

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОМИТЕТОВ НАРОДНОГО КОНТРОЛЯ БЕЛОРУССКОЙ ССР ПО
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТА
В 1966-1991 ГГ.

Р.В. Тимофеев

доцент кафедры истории Беларуси УО «ВГУ им. П.М. Машерова»,
кандидат исторических наук

Введение. Советская административная система в период своего существования создавала различные системы контроля с тем, чтобы повысить эффективность работы предприятий и организаций. Наиболее длительное время главная роль в такой системе отводилась Комитету народного контроля (КНК), что и вызвало интерес к его деятельности. В связи с тем, что и в современной Беларуси органы контроля играют значимую роль во всех сферах жизни общества, было бы важно обратиться к опыту этой самой массовой контрольной организации нашего недалёкого прошлого. Среди научных работ, которые касались работы КНК БССР можно отметить исследования В. Зайцева [1] и В. Макаревича [2], однако, проведены они были в иных политических условиях, чем сегодня, и раскрывали лишь период 1960-70-х гг. Более реалистичной является современная работа Э. Забродского [3], но она не затрагивала отношения КНК к транспорту.

Постановка задачи. Цель исследования: определить основные направления деятельности КНК БССР в транспортной сфере за 1966-91 гг. Задачи: показ проблем, которыми занимались на транспорте контрольные органы, определение степени их влияния на работу предприятий, выделение форм работы контролёров, их взаимодействие с государственными и общественными организациями. Для этого были проанализированы материалы из Национального архива Республики Беларусь, которые дали наиболее полное представление о направлениях работы КНК БССР, Государственного архива Витебской области, откуда взята конкретная информация о работе народных контролёров на местах, сборники документов и материалы периодической печати, отражающие в первую очередь активность групп содействия и постов КНК на транспорте.

Методы исследований. В работе использованы два блока методов: специально-исторический, который включает историко-генетическое и историко-сравнительное направление; общенаучный, в своей основе использующий индукцию и дедукцию, анализ и синтез.

Результаты и их обсуждение. Преобразование органов партийно-государственного контроля в конце декабря 1965 г. в КНК было связано с желанием органов власти привлечь как можно больше рабочих к делу контроля, осуществлять проверку исполнения директив правительства, принимать меры по устранению выявленных недостатков, вскрывать резервы для успешного развития экономики. Органы КНК с 1966 г. особое внимание уделяли вопросам контроля за исполнением решений органов власти по внедрению новой техники и передовой технологии производства, вскрывали факты неудовлетворительного положения дел в этой сфере, изучали причины, которые порождали подобные явления, добивались повышения ответственности хозяйственных руководителей за дело внедрения всего передового [4, с. 11, 14]. Активность как КНК, так и близких ей по направленности объединений: штабов и отрядов «Комсомольского прожектора», комиссий по осуществлению парторганизациями контроля за деятельностью администрации была увеличена с помощью постановления ЦК КПБ от 28 января 1967 г. «Об усилении работы по экономии и бережливости в народном хозяйстве республики». Органы КНК во 2-й половине 1960-х гг. принимали активное участие в осуществлении планов научной организации труда, особенно в условиях перехода предприятий на новую систему планирования. Разбирая деятельность КНК, необходимо учитывать факт того, что контролёры сами находились под полным надзором партийных органов. Так, в 1968 г. в адрес КНК были высказаны критические замечания, например, на Витебской областной партийной конференции. С одной стороны там была дана высокая оценка деятельности КНК и их внештатного актива. С другой стороны она, по мнению партийных делегатов, была далека от совершенства, так как у контролёров было ещё много нереализованных до конца мероприятий.

С момента своего образования КНК активно включился в работу, продолжая традиции своих предшественников и предлагая новые формы деятельности. Так, в соответствии с постановлением Совета Министров (СМ) СССР от 10 марта 1966 г. «Об обеспечении своевременной разгрузки вагонов и вывоза грузов с железнодорожных станций», например, КНК Витебской области на станциях и подъездных путях предприятий произвёл в 1966 г. проверку его выполнения и предложил меры по устранению недостатков. Для ускорения выгрузки грузов группы и посты народного контроля связывались с грузополучателями и выносили вопросы перевозок на обсуждение областного комитета народного контроля, где к виновным принимались строгие меры воздействия [5, лл. 1, 2]. Транспортники также и сами надеялись на контролёров. Например, комиссия по осмотру пассажирского хозяйства Витебского отделения Белорусской железной дороги (БЖД) в марте 1966 г., выяснив, что работы по подготовке к летним перевозкам велись медленно, передала информацию для реагирования в областной КНК. В результате совместными усилиями ситуация была исправлена.

Деятельность контролёров проходила максимально гласно. Так, инспекторы КНК БССР М. Чистов и А. Куликович в июне 1967 г. через газету «Советская Белоруссия» («СБ») сообщили о недостатках сохранности грузовых вагонов на БЖД, чем подтолкнули её управление принять дополнительные меры по предупреждению случаев их повреждений. Республиканский КНК в 1967 г. основное внимание уделил вопросу выполнения железнодорожниками принятых производственных обязательств по примеру Приволжской дороги, предложившей обеспечивать перевозки за счет использования внутренних резервов. Проверка КНК в августе 1967 г. показала, что руководители ряда министерств по-прежнему допускали сверхнормативные простои вагонов. Поэтому КНК БССР объявил выговор, сделал денежные начёты ряду должностных лиц.

Контролёрам приходилось решать самые разные хозяйственные вопросы. Например, руководство БЖД в июне 1967 г. обратилось за помощью к председателю КНК БССР Смирнову А.А. с тем, чтобы он помог расширить транспортную инфраструктуру Полоцкого нефтеперерабатывающего завода и устройство станции Новополоцк [6, лл. 78, 79]. С течением времени ситуация с этим вопросом была исправлена. Тем не менее одной из главных задач КНК был контроль за исполнением государственных решений. Чтобы улучшить ситуацию с погрузкой-разгрузкой вагонов в январе 1968 г. ЦК КПБ и СМ БССР издали соответствующее постановление, где КНК БССР поручили оперативно рассматривать вопросы, связанные с использованием подвижного состава и принимать строгие меры к руководителям, которые нарушали порядок работы [7, с. 2]. Особым направлением в работе контролёров было определение причин недостатков. Так, группы народного контроля г. Новополоцка в 1969 г. отметили то, что простой вагонов был вызван неравномерностью поступления грузов.

Наиболее активно народные контролёры действовали в отношении автотранспорта. Проведённая в июле-августе 1966 г. КНК БССР проверка установила, что Министерство автомобильного транспорта БССР (МАТ) и его автотресты провели подготовку к переходу на новую систему планирования. Однако, недостатком в работе автохозяйств, влиявшим на такой переход, по мнению контролёров, было отсутствие в ряде автохозяйств учёта расходования запасных частей и материалов по каждому автомобилю [8, лл. 4,5,6]. Всё время было много работы у групп содействия КНК. Так, такая группа в Лидской автоколонне № 2416 в 1966 г. занималась контролем расходования электроэнергии, сырья и топлива, в ходе которого с помощью разъяснительной работы был уменьшен расход ГСМ [9, с. 2]. У КНК были большие права, о своей работе ему докладывали те организации, у которых были выявлены недостатки. Так, в 1966 г. Витебский областной автотрест отчитался перед областным КНК за централизованный завоз грузов. Но по станции Витебск такая работа осуществлялась в одну смену, и так как обращения в партийные органы результатов не дали, автотрест предложил контролёрам помочь ему решить вопрос с организацией работы второй смены. Деятельность КНК была многоступенчатой и включала выявление недостатков, определение их причин, разработку мероприятий по их устранению.

Одной из форм работы КНК было издание постановлений. 22 августа 1967 г. появилось решение Витебского областного КНК, касавшееся неудовлетворительного выполнения постановления СМ БССР от 18 июля 1966 г. «О мерах по повышению эффективности использования автомобильного транспорта и снижению себестоимости перевозок грузов». Там было отмечено, что недостатки в использовании автотранспорта на перевозках были связаны с составлением заявок без необходимых расчетов [10, лл. 10,11]. Соответственно автотранспортникам были даны конкретные рекомендации по устранению нарушений.

На местах основную конкретную работу проводили группы содействия КНК. Контролёры Второго автобусного парка Минска в 1966 г. во время смотра по экономии и бережливости помогли сэкономить только за 9 месяцев его проведения 140 тыс. литров ГСМ. На автобазе № 6 Новополоцка в 1966-67 гг. контролёры-общественники занимались улучшением экономики производства, улучшением и совершенствованием технологических процессов. Основными направлениями работы народных контролёров Слуцкого автобусного парка в 1966 г. были: учёт пробега резины, расхода электроэнергии и топлива, правильность составления графиков движения, ремонт техники. Контролёры Минской автобазы № 1 в 1966-67 гг. обратили внимание руководства своего автохозяйства, что факты приписок происходили с молчаливого согласия обслуживаемых предприятий, которые не умели организовать рентабельную работу автотранспорта.

Для улучшения работы контролёров в структуре их организации происходили реорганизации. В марте 1967 г. по Брестской области контролёры были объединены в областную, Барановичскую и Пинскую городские комиссии по контролю за работой автотранспорта. Они занимались улучшением работы транспортных хозяйств, ликвидацией нарушений. За 1966 г. ими было проверено 60 тыс. единиц автотранспорта [11, с. 3]. Группы содействия КНК старались опираться на рабочих. За 1967 г. к народным контролёрам Минского городского управления пассажирского автотранспорта поступило и было внедрено 402 предложения с общим экономическим эффектом на 39,8 тыс. руб.

Ряд вопросов постоянно оставался для контролёров актуальным. Органы КНК в 1967-68 гг. провели массовую проверку выполнения постановления правительства об экономном расходовании жидкого топлива. Только в Брестском и Минском областных автотрестах они обнаружили за 1967 г. перерасход 3 млн. литров бензина. По данным КНК БССР большое количество автомобилей МАТа выпускалось в 1967-68 гг. на линии с неисправными спидометрами или вовсе без них, что приводило к припискам. В 1967 г.,

например, в 9 хозяйствах было приписано в путевых листах 11 тыс. тонн грузов, в связи с чем незаконно было списано 7 тыс. литров бензина [12, с. 2]. Контролёры в 1968 г. отмечали, что МАТ и автотресты неоднократно рассматривали на коллегии вопросы перерасхода горючего, намечали мероприятия, издавали инструкции и приказы. Но, к сожалению, все это зачастую оставалось на бумагах. КНК отметил, что проверки и ревизии, проводимые работниками МАТ и автотрестов, нередко носили поверхностный характер. Так, в 1967 г. четыре раза проверялась Брестская автоколонна № 2402, но завышения норм расхода топлива обнаружено не было.

Обоснованием деятельности КНК были достигнутые результаты. Так, группа народного контроля Минского городского автотреста во главе с Т. Лаврентьевым в 1968 г. основное внимание уделила предотвращению фактов расхищения государственной собственности и более эффективному использованию автомобилей. После того как эта группа КНК в 1968 г. выявила простои машин под погрузкой кирпичом, она с помощью городского КНК смогла резко их уменьшить. Областная комиссия по контролю за работой автотранспорта Брестского КНК в 1968 г. широко применяла такие формы проверки, как проведение массовых рейдов с участием общественных организаций и должностных лиц автохозяйств. Там обращалось особое внимание на выполнение графиков движения автобусов и работу диспетчеров. В свою очередь Могилёвская областная комиссия в 1967 г. провела 14 заседаний, где были рассмотрены вопросы улучшения работы автотранспорта по обслуживанию населения. Большим злом у автотранспортников были нарушения финансовой дисциплины, когда водителями присваивались деньги за проезд, а действенных мер по ликвидации таких явлений принималось недостаточно, о чём было заявлено на собрании партийно-хозяйственного актива Витебской области. То есть у КНК эффективность работы, несмотря на достигнутые успехи, всё ещё была недостаточно высокой.

Вопросы, поднимаемые контролёрами касались всех сфер деятельности транспорта. В 1968-69 гг. КНК БССР большое внимание обращал на качество ухода и своевременного ремонта автомобилей. Но работа авторемонтных предприятий была неудовлетворительной, так как только за 1968 г. они получили 1419 рекламаций или на 16,4% больше, чем в 1967 г. [13, с. 2]. В ходе проверки выполнения постановлений ЦК КПБ и СМ БССР от 20 мая 1967 г. и СМ БССР от 19 марта 1969 г. по улучшению обслуживания населения республики городским пассажирским автотранспортом КНК БССР выяснил, что не был решён вопрос со строительством павильонов с помещениями для диспетчеров и водителей. Из-за неудовлетворительного состояния проезжей части улиц автобусы часто сходили с линии по причинам поломок [14, л. 17]. Поэтому контролёры поручили Госстрою БССР и Минскому горисполкому разрешить выявленную проблему.

В изучаемый нами период деятельность КНК охватывала все виды транспорта. Так, по сигналу председателя группы содействия КНК Управления Витебского трамвая Зайцева С.П. в 1967 г. была произведена ревизия финансово-хозяйственной деятельности завкома управления и вскрыты нарушения [15, л. 97]. К сожалению результаты работы контролёров не всегда были эффективными. В мае 1968 г. республиканский семинар контролёров пассажирского транспорта при участии областных комиссий КНК отметил непринятие мер по вскрытым контролёрами нарушениям.

В отношении речного транспорта КНК БССР выяснил, что в 1965-70 гг. постоянно ухудшалось техническое состояние флота по причинам недостаточного внимания Главного управления речного флота при СМ БССР к вопросам бережного отношения к судам при перевозках грузов, вопросам их текущего и капитального ремонта, повышения квалификации плавсостава, поддержанию благоприятной для эксплуатации флота судоходной обстановки [16, л. 21]. Лишь в середине 1970-х гг. ситуация здесь при помощи совместных усилий контролёров, государственных органов управления и самих речников была значительно улучшена.

На Минском авиапредприятии контролёры определили, что за 1966 г. простой рейсовых самолётов составил 75 дней, а план перевозок не был выполнен. Причинами простоев оказалось отсутствие слаженной работы между ремонтными мастерскими и отделами обеспечения. По итогам проверки КНК БССР в 1968 г. определил, что Центральное агентство Минска не имело прямых каналов связи с Московским бюро, что приводило к затратам большого количества времени на получение справок о свободных местах. Подтверждением недостатков было появление 24 сентября 1969 г. постановления КНК БССР «О серьёзных недостатках в обслуживании пассажиров Белорусским управлением гражданской авиации на воздушных линиях».

Работать в группах содействия КНК не каждому оказывалось по силам. Поэтому, например, на партийном собрании Полоцкого управления нефтепровода «Дружба» 9 июля 1968 г. было решено освободить от должности председателя группы народного контроля [17, л. 75]. Новый состав контролёров решил экономнее расходовать трудовые и материальные ресурсы, добиваться своевременного устранения недостатков.

Регулярно в изучаемый период появлялись решения органов власти, следить за реализацией которых было одной из задач КНК. Постановление ЦК КПСС от 3 февраля 1972 г. обратило внимание на то, что хозяйственные руководители часто мирились с наличием прогулов и опозданий. Некоторые проблемы на транспорте, несмотря на неоднократные попытки их разрешения, в том числе и со стороны контролёров, продолжали оставаться актуальными. Внештатный отдел Барановичского городского КНК в 1970 г. больше всего внимания уделял рациональному использованию железнодорожного подвижного состава. Для

устранения недостатков контролёры принимали на местах конкретные меры, включавшие пополнение погрузочных участков специальной техникой [18, с. 2]. Контролёры со станции Минск-Восточный в мае 1973 г. обратили внимание государственных органов постоянный планов погрузочно-разгрузочных работ станкостроительным заводом в Минске. Группам содействия КНК приходилось много следить за техническим состоянием предприятий транспорта. В Оршанском локомотивном депо в 1971-72 гг. она занималась вопросами улучшения использования резервов производства и улучшала качество ремонта локомотивов. С помощью контролеров Брестского вагонного депо в апреле 1972 г. было завершено внедрение нового технологического процесса.

Главным показателем работы контролёров было достижение ими конкретных результатов. На станции Светлогорск контролёры за 1973 г. смогли снизить простой вагонов на 1 час. Под влиянием контролёров в Республиканском объединении «Белсельхозтехника» простой вагона в 1971-74 гг. за счёт повышения уровня механизации погрузочно-разгрузочных работ были снижены на 26,6% [19, л. 130]. Однако, по ряду объективных и субъективных причин во многих местах оставалось превышение норм простоя вагонов, что заставляло контролёров продолжать работу. Так, проведённая в марте 1975 г. по всей республике проверка показала, что руководители ряда министерств неудовлетворительно осуществляли меры по усилению перевозок грузов железной дорогой, не обеспечивали своевременной погрузки и разгрузки. Руководители министерств и БЖД вместо оказания практической помощи подведомственным предприятиям ограничивались изданием приказов, надлежащий контроль за выполнением которых не осуществляли. Подобные недостатки отмечались и в специализированных постановлениях органов власти. Исправляя отмеченные недостатки, на БЖД в мае 1975 г. были осуществлены мероприятия по повышению уровня механизации погрузочно-разгрузочных работ, улучшению организации разгрузки вагонов в ночное время, выходные и праздничные дни.

Координировал и направлял работу народных контролёров в пределах республики КНК БССР. В январе 1979 г. он вновь рассмотрел вопрос «О фактах срыва выполнения некоторыми министерствами и ведомствами республики директивных указаний по обеспечению бесперебойной работы железнодорожного транспорта в предновогодние и праздничные дни». В мае 1979 г. отдел топливной промышленности, энергетики, транспорта и связи КНК разработал план проверки соблюдения дисциплины в деле обеспечения перевозки грузов и использования подвижного состава на БЖД. Проверка была подготовлена в целях устранения причин срывов выполнения заданий по перевозкам [20, лл. 3, 4]. Контролёры занимались проверкой выполнения планов погрузки, определяли причины недогрузки, выделяли временные периоды, когда не выполнялись планы и по каким предприятиям это происходило.

Ответом на критику и предложения КНК БССР был приказ начальника БЖД, изданный в августе 1979 г. и касавшийся нарушений дисциплины перевозок грузов на Брестском отделении. Приказ отметил, что за 1978 г. произошли потери погрузочных ресурсов на 1,5 млн. тонн по причине неудовлетворительного использования вагонов, замедления оборота и невыполнения простоев вагонов, происходили массовые переадресовки вагонов [20, лл. 69, 70]. В итоге приказом начальника отделения виновные были наказаны и их обязали принять меры по устранению недостатков. Одной из причин невысокой эффективности работы ряда отделений БЖД контролёры в 1979 г. определили как отсутствие обоюдосторонней информации между грузоотправителями и грузополучателями. Поэтому КНК БССР пришлось объяснить железнодорожникам преимущества круглосуточного приёма и передачи информации о перемещениях грузов. Под влиянием контролёров стал распространяться опыт предприятий и станции Витебск, которые первыми в июле 1979 г. перешли на круглосуточную телетайпную связь. Вскоре была создана и система организации грузовой информации на базе поездных сообщений, собранных в памяти ЭВМ со всей БЖД. То есть КНК не только выявлял те или иные недостатки, но и помогал внедрению и распространению более рациональных форм транспортной работы.

Большим количеством вопросов приходилось заниматься КНК в отношении автотранспорта. Об имевшихся там проблемах свидетельствовал, например, собственный приказ МАТа БССР от 3 сентября 1970 г., связанный с нарушениями инструкции о порядке снабжения, выдачи и учета билетов на проезд в автобусах, контроля и учета выручки от перевозки пассажиров и багажа [21, лл. 87, 88]. Наличие случаев присвоения денежной выручки работниками автотранспорта и невнимательного отношения к пассажирам в феврале 1977 г. отметила и сессия Верховного Совета БССР. Контролёры продолжали рассматривать ход реализации решений принятых органами власти. Так, изданное 22 сентября 1971 г. постановление КНК БССР касалось выполнения указаний ЦК КПБ и СМ БССР по обеспечению безопасности движения автотранспорта. КНК БССР в 1971 г. обратил внимание и на то, что руководители автохозяйств фактически не несли ответственности за бесхозяйственное использование автомобилей и предложил исправить ситуацию в этом вопросе.

Народный контроль существовал одновременно с ведомственным. Так, правительство республики в июне 1971 г. утвердило Положение о контрольно-ревизорской службе МАТ БССР. Но, огромной проблемой ведомственного контроля было то, что водители очень часто заранее знали о проверке. Как раз здесь и проявлялось преимущество народных контролёров, которые в вопросе определения времени своей работы были более независимы. Близкими к КНК по направленности действий были созданные 16 октября 1972 г. по решению СМ БССР и Белсовпрофа комиссии общественного контроля за безопасностью движения на предприятиях автотранспорта и городского электротранспорта.

Автотранспортники сами часто обращались в КНК за помощью, с тем чтобы решить какой-нибудь сложный вопрос. Так, в 1971 г. Витебскому областному КНК в главе с Ф.А. Сургановым было доложено о том, что по причинам отсутствия согласованности со стороны заготовительных организаций и колхозов, транспорт Витебского автотреста использовался непроизводительно [22, л. 36]. В свою очередь КНК БССР искал содействия у СМ БССР, Президиум которого, например, 17 июня 1971 г. на своём заседании рассматривал записку КНК БССР о неудовлетворительном использовании автобусов. У СМ БССР были свои вопросы к качеству работы всех направлений контроля, о чём свидетельствовало изданное им в мае 1972 г. постановление, касающееся усиления контроля за работой автотранспорта и использования ГСМ. Характерной чертой контролёров было то, что они выделяли и положительные явления в работе транспортников.

Тем не менее из года в год количеств проблем у автотранспортников не уменьшалось. В январе 1974 г. контролёры выявили факты того, что они не принимали меры по улучшению использования грузового автотранспорта, все еще не были изжиты факты приписок невыполненных работ, предприятия не осуществляли регулярных взаимных проверок объемов перевозимых грузов. Поэтому КНК БССР обязал руководителей министерств осуществить мероприятия по устранению вскрытых недостатков в использовании грузового автотранспорта. Должностные лица, допустившие бесхозяйственность были привлечены к ответственности. Проверкой КНК БССР в январе 1977 г. было установлено, что руководители Брестского областного автоуправления не сделали выводов из постановлений СМ БССР об экономном расходовании топлива. Поэтому в этом направлении контролёры на местах вновь активизировали свою деятельность.

Широкое поле деятельности было у групп содействия КНК. Контролеры Могилёвской автоколонны № 2426 в 1974 г. проводили сверки объемов выполненных работ с данными обслуживаемых предприятий, вскрывали приписки и выявляли их виновников, следили за дисциплиной водителей [23, с. 2]. Контролёры часто напрямую реагировали на замечания населения, касавшиеся его транспортного обеспечения. Так, председатель группы КНК Старобинского поселкового Совета П. Лапунин в сентябре 1977 г. выступил с предложением перенести автобусную станцию в центр Старобина, где она располагалась раньше. Эффективность работы контролёров была важным фактором для решения производственных вопросов. Так, их усилиями наводился порядок с движением городского автотранспорта в вечерние часы, и рабочим вторых смен уже не надо было раньше времени уходить с предприятий, чтобы доехать домой.

Не оставался без внимания контролёров и электротранспорт. Для усиления эффекта от своей деятельности они старались работать совместно с другими органами. Так, КНК БССР в своей совместной записке с СМ БССР от 30 октября 1970 г., направленной в Министерство коммунального хозяйства БССР (МКХ), отметили недостатки в работе городского пассажирского транспорта, в первую очередь слабую регулярность движения. Отвечая на замечания контролёров, МКХ в целях исправления ситуации предложило поручить Госплану БССР рассмотреть вопросы о дополнительном выделении средств на развитие электротранспорта.

Только совместные усилия различных служб могли дать значимый конечный результат в улучшении работы транспорта. Так, в январе 1972 г. ГАИ Минска выявила грубые нарушения трудовой дисциплины некоторых водителей трамваев и троллейбусов, что заставило местное ТТУ исправить ситуацию. Совместной проверкой, проведенной в мае 1979 г. Министерством финансов БССР и КНК БССР, было выявлено, что в республике повсеместно допускались нарушения графиков движения городского пассажирского транспорта.

Недостатком в работе самих народных контролёров было то, что его низовые подразделения не всегда отличались оперативностью. Так, в Витебском трамвайном управлении в 1975 - 1976 г. контролёры не смогли, по словам его партийного бюро, создать противодействие нарушителям дисциплины. По мнению СМ БССР, отражённом в постановлении «О серьезных недостатках в работе городского транспорта республики» 1979 г., контрольно-ревизионная служба и общественные контролеры слабо осуществляли контроль за соблюдением правил перевозок, неудовлетворительно был поставлен и ведомственный контроль, в связи с этим в большинстве случаев нарушений не вскрывались.

Свои вопросы у КНК БССР были и к работе речного транспорта. Так, по результатам его проверки на 1 января 1973 г. неудовлетворительным оказалось техническое состояние барж для транзитных перевозок. Основными причинами оказался износ судов в трудных условиях эксплуатации, нарушение положения о предупредительном ремонте, нецелевое использование выделенных на ремонт средств. Было выяснено, что руководители флота недостаточно качественно осуществляли управление подведомственными предприятиями и вели работу по использованию внутренних резервов производства, не был достигнут ряд важнейших показателей использования флота. Вследствие грубого нарушения правил плавания и трудовой дисциплины имело место большое количество аварийных происшествий и брака в работе [16, лл. 21, 22].

В целях ликвидации недостатков КНК БССР в феврале 1974 г. провёл семинар с председателями групп народного контроля предприятий речного флота, где произошёл конкретный разбор положения дел в отрасли. Затем при участии групп КНК были выполнены мероприятия по устранению недостатков, благодаря которым в 1974 г. флот перевыполнил доведённые ему плановые показатели, более качественно был проведён судоремонт, обеспечено строгое соблюдение схемы движения и обработки флота при перевозках руды. Тем не менее, несмотря на значительное улучшение использования флота, во 2-й

половине 1970-х гг. продолжали иметь место серьёзные недостатки в эксплуатационной деятельности, например, портов и пристаней.

Важный участок для работы у контролёров был везде. Так, в Минском авиапредприятии группа КНК во главе с С. Свиридовичем в 1976 г. занималась вопросами охраны государственной собственности, повышения культуры обслуживания пассажиров, обеспечения безопасности полетов [24, с. 15]. Деятельность КНК БССР часто приносила осязаемый успех. Так, в ходе проверки выполнения его постановления от 5 июля 1977 г. «О недостатках в обслуживании населения пассажирским транспортом» было отмечено, что авиаторы улучшили культуру обслуживания пассажиров с помощью повышения регулярности полётов, достигшей в конце 1977 г. 91,6% [25, лл. 67, 68]. Контролёрами постоянно решались самые острые вопросы. Так, в зоне внимания КНК БССР в декабре 1978 г. оказались недостатки в использовании авиации при перевозках грузов. Было выяснено, что руководители ряда предприятий для доставки продукции не всегда обоснованно использовали авиацию, а авиаторами допускались случаи доставки грузов не по назначению. Поэтому областному КНК было дано поручение привлечь к ответственности виновных лиц, что и было сделано.

Контроль охватывал все виды транспорта. С помощью Гомельского КНК в 1970 г. были решены вопросы по улучшению работы Гомельского хозрасчетного участка Главгаза БССР. Группа КНК Полоцкого управления нефтепровода «Дружба» во главе с председателем Ляховым И.В. в 1973-74 гг. регулярно проводила работу по сохранности государственной собственности и правильному использованию материальных ценностей [26, л. 58]. Но не все вопросы были в реальной компетенции групп содействия КНК и, например, вопросы финансовой ревизии в Нополоцком управлении нефтепровода «Дружба» пришлось в феврале 1979 г. разбирать Новополоцкому городскому КНК.

В целях упорядочения деятельности контролёров в январе 1980 г. Верховным Советом СССР был принят «Закон о народном контроле СССР», исходя из которого его структура включила посты и группы в трудовых коллективах, районные и областные КНК, образованные соответствующими Советами народных депутатов [27, с. 2]. Для расширения влияния контролёров в изучаемый период действовала практика избрания председателей комитетов КНК в состав партийных бюро предприятий. Постановление ЦК КПСС от 17 января 1980 г. подчеркнуло факты того, что деятельность КНК не всегда концентрировалась на вопросах, от решения которых зависело выполнение государственных планов, допускалось в ряде случаев примиренческое отношение к различным нарушениям и к фактам бесхозяйственности. Поэтому ЦК компартий союзных республик, КНК СССР должны были обеспечить реализацию положений Закона о народном контроле. Партийные и советские органы должны были оперативно рассматривать предложения органов КНК, принципиально реагировать на вскрываемые ими недостатки, пресекать случаи преследования контролёров.

Работы для контролёров было предостаточно. Так, постановление ЦК КПБ и СМ БССР, принятое в апреле 1980 г. направило их на реализацию мер по обеспечению сохранности грузов и предотвращению хищений на железнодорожном, речном и автомобильном транспорте. Контролёры должны были учитывать также и решения ноябрьского Пленума ЦК КПСС 1979 г. об укреплении государственной дисциплины. КНК БССР в 1984 г. усилил своё внимание к работе областных, городских и районных комитетов народного контроля, стал больше оказывать им практической помощи. Но Верховный Совет БССР в марте 1985 г. отметил, что КНК БССР еще не добился активной работы всех комитетов. Поэтому его обязали следить за соблюдением договорных обязательств и поиском резервов повышения эффективности производства. В целом органы КНК работали в направлении повышения качества работы и проведения режима экономии. Задачами контролёров было также противодействие местничеству и разбор причин нарушений.

Важной сферой работы народных контролёров осталась железная дорога. Так, Витебский областной КНК в 1980 г. проверил состояние обеспечения сохранности перевозок грузов на местном отделении БЖД и выявил факт того, что руководство отделения не принимало должных мер по сохранности ценностей и наносило ущерб государству из-за краж. С помощью наказания виновных размеры нарушений были уменьшены, но, к сожалению продолжали иметь место. Такие факты говорили о том, что группы содействия КНК не смогли предотвратить подобные явления. То есть количество проверок не перерастало в качество, в то время как за 1980 г. - 1 полугод. 1981 г. группами дозорных на БЖД их было проведено свыше 6 тысяч. По ряду направлений контролёры добились значимых успехов. Так, положительный опыт распространения новой системы информации о движении грузов на БЖД в июле 1981 г. был отмечен на Всесоюзном совещании заведующих отделами транспорта и связи КНК и председателей групп КНК управлений железных дорог СССР. В расширении сферы действия этой системы, сократившей простой подвижного состава на 5 мин., была и заслуга контролёров, что отметил председатель КНК БССР М.И. Лагир [28, с. 3]. Отдел топливной промышленности, энергетики, транспорта и связи КНК БССР во главе В. Рябенко в 1980 г. занимался распространением контейнеров, что позволило уменьшить простой вагонов на подъездных путях предприятий.

Одной из важных проблем, на которую в сентябре 1981 г. обратил своё внимание КНК БССР, была недогрузка вагонов потребителями, что снижало уровень их рационального использования. Чтобы выполнить плановые показатели заказчики превышали объёмы выполненных работ, например, в 1980 г. по предприятиям Белкоопсоюза приписки составили 46 тыс. тонн в год. Здесь контролёры противостояли тому, что ряд руководителей вместо работы по совершенствованию технологий и внедрению механизации

занимались сокрытием реального положения дел. Некоторые вопросы работы транспортников находились под контролем постоянно. Так, в феврале 1982 г. под председательством КНК БССР состоялось совещание, где был рассмотрен вопрос о проведении проверки использования вагонов на подъездных путях и станциях. Целью проверки было повышение эффективности работы транспорта и соблюдение им графиков движения. Соответственно, например, Первомайский районный КНК г. Витебска, группы народного контроля, в 1982 г. провели проверку соблюдения правил погрузки, выгрузки и норм простоя вагонов. После проверки под влиянием контролёров руководством предприятий были приняты организационно-технические меры по устранению недостатков, созданы посты народного контроля на участках, которые вели погрузочно-разгрузочные работы.

Многое в работе контролёров зависело от позиции руководства предприятий. Так, группы содействия КНК на Брестском отделении БЖД пользовались поддержкой у его руководства и поэтому материалы проверок в 1982 г. обсуждались на еженедельных совещаниях у начальника отделения Н. Шафаренко. У КНК были значительные полномочия. Так, городские КНК республики в 1983 г. отстраняли от должностей и производили денежные начёты на тех руководителей, которые допускали высокие сверхнормативные простои вагонов. Без контролёров редко обходились значимые мероприятия, связанные с развитием транспорта. В мае 1983 г. они приняли участие в расширенном заседании коллегии МПС и президиума ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства, где были обсуждены меры по улучшению организации пассажирских перевозок. Важным направлением работы контролёров было выяснение уровня удовлетворения потребностей населения в транспортных услугах. В результате проверки, проведённой Витебским областным КНК, было выяснено, что в 1987 г. по местному отделению БЖД годовой план по транспортным услугам был недовыполнен на 13% [29, л. 14]. Поэтому контролёры стали важными союзниками пассажиров, в частности по вопросу открытия новых остановочных пунктов пригородных поездов в местах расположения садово-огороднических кооперативов.

В результате проверки эффективности использования подвижного состава, организации пассажирских перевозок и обслуживания пассажиров на Витебском отделении БЖД, проведённой 25 ноября 1987 г. областным КНК, было выяснено, что на отделении по нераспорядительности ряда работников станций и отделения допускались частые случаи срыва графика отправления поездов. Под давлением контролёров железнодорожники были вынуждены направить больше своих усилий и средств на этот проблемный участок. Всё время остро стоял на транспорте вопрос с экономией ресурсов. Так, в 1989 г. КНК БССР провёл обследование использования электрической и тепловой энергии на шести предприятиях БЖД, в том числе на Брестском и Барановичском локомотивном депо. В целом фактов расточительного использования энергии обнаружено не было, но резервы экономии электроэнергии использовались там не полностью [30, лл. 7, 8].

Контроль за работой железнодорожников происходил со всех сторон. В январе 1983 г. Белорусская транспортная прокуратура и редакция газеты «СБ» провели совместный рейд по ряду станций Минского отделения БЖД, так как к ним поступали жалобы на нарушение дисциплины его работниками. В соответствии с поручением КНК БССР и Витебского областного КНК внештатным активом контролёров совместно с работниками прокуратуры, ОВД райисполкома в августе-сентябре 1984 г. была организована массовая проверка исполнения указаний органов власти по сохранности сельхозпродукции при её перевозках транспортом. В Минском локомотивном депо работники Госнефтеинспекции в 1984 г. проводили проверку использования нефтепродуктов, выявили много недостатков в хранении и потреблении ГСМ.

Органы власти в ряде случаев считали проводимый контроль недостаточно эффективным. Так, постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 5 августа 1983 г., направленное на улучшение использования автотранспортных средств отметило, что недостатки в работе были вызваны как ослаблением дисциплины, так и недостаточным контролем. Поэтому партийным и советским органам, республиканским кабинетам министров было поручено решать эти вопросы, что они и попытались сделать с привлечением КНК. В республике часто проводили различные рейды по контролю за работой автотранспорта и улучшением культуры обслуживания. Но через некоторый промежуток времени эффект от них становился минимальным. Больше пользы в этом вопросе было от НК. Так, если по ведомственной линии за 1979-80 гг. в Осиповичской автобазе. каких-либо существенных нарушений выявлено не было, то в 1981 г. народные контролёры определили, что там постоянно завывшался вес грузов, в результате чего был приписан грузооборот на 1 млн. тонно-километров.

Главным для контролёров оставалось достижение конкретного результата. За 1983 г. на Брестском автокомбината № 1 с помощью их группы во главе с В.Е. Юдиным было сэкономлено 57500 литров бензина, а в 1984 г. она противодействовала припискам и потребовала проводить точную регулировку двигателей [31, с. 4]. Важным было и принятие решений по быстрому реагированию на недостатки. Так, активисты группы КНК в январе 1983 г. выявили причины потерь рабочего времени при выходе автомобилей на задания в Борисове, Материалы проверки группа передала на обсуждение производственного совещания автотранспортников, которое приняло соответствующее постановление. Несмотря на предпринимаемые контролёрами усилия нарушения не исчезали. Более 1 млн. руб. штрафов за сверхнормативный простой автомобилей под грузовыми операциями уплатили в 1 полугод. 1984 г. предприятия и организации республики. Однако, без активности КНК недостатков было бы ещё больше.

Контролёры сделали вывод и о том, что наиболее благоприятной средой для всевозможных нарушений были бесхозяйственность и бесконтрольность.

Контрольные функции в отношении автотранспорта КНК помогали выполнять различные организации и объединения. Так, Минская городская комиссия при облсовпрофе по контролю за работой общественного пассажирского транспорта в 1980 г. провела мероприятия по улучшению работы автомобильных и электротранспортных предприятий города. ГАИ г. Минска во главе с начальником И.Худеевым в 1981 г. обратило внимание руководителей предприятий на то, что бесконтрольность в деле хранения транспорта создавало благоприятные условия для использования его водителями в личных целях. Ряд проверок отличался своей масштабностью и выявлял как положительные, так и отрицательные факты. КНК БССР в марте-июле 1986 г. совместно с управлением ГАИ МВД БССР проверил выполнение постановления ЦК КПБ и СМ БССР от 16 сентября 1983 г. в части организации контроля за эксплуатацией автомобилей и автобусов. Было установлено, что в результате принятия комплекса мер улучшилось планирование и учет работы автомобилей, сократились их сверхнормативные простои и порожние пробеги. Вместе с тем оказались нередкими случаи бесконтрольной эксплуатации транспорта. В ходе проведенных в I квартале 1986 г. проверок было задержано 3950 грузовых автомобилей и 189 автобусов, использовавшихся не по назначению двигателей [32, лл. 54, 56]. За это руководители предприятий были привлечены к ответственности районными комитетами народного контроля.

В свою очередь Витебский областной КНК в феврале 1988 г. установил факты необоснованного закрытия автобусных маршрутов. По мнению контролёров нерентабельность как причина закрытия стала в тот период удобным прикрытием от жалоб населения. В конце 1980-х гг. контроль происходил уже в сложных условиях социально-экономического кризиса в республике, что резко снизило его эффективность. Правоохранительные органы не всегда должным образом реагировали на сообщения о хищениях водителей, в то время как, только должностными лицами МАТа в 1987 г. было выявлено 5 тыс. случаев присвоения водителями и кондукторами части выручки [33, с. 2]. В 1990 г. КНК обратил особое внимание на предотвращение использования государственного транспорта в личных целях, случаи которого возросли из-за примиренческого отношения к этому явлению самих транспортников.

В той или иной степени нарушения контролёрами выявлялись в каждом транспортном подразделении. Одним из негативных фактов в работе Витебского трамвайно-троллейбусного управления (ТТУ) в 1980 г. оказалось хищение денежных средств путем злоупотребления служебным положением. Большой проблемой оказалось выполнение графиков движения по многим троллейбусным маршрутам Минска в 1982 г., на что обращали внимание народные контролёры местного ТТУ. За замечания виновным приходилось отвечать. Так, под давлением контролёров, в 1985 г. работники Минского ТТУ, допустившие нарушения, были лишены премий, переведены на нижеоплачиваемую работу, отпуск им был перенесён на зимнее время. К сожалению общая нестабильность в республике в конце 1980-х гг. повлияла на активность контроля. Так, уже в 1988 г. уменьшились объёмы работы групп и постов КНК, которые занимались контролем, что негативно сказалось на качестве работы, например, городского транспорта.

Без внимания народных контролёров не оставался ни один важный вопрос и работы речников. Так, в 1981 гг. контролёры занимались вопросами ускорения строительства в Витебске нового порта, что позволило увеличить объём перевозок. Недостатков в работе речников, которые приходилось исправлять контролёрам, всегда хватало. Только за 1 полугод. 1984 г. в речных портах республики с нарушением сроков было обработано 22,9 % общего количества судов. Большое место занимали у контролёров вопросы правильного расходования государственных средств. В мае 1987 г. Витебский областной КНК силами внештатных инспекторов и с участием заместителя Витебского транспортного прокурора Коноплевой Н. проверил порядок начисления премий в речном порту «Витебск». По итогам проверки речников обязали исправить допущенные нарушения.

Трудностей хватало у всех, например, у авиаторов Витебского аэропорта в 1980-81 гг. существовала проблема сохранности перевозимых грузов. Однако, в ряде случаев транспортники выступали против многочисленных проверок, считая их не всегда обоснованными. От контроля, тем не менее, было больше пользы, чем вреда. Так, на Минском авиапредприятии в 1982 г. были созданы штабы «За культуру обслуживания» и «Качество», которые организовывали рейды по контролю за состоянием самолётов, проверяли готовность самолётов к вылету [34, с. 1]. Во 2-й половине 1980-х гг. количество претензий к работе авиаторов стало неуклонно расти, недостатки в их работе касались несовершенства действовавшего порядка обработки грузов, почты и багажа пассажиров. Большие хищения грузов произошли в 1988-89 гг. в аэропорту Минск-2, когда он стал использоваться как одна из перевалочных баз по доставке гуманитарной помощи.

В каждом транспортном направлении народные контролёры определяли для себя важное направление работы. Так, в феврале 1980 г. КНК БССР рассмотрел вопрос о срыве ввода в эксплуатацию газопровода-отвода Орша-Витебск и неудовлетворительном строительстве системы газоснабжения г. Витебска. Было выяснено, что неудовлетворительный ход строительства был связан с отсутствием проектов производства и плохой организации. За неприятие действенных мер по вводу в эксплуатацию газопровода КНК БССР виновным объявил выговор. Важность трубопроводного транспорта всё время возрастала и поэтому отдел топливной промышленности, энергетики, транспорта и связи КНК БССР в 1980-е гг. направил свои усилия на выполнение заданий по росту объёмов потребления газа в республике [35, с. 35]. Но в конце 1980-х гг.

эффективность народного контроля пошла на убыль, и он уже не мог как раньше относительно быстро и четко противодействовать нарушениям, но не прекращал своей деятельности.

Выводы. Одной из своих задач КНК БССР видел в оказании помощи населению республики в более полном обеспечении транспортными услугами. КНК препятствовал увеличению масштабов злоупотреблений в транспортной сфере. После проверок принимались меры по наказанию виновных и ситуация хотя бы на время исправлялась. Органы контроля постоянно обращали внимание на недостатки в использовании транспортных средств, настаивали на устранении недостатков, следили за ходом реализации намеченных мероприятий, тем самым повышали эффективность существовавшей хозяйственной системы.

Контролёры занимались анализом причин, которые приводили к недостаткам и давали чёткие и обширные рекомендации по их устранению. Обычной практикой был контроль за выполнением таких рекомендаций. Предприятия и ведомства обязаны были давать и давали отчёты КНК об исправлении выявленных недостатков. Эффективность контроля во многих случаях зависела от взаимодействия КНК с партийными органами. В поле зрения активистов комитета, членов групп и постов народного контроля попадали такие вопросы, как обеспечение сохранности вагонного парка и перевозимых товарно-материальных ценностей, усиление взаимодействия различных видов транспорта. Часто народные контролёры проводили совместные мероприятия с другими организациями имевшими права контроля, такими как комиссии Советов народных депутатов, профсоюзные комитеты и штабы «Комсомольского прожектора».

Тем не менее простые вагоны, порожние пробеги автомобилей, низкое качество предоставленных транспортных услуг, потери и хищения топлива и других материалов на транспорте так и остались нерешённой проблемой органов за весь изучаемый период. На самом высоком уровне шла поддержка комитетов народного контроля в 1966-70-е гг., так как КНК сыграл значимую роль, если не по искоренению хищений и непроизводительных затрат на транспорте, то по их уменьшению. Без активности контролёров ситуация в этих вопросах была бы более плачевной. Деятельность групп содействия КНК на предприятиях не было высокоэффективной, так как во многом их представители проверяли «сами себя» и находились под давлением администрации, что давало возможность утаивания недостатков. Постоянно на повестке дня контролёров находился и вопрос связанный с безопасностью движения. В целом органы народного контроля БССР обращали пристальное внимание на транспорт, так как от него зависела жизнь республики практически во всех сферах, и без решения транспортных проблем нельзя было добиться стабильности социально-экономического развития.

Источники и литература:

1. Зайцев, В.М. Руководство Компартии Белоруссии деятельностью органов народного контроля (1966 - 1970 гг.) / В.М. Зайцев. Автореферат на соискание учёной степени кандидата исторических наук. Минск: ИИП при ЦК КПБ, 1973.
2. Макаревич, В.А. Общественный контроль в условиях коммунистического строительства (1959 - 1970 гг.) (На материалах Белорусской ССР) / В.А. Макаревич. Автореферат на соискание учёной степени кандидата исторических наук. Минск: ООИ АН БССР, 1981.
3. Забродскі, Э. Камітэт народнага кантролю / Э. Забродскі // Энцыклапедыя гісторыі Беларусі у 6 т. Т. 4. Мінск: «Беларуская Энцыклапедыя», 1997. - С. 51.
4. Залужный, В. Органы народного контроля в борьбе за повышение эффективности общественного производства / В. Залужный // Социалистический труд. - 1968. - № 5. - С. 11 - 19.
5. О результатах проведенной работы по проверке выполнения постановлений Совета Министров СССР. 1966 г. Витебский областной КНК // Государственный архив Витебской области (ГАВО). - Ф. 3485, - Оп. 1. - Д. 198.
6. Отчёты, докладные записки, справки министерств и ведомств в КНК БССР по вопросам промышленности. 1967 г. // Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). - 911. - Оп. 4. - Д. 198.
7. Вагоны і грузы // Звезда. - 1968. - 13 студзеня. - С. 2.
8. Материалы проверки хода подготовки автохозяйств Министерства автотранспорта БССР к переходу на новую систему планирования. 1966 г. // НАРБ. - 911. - Оп. 6. - Д. 91.
9. Лавринович, А. В большом и малом / А. Лавринович // Автотранспорт Белоруссии. - 1966. - 29 сентября. - С. 2.
10. Постановления Витебского областного комитета народного контроля. 1967 г. // ГАВО. - Ф. 3485. - Оп. 1. - Д. 291.
11. Спиро, А. Общественные контролёры / А. Спиро // Автотранспорт Белоруссии. - 1967. - 19 марта. - С. 3.
12. Куликович, А. Учет или игра в цифры / А. Куликович // Советская Белоруссия. - 1968. - 27 апреля. - С. 2.
13. Кулінковіч, А., Куцаеў, С. Аўтамабіль выйшаў з рамонт / А. Кулінковіч, С. Куцаеў // Звезда. - 1969. - 16 верасня. - С. 2.
14. Материалы проверки о ходе выполнения постановлений ЦК КПБ и Совета Министров БССР от 20. 05. 1967 г. и Совета Министров БССР от 19. 03. 1969 г. КНК БССР // НАРБ. - 911. - Оп. 6. - Д. 719.

15. Протоколы собраний первичной парторганизации Управления Витебского трамвая. 1967 г. // ГАВО. - Ф. 384. - Оп. 1. - Д. 54.
16. Материалы проверки о недостатках в выполнении постановления ЦК КПБ и Совета Министров БССР по повышению роли речного транспорта в развитии экономики республики. 1974 г. // НАРБ. - 911. - Оп. 7. - Д. 500.
17. Протоколы партийных собраний Полоцкого управления нефтепровода «Дружба». 1968 г. // ГАВО. - Ф. 9841. - Оп. 1. - Д. 2.
18. Лаврентюк, И. Резервы транспорта / И. Лаврентюк // Советская Белоруссия. - 1970. - 23 мая. - С. 2.
19. Материалы проверки «О неудовлетворительном выполнении некоторыми министерствами и ведомствами постановления ЦК КПБ и Совета Министров БССР от 26. 08. 1969 г.» // НАРБ. - 911. - Оп. 7. - Д. 863.
20. Материалы проверки «О нарушениях государственной дисциплины перевозок народнохозяйственных грузов на Брестском отделении Белорусской железной дороги». 1981 г. // НАРБ. - 911. - Оп. 7. - Д. 1543.
21. Приказы Министерства автомобильного транспорта БССР. 1970 г. // ГАВО. - Ф. 2923. - Оп. 1. - Д. 393.
22. Записки в исполком Витебского областного Совета депутатов трудящихся. 1971 г. // ГАВО. - Ф. 1966. - Оп. 22. - Д. 960.
23. В местных комитетах и группах // Советская Белоруссия. - 1974. - 21 декабря. - С. 2.
24. Свиридович, С. Рейды и проверки / С. Свиридович // Гражданская авиация. - 1976. - № 12. - С. 15.
25. Материалы проверки хода выполнения постановления КНК БССР от 5 июля 1977 г.. // НАРБ. - 911. - Оп. 7. - Д. 1205.
26. Протоколы заседаний партбюро Полоцкого управления нефтепровода «Дружба». 1974 г. // ГАВО. - Ф. 9841. - Оп. 1. - Д. 8.
27. Народный контроль в действии / Ф. Лешко, С. Синельников // Железнодорожник Белоруссии. - 1980. - 8 января. - С. 2.
28. В КНК БССР. Грузам зелёную улицу // Советская Белоруссия. - 1981. - 3 июля. - С. 3.
29. Материалы о результатах проверки. 1987. Витебский областной КНК // ГАВО. - Ф. 3485. - Оп. 3. - Д. 105.
30. Документы о недостатках в использовании энергоресурсов в подразделениях Белорусской железной дороги. 1990 г. // НАРБ. - 911. - Оп. 8. - Д. 1227.
31. Яскович, В. Грамм – не мелочь / В. Яскович // За безопасность движения. - 1984. - № 1. - С. 4 - 5.
32. Информация и материалы о результатах проверок. 1986 г. Витебский областной КНК // ГАВО. - Ф. 3485. - Оп. 3. - Д. 79.
33. Гарнаровский, Г. Заслон поборам / Г. Гарнаровский // Советская Белоруссия. - 1988. - 13 января. - С. 2.
34. Рассказова, Т. В небе - только по-ударному / Т. Рассказова // Знамя юности. - 1982. - 13 июля. - С. 1.
35. Акимченко, Е. На втором плане / Е. Акимченко // Народное хозяйство Белоруссии. - 1984. - № 7. - С. 35 - 36.