. Большое внимание в 1970-80-е гг. железнодорожники и органы власти уделяли повышению мощности и маневренности сортировочных и узловых станций, вагонного, локомотивного, пассажирского и грузового хозяйства, созданию баз по ремонту вагонов и локомотивов.

Быстрый рост промышленного производства, объемов капитального строительства БССР вызвали высокие темпы развития автомобильного транспорта общего пользования. Развитие экономики районов республики в значительной степени в 1945-80-е гг. зависело от состояния автодорог. Автомобилисты с 1960-х гг. стремились улучшить свою деятельность во многом за счёт повышения качества дорог, но регулярность автобусного движения в 1960-70-е гг. часто нарушалась из-за недостатков в этом секторе. Улучшение существовавших дорог и строительство новых автомагистралей позволило в 1980-е гг. увеличивать объемы перевозок. От развития сети дорог и их состояния в большей мере зависела производительность автотранспорта. Дороги были производственными площадками, на которых работал автотранспорт, и от их качества зависела и скорость и безопасность движения, и комфортабельность поездки, и долговременность эксплуатации дорогостоящей техники. В условиях интенсификации производства особую роль приобрело

эффективное функционирование автодорожной сети, способной обеспечить наиболее быструю доставку грузов автотранспортом от производителя к потребителю без промежуточных транспортных операций и дополнительных затрат. Дороги снабжали экономику всем необходимым, чем быстрее перемещались грузы и пассажиры, тем эффективнее в конечном итоге действовал весь народно-хозяйственный комплекс. Автомобилизация была невозможна там, где не было хорошо развитой автомобильной и дорожно-строительной индустрии. Из-за отсутствия достаточного количества автомагистралей, экономика терпела большой урон. Существенным фактором экономии расхода топлива было улучшение технического состояния автодорог. Развитие автодорожной сети характеризовалась как увеличением её протяжённости, так и улучшением качественных характеристик за счёт строительства дорог с твёрдым покрытием.

Органами власти уделялось внимание развитию технического прогресса на автотранспорте, улучшению качества ремонта и технического обслуживания автомобилей. Одной из самых сложных проблем, которая сдерживала дальнейшие повышения эффективности использования автомобильного парка в 1960-80-е гг. было наращивание производственных мощностей. Постоянными для автотранспортников были трудности в поиске необходимых запасных частей и деталей. Особое значение 1970-80 гг. МАТ уделял вопросам разработки и внедрения новых технологических процессов и средств механизации технического обслуживания и ремонта подвижного состава. Для обеспечения необходимых условий, как пассажирам, так и работникам автотранспорта во 2-й половине 1980-х гг. осуществлялась широкая программа строительства и реконструкции станционных сооружений. Новое строительство транспортных объектов было составной частью комплексного развития транспортной системы.

Источники

1. Лыч Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР. (верасень 1943 - 1970 гг.) Мінск, Навука і тэхніка, 1976. - 224 с.
2. Белорусская магистраль накануне своего столетия. 1871 - 1971. Минск, Знание, 1970. - 35 с.
3. Кость А.В., Лазаретов В.Ф.. (под общей редакцией Е.П. Юшкевича) Железнодорожная магистраль Белоруссии. К столетию со дня введения в строй. Мн. Беларусь, 1971. - 208 с.
4. Железная дорога Беларуси: История и современность. В.Г. Рахманько, А.Б. Бессольнов, В.А. Шовба. Под общей редакцией В.Г. Рахманько. - Мн. : ОДО «Триолета», 2001. - 488 с.
5. Лазаретов В. На транспортных магистралях республики // Коммунист Белоруссии. - 1968. - № 9. - С. 51 - 54.
6. VIII сессия Верховного Совета БССР. Речь начальника Западного округа железных дорог И.Н. Краснобаева // Советская Белоруссия. - 1946. - 20 сентября. - С. 2.
7. Шаратов В.И. Автомобильные дороги нашей республики. // Строительство и архитектура Белоруссии. - 1978. - № 1. - С. 3 - 4.
8. Постановления Совета Министров СССР. 1947 г. Витебский облисполком // Государственный архив Витебской области. - Ф. 1966. - Оп. 10. - Д. 24.
9. Протокол № 1 заседания первой сессии Могилёвского областного Совета депутатов трудящихся. 3 - 4. 02. 1948 // Государственный архив Могилёвской области. - Ф. 7. - Оп. 1. - Д. 60.
10. Экономическая справка Брестской области на 1 января 1955 г. Брестский облисполком // Государственный архив Брестской области. - Ф. 815. - Оп. 8. - Д. 24.
11. Отчёт о работе Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог БССР за 1955 г. ЦСУ БССР // Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). - Ф. 30. - Оп. 5. - Т. 2. - Д. 4714.
12. Таблицы, записки и справки ЦСУ БССР про статистике транспорта и связи, направленные местными руководящими организациями. 24. 06. 1961 - 8.01. 1962 // НАРБ. - Ф. 30. - Оп. 5. - Т. 4. - Д. 7470.