

СОВЕТЫ ДЕПУТАТОВ СОЮЗНЫХ РЕСПУБЛИК СССР В ДЕЛЕ РЕШЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗАДАЧ (1943 - 1991 ГГ.)

Р.В. Тимофеев

Введение. Одним из малоизученных вопросов послевоенной истории союзных республик СССР является деятельность Советов депутатов того или иного уровня по решению социально-экономических задач, в том числе и в отношении транспорта. Вопросы такого плана имеют право быть отдельными предметами для научного исследования, так как деятельность Советов депутатов напрямую влияла на выполнение работниками транспорта их производственных задач, помогала удовлетворению потребностей населения и экономики в перевозках. Однако, сегодня исследований такого плана пока не появились, а из изданий, где изучалась деятельность Советов депутатов БССР можно выделить работы П.Т. Петрикова¹. Но там вопросы решения Советами социально-экономических задач не являлись основным объектом изучения.

Актуальность изучения деятельности Советов депутатов союзных республик СССР по решению социально-экономических вопросов, в первую очередь транспортных состоит в том, что оно позволяет проанализировать эффективность тех или иных форм и методов, определить как наиболее распространённые, так наиболее перспективные способы достижения результатов, выделить основные документы, по которым строилась работа. Для достижения поставленной цели нами решались следующие задачи: выделение основных направлений, форм и методов работы Советов депутатов союзных республик СССР по социально-экономической проблематике, определение общего и особенного в организации деятельности Советов и их исполкомов по отношению к транспорту, показ уровня эффективности и стиля депутатской работы. Основой исследования послужили сборники документов, изданные органами власти СССР, материалы периодической печати, данные фондов Национального архива Республики Беларусь, государственных архивов Гомельской и Витебской областей Республики Беларуси.

Основная часть. Советы депутатов союзных республик СССР являлись неотъемлемой частью его политической системы. Своей деятельностью они были связаны со всеми сферами жизни общества, в первую очередь с социально-экономической. Основной функцией советских органов в этой сфере, в том числе и в транспортной, в послевоенное время было доведение до конкретных исполнителей тех или иных указов и постановлений высших органов власти, привязка их к местным условиям и ответственным лицам, с одновременным контролем за их выполнением. Советы высшего уровня занимались законодательской деятельностью, утверждали планы социально-экономического развития республик, координируя их с общесоюзной линией. Так, в 1946 г. исходя из закона СССР о пятилетнем плане развития, Верховный Совет (ВС) БССР посчитал необходимым обеспечить первоочередное восстановление и развитие промышленности, энергетики и железнодорожного транспорта.

С момента освобождения первых районов БССР в годы Великой Отечественной войны исполкомам Советов приходилось решать важный во всех отношениях кадровый вопрос. Так, уже в октябре 1943 г. проблему с возвратом руководящих кадров в республику решал Гомельский облисполком.¹ Для активизации деятельности Советов в деле восстановления в БССР использовалось постановление пленума ЦК КП(б)Б от 7 июля 1945 г. «О ходе строительно-восстановительных работ в БССР», что указывало на высокую степень зависимости Советов от работы партийных органов. Важное значение для обеспечения железнодорожного транспорта РСФСР и БССР техническими средствами сыграл в 1945 г. указ Президиума ВС СССР об образовании общесоюзного наркомата транспортного машиностроения. Всемирная помощь транспорту всегда в РСФСР и БССР находилась в поле зрения Советов депутатов и их исполкомов. В соответствии с постановлением СНК СССР от 10 марта 1946 г. в целях недопущения повреждения железнодорожных мостов исполкомы областных Советов республик СССР были обязаны оказать содействие организациям НКПС.¹

В соответствии с постановлением Совета Министров (СМ) СССР от 25 октября 1946 г., в целях обеспечения рабочими промышленности, транспорта и строительства исполкомы Советов были обязаны обеспечить проведение их призыва на учёбу. Работа транспорта контролировалась Советами самого высокого уровня. Так, на сессии ВС СССР в феврале 1947 г. говорилось о неудовлетворительной работе железнодорожного транспорта. На сессии ВС БССР в апреле 1949 г. шла речь о невыполнении постановления СМ БССР от 29 июня 1948 г. о механизации погрузочно-разгрузочных работ.

¹ Петриков П.Т. Организация и деятельность постоянных комиссий местных Советов Белоруссии. 1944 - 1970 гг. Мн.: Беларусь, 1971; Советы депутатов трудящихся БССР и их роль в создании материально-технической базы коммунизма (1959 - 1965 гг.). Мн.: Беларусь, 1972.

¹ Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). - Ф. 4 П. - Оп. 18. - Д. 35. - ЛЛ. 2, 24.

¹ Государственный архив Витебской области (ГАВО). - Ф. 1966. - Оп. 10. - Д. 15. - Л. 18.

Не в меньшей мере Советы депутатов способствовали деятельности автомобильного транспорта. Уже в январе 1944 г. совещание партийных, советских и хозяйственных организаций Гомельской области БССР рассмотрело вопрос о возможностях его восстановления. Вопросов приходилось решать очень много. Сессия ВС СССР в марте 1946 г. в пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946-50 гг. определила задачу двойного увеличения автомобильного парка СССР.

Сессия ВС БССР в сентябре 1946 г. обосновала необходимость улучшения дорожного покрытия. В сентябре 1947 г. облисполкомы РСФСР, БССР приняли к выполнению постановление СМ СССР «О нормах расхода автобензина и смазочных материалов для автомобилей и мотоциклов».

Внимание Советов депутатов к вопросам городского транспортного сообщения проявлялось сразу после окончания войны. В июле 1945 г. появились обращения населения к Минскому городскому Совету депутатов по поводу неудовлетворительной работы городского трамвая. Однако, его работу в этом направлении объективно сдерживал недостаток материальных ресурсов. Чтобы помочь в решении транспортного вопроса столице БССР в 1946 г. по распоряжению Московского Совета депутатов было отгружено 8 трамвайных вагонов. Кроме того, Москва выслала Минску 10 капитально отремонтированных электромоторов.¹ Всё это позволило Минскому городскому Совету на своей сессии в марте 1949 г. отчитаться об улучшении транспортной работы.

Ни один вид транспорта не оставался без внимания со стороны Советов. Так, с ноября 1943 г. сразу после освобождения Гомеля местный облисполком начал рассматривать вопросы восстановления работы Днепро-Двинского речного пароходства. С течением времени в работу включились сессии Советов. На сессии ВС СССР в марте 1946 г. министр речного транспорта СССР, депутат З.А. Шашков выделил наиболее важные вопросы развития этой отрасли хозяйства. В отношении речников одной из главных задач Советов в первое послевоенное пятилетие было также выполнение постановления СНК СССР «Об освоении малых рек и организации перевозок в 1945 г. мелкотоннажным флотом». Советы к развитию транспорта подходили комплексно, не забывая ни об одном из его видов. На сессии ВС СССР в марте 1946 г. перед авиаторами союзных республик были поставлены задачи по увеличению сети воздушных линий.

Самая главная функция ВС союзных республик была законодательная. Принятые ими законы о государственных бюджетах в 1950-е гг. предусматривали дальнейшее развитие экономики в целях подъёма благосостояния населения. Одна из особенностей функционирования Советов высокого уровня заключалась в их обязанности утверждать, принятые высшими партийными органами решения. Усилению полномочий местных Советов в решении социальных и экономических вопросов содействовало появление в 1957 г. положения о совете народного хозяйства экономического района в СССР, согласно которому на совнархозы была возложена обязанность координировать с местными исполкомами работу по комплексному развитию хозяйства.

Выступления на сессиях ВС союзных республик помогали транспортникам обращать внимание исполнительной и партийной власти на свои проблемы. На сессии ВС СССР в феврале 1955 г. депутат, министр путей сообщения СССР Б.Л. Бешев поднял проблему режима экономии и устранения недостатков, которые сдерживали дальнейший рост производительности труда железнодорожников.

В то же самое время транспортников обязывали выполнять заявленные Верховным Советом СССР задачи. Так, на сессии ВС СССР в 1954 г. депутат Л.М. Каганович предложил железнодорожникам уделить больше внимания сокращению чрезмерно дальних и встречных перевозок.¹

Трибуна Советов самого высокого уровня использовалась и для контроля. На заседании ВС БССР в апреле 1955 г. был обязан дать обещание улучшить работу Белорусской дороги её начальник Г.И. Котяш. Сессия ВС БССР в июне 1958 г. поставила перед железнодорожниками БССР задачу по дальнейшим развитием пассажирского хозяйства.

Советы депутатов союзных республик СССР как главные по законодательству хозяева на закреплённой за ними территориях выделяли землю под строительство. Важной социальной задачей было обеспечение потребностей в перевозках. В связи с чем к транспортникам со стороны Советов происходили постоянные обращения по поводу пассажирских маршрутов.

Если рассматривать взаимоотношения между Советами и автотранспортниками, то в первую очередь необходимо отметить Президиумы ВС союзных республик СССР. Так, по их указам в 1953 - 1957 гг. произошли многочисленные структурные изменения в системе автомобильного транспорта. Много актуальных вопросов продолжали рассматривать на сессиях. Так, сессия ВС СССР в 1954 г. потребовала от работников автотранспорта расширения объёма централизованных перевозок. Положительный пример здесь задавал Московский городской Совет в РСФСР, который уже в 1951 г. проводил укрупнение автохозяйств и организовывал централизованные перевозки массовых грузов.

В марте 1957 г. республиканскими органами управления на сессии ВС БССР перед министерством автомобильного транспорта БССР в плане развития хозяйства БССР были поставлены задачи по увеличению коэффициента использования машин. Наибольшим влиянием обладали Советы высшего

¹ Пушин К. Мы всегда чувствуем твою помощь, Москва // Советская Белоруссия. - 1947. - 7 сентября. - С. 2.

¹ Колдомасов Ю. Комплексное развитие и использование различных видов транспорта // Плановое хозяйство. - 1954. - № 4. - С. 67 - 78.

уровня. Из Верховных Советов РСФСР, БССР тем или иным республиканским ведомствам поступали конкретные предложения по социально-экономическим вопросам исходя из общей линии, разработанной в центральных органах СССР. На сессии ВС БССР в январе 1959 г. председатель Госплана БССР С.Н. Малинин поставил перед автотранспортом задачу по ликвидации распылённости автопарка. Естественно, что Верховные Советы не забывали о своей вертикали. Так, сессия ВС БССР в январе 1958 г. поручила местным Советам возглавить строительство местных дорог.

В отношении автомобильного транспорта могли проявить себя в изучаемый период и Советы депутатов первичного уровня - сельские. В их компетенции было поддержание на своих территориях в должном порядке автомобильных дорог и мостов. Проблем в отношении транспорта Советы решали много. Минский городской совет в 1950 г. был вынужден прореагировать на многочисленные замечания жителей города, связанные с расписанием движения автобусов. Но влиять на ту или иную организацию, в том числе и транспортную Советы могли лишь через их непосредственное руководство, что затягивало решение вопроса. На организацию автобусного сообщения в Гомельской области БССР было направлено решение местного облисполкома в феврале 1950 г.

В январе 1952 г. управление пассажирского транспорта Московского городского Совета депутатов решало многочисленные вопросы, которые касались оплаты труда водителей автобусов, а в сентябре 1953 г. исполком Моссовета вновь занимался пересмотром системы зарплаты шофёров автобусов г. Москвы.¹

Разноплановыми были отношения производителей и Советов депутатов, от согласованности работы которых зависела степень выполнения социально-экономических задач. Министерство автотранспорта и шоссейных дорог РСФСР в 1957 г. дало указание своим автотрестам больше вносить предложений в исполкомы местных Советов по упорядочению движения. Облисполкомы в соответствии с постановлениями СМ РСФСР или БССР издавали распоряжения, которые содействовали решению вопросов, связанных с развитием транспорта.

На особом контроле была социально-экономическая ситуация во время выборов. В избирательных округах городов и сел областей РСФСР и БССР во 2-й половине 1950-х гг. активно проходили собрания, на которых депутаты Советов отчитывались перед своими избирателями. После оживления роли Советов в связи с общей демократизацией общества партийные органы обязали министерства и ведомства отчитываться о решении депутатских запросов и предложений. Такая ситуация была показательна, так как в 1-й половине 50-х гг. местным Советам решить значимый для них вопрос было трудно. Соответственно и население оценивало работу Советов по-разному. С точки зрения простых пассажиров наличие серьёзных недостатков в работе пассажирского автотранспорта в середине 1950-х гг. было результатом отсутствия должного контроля за его работой, в том числе и с стороны местных советских органов.

Наказы кандидатам в депутаты позволяли исправлять тот или иной недостаток, позволяли ходатайствовать перед облисполкомами РСФСР и БССР о решении вопросов материально-технического обеспечения пассажирского движения, особенно остро стоявшего в 50-е гг. в сельской местности. В соответствии с частью пожеланий избирателей облисполкомами давались соответствующие указания на места, с тем чтобы решить вопрос в преддверии выборов в Советы.

Важным показателем внимания Советов к вопросам безопасности движения в рамках союзных республик СССР может послужить решение Тюменского областного Совета депутатов трудящихся в 1958 г., когда была запрещена перевозка людей в непригодных для этого грузовых автомобилях.¹ В 1950-е гг. городские Советы продолжали уделять значительное внимание развитию электротранспорта. В 1950 г. Минский горисполком разработал планы прокладки новых трамвайных линий.

Часто тот или иной исполком находился перед трудным выбором, какой объект считать самым важным, соответственно куда направить больше средств. Вопросы контроля за работой электротранспорта поднимались населением перед Минским городским Советом каждый год. Много в ответ делалось, но росли и требования. Поэтому Советы всегда были напряжены по этому вопросу. В 1957 г. во всей своей актуальности перед городскими Советами в РСФСР и БССР встал вопрос о детальном изучении пассажиропотока, чтобы исходя из него оптимально выводить на линию имевшийся состав.

Как и в отношении автомобильного транспорта, многое решалось в отношении речников ВС СССР. По принятому им закону от 15 марта 1953 г. об укрупнении министерств появилось Министерство морского и речного флота СССР. На сессии ВС СССР в феврале 1955 г. министр речного флота СССР депутат З.А. Шашков принял обязательство максимально полно использовать имевшиеся у них внутренние резервы. Ответственные за транспорт высшие государственные лица использовали компании по выборам в Советы для воздействия на его развитие. Так, 1-й заместитель председателя СМ СССР Л. Каганович в 1954 г. во время подготовки к проведению выборов в ВС СССР пропагандировал передовой метод вождения судов с помощью толкания. Основные направления развития гражданской авиации продолжал задавать ВС СССР. На его девятой сессии в 1957 г. председатель Госплана СССР И.И. Кузьмин отметил, что скоро произойдёт широкое применение реактивных и турбовинтовых самолётов.

¹ Савицкий Б., Мачуговский В. Порочная система оплаты труда водителей // Социалистический труд. - 1956. - № 5. - С. 96 - 98.

¹ Повысить дисциплину на транспорте // Автомобильный транспорт. - 1958. - № 8. - С. 7 - 9. (С. 8)

Верховные Советы РСФСР и БССР в 1960-е гг. регулярно предпринимали попытки активизировать роль местных Советов и их исполкомов в тех или иных вопросах. Но многочисленность постановлений их Президиумов не свидетельствовала в пользу их высокой эффективности и больших возможностей. Верховные Советы союзных республик были обязаны брать пример с ВС СССР, где на его сессии в октябре 1967 г. перед Советами была вновь поставлена задача содействовать ликвидации простоев подвижного состава на транспорте. В 1960-е гг. контроль за Советами со стороны партийных органов ещё более возрос. XXV съезд КПБ в октябре 1961 г. в целях досрочного выполнения заданий семилетнего плана в области транспорта обязал в том числе и советские организации республики улучшить работу транспорта.

В феврале 1969 г. отражением активности советских органов по решению социально-экономических задач стало появление протокола Президиума ВС БССР «О предложениях, практических замечаниях и просьбах постоянных комиссий, депутатов Верховного Совета БССР по государственному плану развития народного хозяйства и государственному бюджету Белоруссии на 1969 г.». С его помощью ВС пытался найти материальные лимиты, в нашем случае для транспортников, под их финансовые фонды, что было в изучаемый период очень актуальной проблемой.

Особую роль в отношении развития транспорта союзных республик СССР с 1960-х гг. XX ст. стали играть постоянные комиссии их Верховных Советов. В БССР постановлением ВС БССР от 28 марта 1963 г. была избрана постоянная комиссия по промышленности и транспорту. В 1965 г. её сменила комиссия по транспорту и связи. Исходя из положения о своей деятельности постоянные комиссии ВС РСФСР и БССР были образованы для изучения и предварительной подготовки вопросов, относившихся к ведению Верховных Советов, для содействия проведению в жизнь их решений, осуществления контроля за выполнением принятых им законов.

Рекомендации комиссий подлежали обязательному рассмотрению государственными органами, предприятиями, учреждениями и организациями. О результатах рассмотрения или о принятых мерах должно было быть сообщено комиссии не более чем в месячный срок.

Соответственно комиссии по транспорту в областных Советах депутатов и Минском городском в 1960-е гг. занимались вопросами развития и улучшения работы внутригородского и пригородного транспорта. То есть у них не было таких обширных полномочий как у комиссий ВС БССР, но они занимались конкретной работой на местах, действуя по запросам своих избирателей.

Более реальными рычагами влияния были как и раньше исполкомы Советов. В 1960 г. исполкомы местных Советов всего СССР проверяли готовность предприятий к переходу на семичасовой рабочий день. Президиум ВЦСПС в 1960 г. обязал исполкомы Советов разработать предложения о расширении сети санаториев, домов отдыха и пансионатов.

В 1961 г. в РСФСР во всей своей актуальности проявилась проблема улучшения координации хозяйственной деятельности местных Советов и совнархозов. Особенно это проявилось в Тульской, Смоленской и Рязанской областях.¹

В этот период в республиках возросло значение железнодорожного транспорта. Поэтому на сессии ВС БССР в декабре 1960 г. железнодорожному транспорту было предложено ликвидировать неоправданно дальние и встречные перевозки. В решении ряда важных вопросов приняли активное участие постоянные комиссии ВС БССР. В декабре 1966 г. его комиссия по транспорту и связи рассматривала проблемы с использованием подвижного состава на Белорусской железной дороге. Вскоре дорога уже отчиталась перед комиссией об улучшении механизации на погрузочно-разгрузочных работах.

Не менее актуальным были и проблемы простоя вагонов. В марте 1962 г. Гомельский облисполком решал вопрос с вывозом удобрений с железнодорожных станций области.² Чтобы сделать простои вагонов менее острыми облисполкомами в июне 1962 г., были приняты решения о переносе погрузки-разгрузки грузов с одной станции на другую. Это было результатом обращения в облисполкомы самих железнодорожников.

Особым вниманием к потребностям населения было проникнуто постановление Президиума ВС СССР от 9 июля 1965 г., которое предложило Президиумам ВС союзных республик решить вопрос о введении с 1 сентября 1965 г. повсеместно регулярного бесплатного проезда в школу и обратно к месту жительства для учащихся проживавших в сельской местности, что и было сделано.

На сессиях ВС БССР автотранспортники отчитывались о своей работе. Так, на сессии в октябре 1967 г. министр автотранспорта БССР А.Е. Андреев отметил проведение работ по переводу предприятий автотранспорта на новую систему планирования и экономического стимулирования. Многие решалось на местах. Сессия Бобруйского городского Совета депутатов в марте 1963 г. приняла решение, направленное на устранение недостатков в работе автотранспорта.

Активно в 1960-е гг. в отношении автотранспорта проявляли себя постоянные комиссии ВС БССР. Его комиссия по промышленности и транспорту в июне 1965 г. рассмотрела вопрос о повышении рентабельности автотранспорта общего пользования и предложила принять необходимые меры по

¹ Чадаев Я. Улучшить координацию хозяйственной деятельности местных Советов и совнархозов // Плановое хозяйство. - 1961. - № 7. - С. 12 - 20.

² Государственный архив Гомельской области (ГАГО). - Ф. 1174. - Оп. 7. - Д. 393. - Л. 131.

выполнению плановых показателей. Но время показало, что за целый год поручения выполнены не были, что не говорило о высокой эффективности депутатских комиссий.

Постоянная комиссия по транспорту и связи ВС БССР в июне 1966 г. рекомендовала ускорить подготовку к переводу на новые условия хозяйствования автопредприятий. В апреле 1969 г. в зоне внимания комиссии было состояние и меры улучшения использования грузового автотранспорта общего пользования в БССР. Свои комиссии были в местных Советах. Так, постоянная комиссия по транспорту и связи Минского городского Совета в 1960 г. рассматривала вопросы улучшения контроля за работой автохозяйств. Однако, острой проблемой было то, что комиссии, по мнению самих участников, были лишь органом с совещательным голосом, которому вопросы приходилось решать через исполком.

В 1960-е гг. продолжилась практика реализации облисполкомами республики решений центральных органов власти о проведении укрупнения автохозяйств. Большим было количество типичных вопросов. Так, Минский горсовет в январе 1961 г. утвердил маршрутную схему городских и пригородных автобусных сообщений. Тем не менее слабой стороной деятельности горисполкомов была недостаточная активность по претворению своих решений на практике.

В 1960-е гг. в обязанностях облисполкомов РСФСР и БССР осталась задача реагирования на указы избирателей. Но конкретный исполнитель, например, областные автотранспортные тресты БССР в 1965 г., чаще всего отвечали на них отрицательно, ссылаясь на отсутствие средств. Преодолевая трудности, депутаты местных Советов раз за разом обращались в облисполкомы с целью решить наболевший вопрос об автомобильном движении.

Во 2-й половине 60-х гг. права и обязанности Советов РСФСР и БССР в отношении транспорта были уточнены. Так, Закон БССР о сельском, поселковом Совете депутатов трудящихся БССР, утверждённый 19 июня 1968 г. говорил, что Совет такого уровня организовывал строительство и ремонт дорог местного назначения, осуществлял контроль за работой транспортных организаций по обслуживанию населения транспортом на территории Совета.

Значительная проблема во взаимоотношениях предприятий и Советов была выявлена в Минске в 1967 г., когда местный горисполком решил заменить трамвайную линию на троллейбусную, что привело к консервации исправных единиц трамваев. Это стало показателем того, что исполкомы Советов в ряде случаев уделяли недостаточное внимание рациональному использованию его видов.

Речники РСФСР и БССР решение значительной части своих вопросов в 1960-е гг. продолжали связывать с Советами различного уровня. Так, начальник Главного управления речного флота при СМ БССР И. Геронин в 1960 г. отметил, что большое значение для улучшения транспортного обслуживания хозяйства имеет совместная работа с местными Советами. Как и по другим видам транспорта предлагала рекомендации по развитию речного флота республики постоянная комиссия по транспорту и связи ВС БССР. Однако, вопросы деятельности речного транспорта поднимались на этой комиссии реже, что отражало долю этого транспортного вида в общем объёме перевозок.

Сессии ВС СССР задавали направления развития гражданской авиации и в 1960-е гг. На его сессии в 1966 г. министр гражданской авиации СССР Е.Ф. Логинов отметил необходимость дальнейшего роста перевозок. Но для этого он попросил помощи у министерства авиационной промышленности по ускорению выпуска в серию новых типов самолётов, а к руководителям советских организаций обратился с просьбой в оказании содействия по вводу объектов.

Важным моментом в решении Верховными Советами БССР и РСФСР социально-экономических вопросов было то, что, например, исходя из законов БССР о планах развития хозяйства республики в 1970-е гг., они одобрялись только с учётом поправок постоянных комиссий ВС БССР. Довольно широкими остались функции местных Советов. По постановлению ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС от 13 декабря 1979 г. в обязанностях облисполкомов союзных республик был контроль за вопросами укрепления дисциплины.

В практике работы Верховных Советов союзных республик было создание и деятельность подготовительных комиссий. Так, такая комиссия по транспорту и связи ВС БССР в декабре 1974 г. слушала информацию об итогах выполнения транспортными министерствами и ведомствами народнохозяйственного плана и бюджета за 1974 г. и об основных показателях плана и бюджета на 1975 г.

Определению возможностей влияния Совета того или иного уровня на социально-экономические вопросы, в том числе и на развитие транспорта способствовало развитие в 1970-е гг. законодательной базы. По принятому в 1971 г. закону БССР «О районном Совете депутатов трудящихся БССР» были определены его права и обязанности, в том числе и в отношении транспорта. По положению о плановой комиссии исполкома районного Совета депутатов БССР, утверждённому в 1975 г., она была обязана предусматривать в разрабатываемых планах всемерное развитие местного транспорта и связи, а также строительство дорог.

В 1970-е гг. продолжали осуществлять свои функции по отношению к железнодорожному транспорту Верховные Советы РСФСР и БССР. Сессия ВС БССР в декабре 1971 г. утвердила планы по росту его грузооборота в республике. В декабре 1973 г. рассмотрела критические замечания о невыполнении планов строительства транспортных объектов. Активно действовали депутатские комиссии. Так, комиссия по транспорту и связи ВС БССР в апреле 1970 г. рассмотрела вопрос о ходе выполнения Барановичским отделением Белорусской дороги производственных обязательств. В марте 1971 г. главным был вопрос о повышении механизации погрузочно-разгрузочных работ. Постоянная комиссия Витебского областного Совета по промышленности, транспорту и связи в июне 1976 г. рассмотрела проблему по улучшению

обслуживания пассажиров. Исходя из постановления ЦК КПСС и СМ СССР от 2 июня 1971 г. облисполкомы были обязаны систематически рассматривать положение дел с выполнением заданий по техническому перевооружению железных дорог. Активизации работы Советов по координации работы транспорта содействовало постановление ЦК КПБ 1979 г. в части повышения эффективности использования железнодорожного транспорта.

Тон всей работе на местах в отношении автотранспорта в БССР задавал Верховный Совет. В июле 1970 г. он в своём постановлении отметил активность многих депутатов в деле строительства и ремонта дорог. В марте 1973 г. Президиум ВС БССР выделил наличие многочисленных недостатков в организации работы городского пассажирского транспорта. Продолжали много вопросов решать на сессиях. Используя сессию ВС БССР в июле 1974 г. министр автомобильного транспорта БССР, депутат А.Е. Андреев обратился с просьбой к правительству республики о разрешении направить средства на укрепление производственной базы автопредприятий сверх установленных объемов. В 1970-е гг. продолжилась работа депутатов в составе комиссий. Особенностью их деятельности было то, что они возвращались к одному и тому же вопросу, чтобы проконтролировать выполнение её рекомендаций. В июне 1974 г. комиссия по транспорту и связи ВС БССР рассмотрела вопрос о работе Могилевского автотранспортного управления по выполнению плана пассажирских перевозок.

Особым направлением работы ВС БССР была деятельность его председателя. Так, Ф. Сурганов в феврале 1973 г. переадресовал в Могилёвский горисполком обращение граждан Могилёва по поводу автобусного сообщения, которое поступило к нему с тем, чтобы вопрос был решён. То есть какую бы сторону деятельности Советов не брали, главным оставалась забота о улучшении жизни подотчётного населения. Больше всего забот было у исполкомов, что соответствовало их функциям. В 1970-е гг. одной из задач облисполкомов оставалось выполнение постановлений ЦК КПБ и СМ БССР от 14 октября 1968 г. и от 9 декабря 1969 г., которые касались вопросов улучшения использования грузового автотранспорта. В июне 1976 г. Гомельским облисполкомом и облсоветом был рассмотрен широкий круг вопросов, который касался развития автоперевозок.

Как итог работы исполкомов Советов в 1970-е гг. в отношении транспорта можно выделить постановление СМ БССР «О серьезных недостатках в работе городского транспорта республики», принятого в августе 1979 г., где было отмечено, что облисполкомы и Минский горисполком осуществили ряд мер по улучшению работы предприятий городского пассажирского транспорта, но в тоже самое время принизили требовательность к его руководящим работникам.

С каждым годом усиливалось внимание Советов к развитию электротранспорта. Комиссия по коммунальному хозяйству, благоустройству и дорожному строительству ВС БССР в апреле 1972 г. рассмотрела вопрос об улучшении работы электротранспорта в городах Минске, Гомеле, Витебске. Решение Президиума ВС БССР от 9 июня 1977 г. было направлено на ликвидацию случаев неудовлетворительной работы общественного транспорта.

К речному транспорту традиционно было обращено внимание Советов самого высокого уровня и их комиссий. Так, сессия ВС БССР в декабре 1971 г. поставила перед речниками республики задачу увеличения на ближайшее пятилетие объёма перевозок грузовым речным транспортом. В 1971 г. постоянная комиссия по транспорту и связи ВС БССР решала на своём заседании проблемы по повышению его производительности труда. Конкретная работа по прежнему была под контролем облисполкомов. Витебский облисполком в феврале 1977 г. рассматривал возможность переключения грузов с автомобильного и железнодорожного транспорта на речной. То есть был посредником и ответственным лицом за эффективную взаимосвязь между различными транспортными подразделениями. Для гражданских авиаторов сессия ВС БССР в декабре 1971 г. предложила увеличение объёмов перевозок пассажиров.

Выполняя функцию, отведённую Советам в политической системе Советского Союза, Президиум ВС СССР 23 января 1980 г. издал постановление, исходя из которого было решено считать осуществление Советами полномочий по контролю за использованием трудовых ресурсов на предприятиях, обеспечению соблюдения законодательства о труде одними из главных направлений деятельности. Со стороны ВС БССР в 1980-е гг. активизировалась работа по управлению подчинёнными Советами, что выразилось в появлении большего чем раньше количества постановлений, которые касались их деятельности. Другое дело, что раз это происходило многократно, то говорило о невысокой степени их эффективности, но с другой стороны проблемы сдвигались с мёртвой точки. Всё зависело от степени активности того или иного Совета.

Регулярно в 1980-е гг. происходили сессии ВС БССР. В декабре 1982 г. на ней была отмечена высокая роль транспорта, который был призван обеспечить четкое взаимодействие всех звеньев хозяйства. Какую-либо общую транспортную проблему время от времени рассматривала комиссия по транспорту и связи ВС БССР. Так, в феврале 1987 г. в зоне её внимания оказался вопрос о сокращении нерациональных перевозок грузов в республике. В конце 1980-х гг. в Верховном Совете республики усилили его постоянных комиссий были объединены. В 1980-е гг. была несколько усовершенствована структура депутатских комиссий на местах. В соответствии с Положением от 9 апреля 1981 г., областной Совет образовывал комиссию по вопросам дорожного хозяйства, районный Совет - по промышленности, транспорту и связи, по дорожному хозяйству и благоустройству, сельский Совет - по вопросам дорожного хозяйства и благоустройства.

Советы всех уровней постоянно получали поручения от партийных органов. Так, постановление ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС от 28 июля 1983 г. обязало исполкомы местных Советов критически

рассматривать состояние трудовой дисциплины. Конкретные вопросы легче было обсудить на областных сессиях депутатов. Так, сессия Брестского областного Совета в июне 1983 г. уделала своё основное внимание совершенствованию транспортной работы.

Чем более сложным складывалось в советских республиках в 1980-е гг. социально-экономическое положение, тем более активно работали Советы всех уровней. Так, ВС СССР в октябре 1989 г. издал постановление «О неотложных мерах по обеспечению бесперебойного функционирования железнодорожного транспорта и базовых отраслей народного хозяйства». Не менее активно чем раньше работала комиссия. В августе 1989 г. для постоянной комиссии ВС БССР по вопросам развития промышленности, энергетики, транспорта, связи и информатики были собраны предложения по вопросам ремонтной базы.

Проблемы функционирования железнодорожного транспорта постоянно поднимались на сессиях областных Советов БССР. Так, сессия Брестского областного Совета в июне 1983 г. обратила внимание исполкомов на большие объёмы порожних пробегов вагонов. Однако, по количеству случаев включения в повестку дня железнодорожный транспорт уступал автомобильному, что говорило об относительно меньшей компетенции Советов в отношении его развития.

Вопросы поддержки железнодорожного транспорта продолжали в 1980-е гг. оставаться в сфере особого внимания облисполкомов БССР. Принятое в апреле 1981 г. постановление ЦК КПБ и СМ БССР обязало их выделить помещения необходимые для Белорусской дороги помещения. Так как от Советов юридически в значительной степени зависело социально-экономическое положение на подчинённых им территориях, то соответственно решением СМ СССР от 21 марта 1991 г. железным дорогам СССР было поручено установить тарифы на проезд пассажиров пригородным сообщением по согласованию с исполкомами Советов. Однако, в условиях распада СССР этот вопрос решён не был.

Исходя из имевшейся ситуации в республике ВС БССР напрямую обращался к транспортным проблемам. Вопрос мог рассматриваться комплексно. Так, по его постановлению от 2 февраля 1988 г. в населённых пунктах размером 20 дворов и выше было предложено обустройство улиц с твёрдым покрытием. Не менее активно работали постоянные комиссии. В марте 1982 г. комиссию по транспорту и связи ВС БССР заинтересовал ход выполнения плановых заданий Витебскими автотранспортниками. К реализации своего же решения комиссия обратилась в январе 1983 г.. Практика возврата к одной и той же проблеме в 1980-е гг. стала проявляться чаще, чем раньше, что свидетельствовало о нарастании социально-экономических проблем. Показательной для исследования темы является информация о заседании комиссии по транспорту и связи ВС БССР в июне 1985 г., когда были рассмотрены вопросы о работе местных Советов Копыльского района БССР по обеспечению хозяйства и населения перевозками. В ноябре 1989 г. у комиссии интерес вызвали данные о степени успешности усилий депутатов. Так, из 69 замечаний, высказанных депутатами Брестского областного Совета при их отчётах перед избирателями в текущем созыве по работе автотранспорта, 43 были уже реализованы. Советы всех уровней в декабре 1983 г. наряду с другими органами власти получили задание выполнить постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О повышении эффективности использования автотранспортных средств в народном хозяйстве, усилении борьбы с приписками при перевозках грузов автотранспортом и обеспечении сохранности горюче-смазочных материалов». В конце 1980-х гг. возросли сложности во взаимоотношениях исполкомов местных Советов РСФСР и БССР и автопредприятиями, перешедшими на хозрасчёт.

Комиссии депутатов продолжали проводить в 1980-е гг. много конкретной работы. в отношении электротранспорта. В феврале 1981 г. в сфере внимания постоянной комиссии коммунальному хозяйству, благоустройству и дорожному строительству ВС БССР была работа министерства жилищно-коммунального хозяйства БССР по развитию электротранспорта. Особенность работы таких комиссий была в том, что на заседании одновременно рассматривались две справки о работе ведомства. Одна из них готовилась его представителем, и как правило содержала в большей степени положительные стороны. В то же время вторая справка готовилась депутатом, и уже в ней больше внимания обращалось на недостатки, чем на успехи, в чём одна из функций комиссии и заключалась.

Вопросы развития речного транспорта БССР также в 1980-е гг. остались в зоне внимания постоянной комиссии по транспорту и связи ВС БССР. На своём заседании в июле 1980 г. она рассмотрела ход выполнения речниками республики плановых заданий по перевозкам грузов. Внимание со стороны местных Советов к речникам было значительным в тех местах, где этот вид транспорта был более развит. Так, в июне 1983 г. сессия Брестского областного Совета наряду с другими вопросами рассмотрела проблему комплексного развития материально-технической базы и совершенствования работы речного транспорта. В ряде случаев депутаты Советов могли оперативно разрешить возникшую острую проблему в отношении транспорта и его работников. Так, с помощью комиссии по промышленности, энергетике, транспорту, связи и информатике ВС БССР в августе 1991 г. были решены вопросы по зарплате в отношении белорусских авиадиспетчеров, к чему были привлечены ВС и СМ БССР.

Выводы. Направления социально-экономической деятельности Советов в 1943-1991 гг. включали утверждение законов, издание указов Верховных Советов СССР, РСФСР и БССР, постановлений их Президиумов, проведение сессий Верховных Советов СССР, РСФСР и БССР, сессий областных и городских Советов депутатов, работу депутатских комиссий Советов всех уровней, запросы отдельно взятых депутатов, работу облисполкомов, горисполкомов и райисполкомов. Работа сессий была дополнительным

стимулом для развития транспорта, так и средством контроля за его состоянием, позволяла положительно влиять на перевозки, быстрее разрешать возникавшие проблемы, обращая внимание на них всех органов власти. Прения на сессиях были показательны для выяснения взаимоотношений между Советами и транспортными ведомствами. В меру своей компетенции Советы принимали отчёты о проделанной работе и рассматривали возможность проведения конкретных мероприятий по решению тех или иных проблем. Сила их воздействия увеличивалась присутствием на сессиях представителей партийных организаций. На транспортное обеспечение союзных республик СССР значительное влияние оказывали регулярно избираемые постоянные депутатские комиссии Верховных Советов РСФСР и БССР так как планы экономического развития республик утверждались с учётом их поправок. Важным направлением деятельности Советов всех уровней в изучаемый период было удовлетворение социально-бытовых потребностей подотчётного населения. В руках Советов было утверждение планов социально-экономического развития своих регионов, распределение финансовых средств на решение того или иного вопроса. Значительное влияние на решение вопросов, в том числе и транспортных, оказывали избирательные комиссии в Советы депутатов, особенно после оживления их деятельности во 2-й половины 1950-х гг., когда кандидаты в депутаты, проводя встречи с избирателями, давали им те или иные обещания, которые потом приходилось выполнять. Характерной чертой работы исполкомов местных Советов РСФСР и БССР в 50-80-е гг. XX ст. было подведение итогов многочисленных производственных соревнований, которые проводились в те годы. Значимой особенностью деятельности Советов всех уровней в изучаемый период была высокая степень зависимости от партийных организаций. Но в то же время депутатам Советов было легче, чем кому либо другому обратиться в партийные органы и попросить помощи. Забота о транспортном развитии городов и районов, укреплении связанного с ним дорожного хозяйства были в 50-80-е гг. XX ст. одними из основных направлений работы местных Советов. Областные Советы рассматривали состояние дел на транспорте в рамках закреплённой за ними территории, помогали устранению недостатков. Но полного успеха в этом направлении они добиться не могли из-за ограниченности своих полномочий, так материальные ресурсы находились в руках исполнительных комитетов и партийных органов, к которым и приходилось постоянно обращаться за содействием.

Список литературы:

1. Государственный архив Витебской области (ГАВО). - Ф. 1966. - Оп. 10. - Д. 15. - Л. 18.
2. Государственный архив Гомельской области (ГАГО). - Ф. 1174. - Оп. 7. - Д. 393. - Л. 131.
3. Колдомасов, Ю. Комплексное развитие и использование различных видов транспорта / Колдомасов, Ю. // Плановое хозяйство. - 1954. - № 4. - С. 67 - 78.
4. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). - Ф. 4 П. - Оп. 18. - Д. 35. - ЛЛ. 2, 24.
5. Повысить дисциплину на транспорте // Автомобильный транспорт. - 1958. - № 8. - С. 7 - 9.
6. Пушин, К. Мы всегда чувствуем твою помощь, Москва / Пушин, К. // Советская Белоруссия. - 1947. - 7 сентября. - С. 2.
7. Савицкий, Б., Мачуговский, В. Порочная система оплаты труда водителей // Социалистический труд. - 1956. - № 5. - С. 96 - 98.
8. Чадаев, Я. Улучшить координацию хозяйственной деятельности местных Советов и совнархозов / Чадаев, Я. // Плановое хозяйство. - 1961. - № 7. - С. 12 - 20.