

11. Король, Э. Проблемы реституции культурных ценностей в рамках сотрудничества стран СНГ / Э. Король // Журнал международного права и международных отношений. – 2008. – № 4. – С. 13–17.
12. Бригадина, О. В. Судьба культурно-исторических ценностей Беларуси: к вопросу реституции / О. В. Бригадина // Трагічнае лета 1941 : напамін гісторыі: матэрыялы міжнар. навук.-тэарэт. канф., Мінск, 22 чэрв. 2001 / Мінск. дзярж. лінгв. ун-т ; А. А. Каваленя (гал. рэд.) [і др.]. – Мінск, 2001. – С. 28–31.
13. Шумейко, А. Ф. Проблемы реституции белорусских архивов на архивно-археографических конференциях республики // Рэстытуцыя культурных каштоўнасцей: праблемы вяртання і сумеснага выкарыстання (юрыдычныя, навуковыя і маральныя аспекты): матэрыялы міжнар. навук. канф., Мінск, 19–20 чэрв. 1997 г. Мінск, 1997. – С. 212–223.
14. Гужалоўскі, А. А. Музеі Беларусі (1918–1941) / А. А. Гужалоўскі. – Мінск : НАРБ, 2004. – 218 с.
15. Крепак, Б. Елена Аладова. Музей — ее судьба: воспоминания, документы, исследования / Б. Крепак, В. Прокопцов и др. – Мінск : Мастацкая літаратура, 2006. – 319 с.
16. Пішчулёнак, М. Віцебучына архіўная / М. Пішчулёнак // Беларускі гістарычны часопіс. – 2002. – № 4. – С. 26–32.
17. Сверчков, В. Эвакуация партархива ЦК КП(б)Б из г. Могилева в г. Уфу 26 июня – 10 июля 1941 г. / В. Сверчков // Мінулая і сучасная гісторыя Магілева: матэрыялы міжнар. навук. – практ. канф., Магілеў, 27–28 студз. / Магілеўскі дзярж. ун-т імя А. А. Куляшова; рэдкал.: Д. С. Лаврыновіч [і інш.]. – Магілеў, 2001. – С. 12–15.
18. Андруховіч, А. Хто і калі вывез рэліквіі беларусаў / А. Андруховіч // Беларуская мінуўшчына. – 1993. – № 1. – С. 26–38
19. Соніч, І. Полацкі крыж / І. Соніч // Беларуская мінуўшчына. – 1998. – № 1. – С. 23–27.
20. Бакуменко, М. Н. Сокровища в огне войны / М. Н. Бакуменко. – Мінск : Беларусь, 1990. – 231 с.
21. Рошчына, Т. І. Захаванне нацыянальнай кніжнай спадчыны: асноўныя напрамкі дзейнасці / Т. І. Рошчына // Вхождение библиотек в информационное общество: поиск гармонии – пути трансформации: материалы Междунар. науч.-практ. конф. 23–26 окт. 2001 г. – Мінск, 2001. – С. 14–19.
22. Вяртанне-3: Зборнік артыкулаў і дакументаў / Беларус. фонд культуры. Мінск., 1996. – 256 с.

НА ПУТИ К ТЯЖЕЛОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: ЗАВОД БЕЛАЗ

Н. В. Барабаш,

*кандидат исторических наук, доцент, доцент
кафедры истории Беларуси и славянских народов
УО «Белорусский государственный педагогический
университет имени Максима Танка»*

А. М. Довнар,

В. А. Добровольский,
*студенты УО «Белорусский государственный
педагогический университет имени Максима Танка»*

С конца 1940-х по 1950-е гг. происходило формирование современной отраслевой структуры белорусской промышленности. Преимущественное значение в республике приобрели отрасли, определявшие технический прогресс: машиностроение, приборостроение, радиотехническая, химическая, нефтехимическая, топливно-энергетическая. Экономическое развитие БССР во второй половине 1950-х – первой половине 1960-х гг. было связано с постепенным развертыванием научно-технической революции. Она представляла собой коренные изменения производства в результате преобразования науки в непосредственную производительную силу и внедрения достижений науки в производство. Наличие квалифицированной рабочей силы и географическое положение Беларуси создавали благоприятные условия для развития производства.

В 1946 г. Постановлением Верховного Совета БССР № 137/308 было принято решение о строительстве завода торфяного машиностроения в Жодино, который в последующие годы получил название «Белорусский автомобильный завод» (БелАЗ).

До 1951 г. тяжелых грузовиков в полном смысле этого слова в СССР не производилось. Необходимость в специализированном тяжелом карьерном самосвале была озвучена на государственном уровне. Совершенно нецелесообразно было использовать обычные самосвалы, тратя их ресурс на непрофильные для них работы, такие как карьерные разработки.

В 1957 г. для решения задачи ускорения научно-технического прогресса вводилась новая система управления промышленностью и строительством по территориальному принципу на основе экономических административных районов. Происходило непрерывное техническое совершенствование промышленного

производства. Во всех его отраслях создавались механизированные и автоматизированные линии, участки, цеха. Тем не менее ручной труд в промышленности продолжал составлять около 25 % [1]. В первой половине 1960-х гг. произошло снижение прибыльности предприятий, снизились темпы прироста производительности труда. В этом проявились неэффективность командно-административного управления чрезвычайно сложным народнохозяйственным комплексом СССР, отсутствие рыночных механизмов регулирования экономических отношений. Конвейерная линия на Лидском пивоваренном заводе.

С 1958 г. начался выпуск первых карьерных самосвалов на Жодинском автомобильном заводе [1]. Тяжелые карьерные самосвалы – отдельная каста среди всех грузовых машин. Эти величественные машины обладают рядом уникальных характеристик, позволяющих им эффективно работать в сложных условиях карьерных разработок, при этом оправдывать свою высокую стоимость хорошей производительностью. Здесь главным критерием выступает грузоподъемность машины.

Первая самостоятельно разработанная заводом модель с помощью художника-конструктора В. Кобылинского – 27-тонный БелАЗ-540 – появилась в 1961 г. После испытаний самосвал был запущен в производство в 1965 г. под обозначением БелАЗ-540А, а спустя два года к нему присоединился 40-тонный самосвал БелАЗ-548А. В 1968 г. завод в Жодино освоил производство тяжелых одноосных тягачей БелАЗ-531 [2]. На заводе производили и мощные аэродромные тягачи для тяжелых армейских транспортников. В 1961 г. при помощи специалистов института НАМИ, в частности, одного из его конструкторов В. Кобылинского появился первый образец, положивший начало существованию классического образа тяжелого желтого самосвала – 27-тонного БелАЗ-540. С этого момента производство завода росло ускоренными темпами, как и вся экономика СССР. Добывающей промышленности требовались всё новые и всё более мощные карьерные монстры. Следом за 540-м был выпущен уже 40-тонный БелАЗ-548А (1967) и одноосный тягач БелАЗ-531. В 1976 году стартовало производство 75-тонного БелАЗа-549. А уже в следующем году завод представил опытный образец 110-тонного гиганта [3]. В 1979 г. представили самосвал-рекордсмен – 180-тонный БелАЗ-7521. Параллельно завод разработал и освоил производство 100- и 200-тонных аэродромных тягачей, самосвальные карьерные автопоезда, внедрил электротрансмиссию и даже газотурбинные двигатели.

К 1991 г. БелАЗ являлся крупнейшим в мире производителем тяжелой карьерной техники. На заводе работало свыше 12 тысяч специалистов, а выпуск составлял свыше 6 тысяч машин в год, что составляло половину от мирового производства карьерной техники. Кульминацией производства и технологически сложнейшим стал выпущенный в 1990 г. 280-тонный БелАЗ-7550. Всего в советское время БелАЗ выпустил свыше 130 тысяч тяжелых автомобилей.

В настоящее время предприятие, выросшее до холдинга, продолжает выпуск тяжелых грузовиков. Также завод расширил номенклатуру производимых типов техники и выходит на производство многих видов карьерной спецтехники – погрузчиков, тягачей, тракторов. Не стоит на месте и производство тяжелых аэродромных машин. Техника современного БелАЗа работает более чем в 50-ти странах мира [3]. Основной экспорт приходится на государства постсоветского пространства, но Краснознаменный Белорусский завод, отмеченный пятью международными наградами за время своего существования, имеет неплохую репутацию за рубежом и продолжает выходить на новые рынки в разных частях света.

В 2013 г. завод представил очередного рекордсмена – БелАЗ-75710. Это рекорд с 1991 г.

Таким образом, следует отметить, что с развитием тяжелой промышленности в БССР в середине XX в. белорусское общество стало на путь разработки тяжелых машин, производство которых пользуется спросом во многих странах мира.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Развитие промышленности БССР во второй половине 1950-х – первой половине 1960-х гг. // Корпорация LinkedIn [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа : <https://www.slideshare.net/sitnikpw/1950-1960-55051615>. – Дата доступа : 31.03.2020.
2. История // БЕЛАЗ [Электронный ресурс]. – 1948–2020. – Режим доступа : <http://belaz.by/about/history/>. – Дата доступа : 30.03.2020.
3. БелАЗ – самый большой советский грузовик // Портал История.РФ [Электронный ресурс]. – 2013–2020. – Режим доступа : <https://histrf.ru/biblioteka/b/samyi-bolshoi-sovietskii-ghruzovik>. – Дата доступа : 28.03.2020.