

Руководство развитием транспорта со стороны Советов депутатов Беларуси (конец 1943–1991 гг.)

Р.В. ТИМОФЕЕВ

Данное исследование показывает основные направления деятельности Советов депутатов Белорусской ССР по решению социально-экономических задач в 1943–1991 годах на примере воздействия на транспорт. Автором были отмечены главные документы, по которым строилась такая работа, основные её формы и направления, достижения и недостатки по управлению транспортными предприятиями. Особое внимание в статье уделено определению общего и особенного в организации Советами депутатов Белорусской ССР деятельности транспорта по его конкретным видам. В исследовании выделены как причины, по которым уровень влияния Советов депутатов Белорусской ССР на транспортные вопросы был недостаточным, так и негативные последствия такой ситуации. В работе использованы данные архивов и периодической печати.

Ключевые слова: Советы депутатов, депутатские комиссии, социальные и экономические вопросы, формы и методы работы.

The given research shows basic directions of the Councils of Deputies of Belarusian SSR of the decision of social and economic tasks in 1943–1991 by an example of influence on transport. The author marks the main documents such work was based on, its general forms and directions, achievements and shortcomings of managing transport enterprises. Special attention in this article is given to the definition of general and peculiar in the activity of different means of transport organized by the Councils of Deputies of Belarusian SSR. The research allocates the reasons because of which the level of influence of the Councils of Deputies of Belarusian SSR on socio transport issues was insufficient as well as negative consequences of that situation. The data of archives and periodical press were used during the research.

Keywords: Councils of Deputies, deputy committees, social and economic issues, forms and methods of work.

В условиях выхода Республики Беларусь на качественно более высокий уровень своего социально-экономического развития важное значение приобрела деятельность местных органов власти, которые занимаются повседневной конкретной работой по реализации государственных решений. Поэтому было бы полезным использовать недавний опыт Советов депутатов, их исполкомов, Верховного Совета БССР по развитию транспорта, связывающего все отрасли хозяйства в единый механизм. Изучение проблемы даёт возможность найти наиболее оптимальные в современных условиях формы воздействия местной власти и депутатов на деятельность транспортных предприятий, выявить новые потенциальные возможности по улучшению транспортного обслуживания населения как регионов, так и Республики Беларусь в целом. Исследование подобного плана востребовано обществом, так как чёткая работа транспорта на местах часто определяет уровень выполнения социальных параметров жизни населения, по достижениям или недостаткам в деятельности транспортных предприятий во многом судят о работе органов власти.

Изучение данной проблемы в контексте истории Беларуси послевоенного периода оказалось минимальным. Наиболее значимые научные работы, связанные с деятельностью Советов депутатов, были выпущены ещё в 1970-е гг. и не были связаны с отношением советских организаций к транспорту [1], [2]. Целью статьи является показ руководства деятельностью транспорта со стороны Верховного Совета БССР, местных Советов депутатов и исполкомов в конце 1943–1991 годах. Задачи статьи: выделить круг вопросов, которыми чаще всего в отношении транспорта занимались Советы и их исполкомы; показать степень воздействия советских организаций на развитие транспорта и эффективность их усилий; отметить работу сессий Советов и их рекомендации по решению транспортных проблем; раскрыть направления деятельности депутатских комиссий и их взаимодействие с предприятиями.

Материал и методы. Данные о деятельности Верховного Совета БССР, местных Советов депутатов, их исполкомов, сессий Советов, работе депутатских комиссий и отдельных

депутатов были найдены в Национальном архиве Республики Беларусь, Государственных архивах Брестской, Гомельской, Гродненской, Витебской, Могилёвской областей. Они были дополнены сведениями из сборников документов и периодической печати. В исследовании использован системный подход, который позволяет рассмотреть проблему в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить окружающие его связи.

Результаты и их обсуждение. Советы депутатов в изучаемый период были неотъемлемой частью существовавшей политической системы, находились под контролем партийных организаций и выполняли поручения вышестоящих органов власти, в первую очередь СНК (Совета Министров) БССР и ЦК КП(б)Б (КПБ). Верховный Совет БССР был занят законотворческой деятельностью. В отношении транспорта Советы депутатов и их исполкомы занимались конкретной работой на местах, обеспечивали организацию грузовых и пассажирских перевозок. В тех районах БССР, где закончились боевые действия, они помогали железнодорожникам восстанавливать их хозяйство. Уже в октябре 1943 г. Гомельский облисполком выделил необходимые материалы для наладки железнодорожных линий, в ноябре 1943 г. возвратил на довоенное место работы ряд специалистов [3, л. 1, 4]. В условиях продолжавшихся летом 1944 г. боевых действий на территории республики важной задачей было обеспечение бесперебойного прохождения эшелонов к линии фронта. Так, по распоряжению Витебского облисполкома от 3 июля 1944 г. для введения в строй железнодорожного моста в Витебске председателей райисполкомов обязали направить туда необходимое количество рабочей силы [4, л. 25]. После освобождения области от захватчиков свои усилия на мобилизацию рабочей силы для восстановления путей в августе 1944 г. направил Могилёвский облисполком [5, л. 57]. Проблемы перед исполнительной властью поднимались самые разные, и в январе 1944 г. в центре внимания Гомельского облисполкома оказался ремонт социально-бытовых объектов железнодорожников. От активности и ответственности исполкомов во многом зависела бесперебойная работа транспортных предприятий, и чтобы реализовать постановление Совета Министров (СМ) СССР о повышенной погрузке и выгрузке грузов вагонов в 1-й декаде января 1949 г., например, Витебский облисполком обязал предприятия предоставить дополнительные погрузочные средства.

После проведённых после войны выборов в Советы депутатов их представители активно включились в работу. Местные исполкомы ежегодно принимали решения, касавшиеся подготовки транспорта к работе в зимних условиях, Гродненский горсовет в 1948 г. решал вопросы улучшения социально-бытовых условий учащихся местного железнодорожного техникума [6, л. 144]. Неотъемлемой частью работы Советов была деятельность отдельных депутатов. Так, депутат Верховного Совета (ВС) БССР, машинист депо г. Гомеля А. Латышева на пленуме Дорпрофсожа в апреле 1948 г. предложила расширить вождение большегрузных составов и ликвидировать случаи перерасхода топлива [7, с. 2]. Работа транспортных подразделений постоянно контролировалась Советами самого высокого уровня. Так, на сессии ВС БССР в апреле 1949 г. шла речь о том, что некоторые министерства не выполнили постановления СМ БССР от 29 июня 1948 г. о мерах по улучшения погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожном и автомобильном транспорте, из-за чего были большие простои вагонов.

Значительную роль сыграли Советы депутатов и их исполкомы в возрождении автотранспорта республики. Так, в январе 1944 г. совещание партийных и советских организаций Гомельской области рассмотрело вопрос о возможностях восстановления его деятельности. Усилиями Гомельского облисполкома в январе-марте 1944 г. был расширен подвижной состав автотранспорта [8, лл. 20, 59]. В целях организации работы городского автотранспорта в октябре 1944 г. горсоветы Минской области разработали и утвердили для него маршруты движения. В январе 1945 г. Гродненский облисполком утвердил тарифы на автотранспортные перевозки. В условиях нехватки ресурсов центральная власть опиралась на местную, чтобы добиться рационального их использования. Так, с сентября 1947 г. облисполкомы реализовывали постановление СМ СССР «О нормах расхода автобензина и смазочных материалов для автомобилей и мотоциклов». Чтобы повысить эффективность работы грузовых автомобилей, Брестский горисполком в ноябре 1948 г. провёл их строгий учёт [9, л. 172]. Успешное функционирование транспорта было невозможно без создания соответствующих усло-

вий. Поэтому сессия ВС БССР в сентябре 1946 г. предложила приложить максимум усилий для улучшения дорожного покрытия, а председатель Госплана БССР И.Л. Чёрный поддержал усилия Советов по восстановлению дорог. В зоне внимания исполкомов одним из вопросов было обеспечение безопасной эксплуатации транспорта. Так, в июле 1944 г. по распоряжению Гомельского облисполкома ГАИ начало регистрацию и осмотр автомобилей [10, л. 54]. В марте 1948 г. рассмотрел итоги проведённого годового техосмотра автотранспорта Витебский облисполком. На выполнение мероприятий по улучшению технического состояния транспорта в декабре 1949 г. было направлено решение Барановичского облисполкома.

Выступления транспортников на сессиях Советов помогали им обращать внимание исполнительной и партийной власти на имевшиеся сложности в работе, но и сами они находились под контролем. Так, на заседании ВС БССР в апреле 1955 г. начальника Белорусской железной дороги (БЖД) Г.И. Котяша обязали дать обещание улучшить работу. На сессии в июне 1958 г. председатель СМ БССР Н.Е. Авхимович поставил перед железнодорожниками задачу по развитию пассажирского хозяйства. Сессия в ноябре 1959 г. отметила недостатки в поездной и маневровой работе железнодорожников.

Наличие депутатского мандата позволяло железнодорожникам активнее отстаивать свою точку зрения по производственной проблеме. Так, в 1955 г. машинист Осиповичского депо, депутат ВС БССР А. Каливанов на встречах с представителями партийной власти убеждал их расширить вождение большегрузных составов [11, с. 23]. Важной социальной задачей было обеспечение потребностей населения в пассажирских перевозках. Поэтому Советы депутатов постоянно обращались к транспортникам по поводу изменения и продления пассажирских маршрутов. Например, на сессии Витебского облсовета 23 сентября 1958 г. депутаты попросили облисполком поставить перед управлением БЖД вопрос о восстановлении движения одного из пригородных поездов. Сессия Могилёвского облсовета в декабре 1959 г. потребовала от железнодорожников навести порядок с обслуживанием на вокзалах. Постоянно перед советскими организациями возникала проблема выполнения показателей по рациональному использованию подвижного состава. Для её разрешения сессия Гродненского горсовета в декабре 1957 г. предложила привлечь дополнительный автотранспорт для своевременной разгрузки вагонов. Советы депутатов, как главные хозяева на закреплённой за ними территориях, выделяли землю под транспортное строительство, в их руках было утверждение планов экономического развития регионов, распределение финансовых средств на решение транспортных проблем. Важные для эффективной деятельности железных дорог мероприятия контролировали облисполкомы. Гродненский в марте 1951 г. выделил фонд леса для обустройства железнодорожных путей, распоряжение Витебского облисполкома от 30 апреля 1954 г. обязало райисполкомы произвести ремонт подъездных дорог к станциям. Брестский облисполком в 1954 г. рассмотрел выполнение железнодорожниками производственных показателей. Чаще всего облисполкомы занимались обеспечением своевременной выгрузки-погрузки вагонов, на особом контроле у них были и пассажирские перевозки.

Большую законодательную работу проводил Президиум ВС БССР. Так, по указам 19 декабря 1952 г. Министерство автотранспорта БССР было преобразовано в союзно-республиканское Министерство автотранспорта БССР, 17 ноября 1953 г. – в союзно-республиканское Министерство автотранспорта и шоссейных дорог БССР, 12 июля 1956 г. – в Министерство автотранспорта БССР [12, с. 1]. Много автотранспортных вопросов рассматривалось и на сессиях. В марте 1957 г. ВС БССР поставил задачу перед министерством автотранспорта (МАТ) по увеличению коэффициента использования машин, его деятельность была подвергнута критике со стороны министерства финансов, возглавляемого Ф.Л. Кохоновым. На сессии в январе 1959 г. председатель Госплана БССР, депутат С.Н. Калинин предложил ликвидировать распылённость автопарка.

В 1950-е гг. при Советах активно действовали постоянные комиссии депутатов, в том числе по промышленности, дорожному строительству и связи, которые занимались обеспечением функционирования транспорта. В то же время, по мнению транспортников, исполкомы Советов проводили мало мероприятий по улучшению состояния дорог. Чтобы исправить ситуацию, например, на сессии Витебского облсовета 31 июля 1957 г. было решено исполь-

зовать для этого местные стройматериалы. Проблем в отношении транспорта Советы решали много. Минский горсовет в 1950 г. прореагировал на замечания жителей по расписанию автобусов. Но повлиять на транспортное предприятие Советы могли лишь через его вышестоящее руководство, что затягивало решение вопроса. Депутаты часто реагировали на транспортные вопросы, поднимавшиеся гражданами. Так, в октябре 1955 г. депутат Фрунзенского райсовета г. Минска Д. Гаев критиковал автотранспортную контору за отсутствие на линиях запланированного количества автобусов. Шаг за шагом усилия Советов давали результат. На сессии Витебского облсовета в сентябре 1958 г. было отмечено, что Витебск связан маршрутами со всеми райцентрами. Но всё сразу сделать не удавалось. За 1956–1959 гг. так и не был решён вопрос с реконструкцией Барановичской автостанции. Контроль за транспортом исполкомами производился с разных позиций. Работу Брестского облавтотреста за 1959 г. рассмотрел отдел капитального строительства плановой комиссии облисполкома. Отражением зависимости Советов от парторганизаций был их конкретный и быстрый ответ на критику за плохую работу транспорта, например в январе 1955 г. на Гродненской городской партконференции. С другой стороны, депутатам было легче, чем кому-либо другому, обратиться в партийные органы и за содействием.

Чтобы обеспечить работу городского автотранспорта, исполкомам приходилось решать многочисленные вопросы. В феврале 1950 г. Барановичский облисполком искал автобусы, чтобы выполнить просьбу населения, высказанную во время выборов, для чего ему пришлось обратиться в отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б [13, л. 3, 5]. Облисполкомы в соответствии с постановлениями СМ БССР издавали распоряжения, которые улучшали развитие транспорта. Так, Витебский облисполком 31 января 1950 г. обязал руководителей автохозяйств организовать учебу с шоферами, в марте 1955 г. Брестский облисполком занимался вопросом предотвращения холостых пробегов автомашин. Облисполкомы обладали полномочиями на открытие новых маршрутов, руководили отделениями регулирования уличного движения, выполняли постановление СМ БССР от 16 июля 1959 г. «Об усилении борьбы с аварийностью на автотранспорте» [14, с. 57].

Шаг за шагом советские организации усиливали свою работу в отношении железнодорожного транспорта. На сессии ВС БССР в декабре 1960 г. председатель бюджетной комиссии, депутат Г.Т. Ковалевский предложил БЖД ликвидировать неоправданно дальние и встречные перевозки. На сессии в декабре 1963 г. депутаты обратили внимание на необходимость организации эффективных погрузочно-разгрузочных работ. В решении вопросов, касавшихся БЖД, приняли активное участие постоянные комиссии. В декабре 1966 г. комиссия по транспорту и связи ВС БССР предложила БЖД провести мероприятия по расширению грузового хозяйства [15, л. 21, 24]. В июле 1966 г. дорога отчиталась перед комиссией о проделанной работе. Планово-бюджетная и отраслевые комиссии ВС БССР в октябре 1967 г. обратили внимание транспортников на недопустимость простоев вагонов.

Не меньше уделяли внимания железнодорожникам местные Советы. Так, в 1960 г. Минский горсовет совместно с управлением БЖД занимался работой по внедрению электротяги, усилиями Могилёвского горсовета был сооружён павильон для пригородных пассажиров. В апреле 1969 г. постоянная комиссия по транспорту и связи Гродненского горсовета распределила обязанности между своими членами по контролю за летними перевозками. Транспортники сами были заинтересованы в тесном взаимодействии с исполнительной властью. Для того чтобы активизировать её работу, они, например в 1967 г., обратились к 1-му секретарю Могилёвского обкома КПБ Г.А. Криулину, после чего местный облисполком стал лучше координировать вывоз грузов со станций.

Советские организации стремились улучшить работу железнодорожников. Так, Ленинский райисполком г. Могилёва в апреле 1963 г. обязал их укрепить слабую материальную базу местной станции. В январе 1963 г. Гродненский облисполком выступил против закрытия, хотя и безуспешно, узкоколейной линии Новоельня – Новогрудок. В мае 1965 г. Гомельский облисполком восстановил ряд ранее ликвидированных остановок по линии на Калинковичи. Постоянным явлением было выполнение Советами поручений высших органов власти. Так, на горисполкомы постановлением СМ БССР от 24 января 1961 г. было возложено стро-

ительство путепроводов в местах пересечений железнодорожных линий с улицами. В 1967 г. СМ БССР в целях улучшения обслуживания населения железнодорожным транспортом обязал Советы внимательно рассматривать подобные вопросы.

Чаще всего Советы депутатов и их исполкомы в 1960-е гг. рассматривали вопросы автотранспорта. Особую важность для населения приобрело постановление Президиума ВС СССР от 9 июля 1965 г. о введении бесплатного проезда в школу учащихся школ в сельской местности. На сессиях ВС БССР автотранспортники отчитывались о своей работе, в октябре 1967 г. министр автотранспорта БССР А.Е. Андреев рассказал о проведении работ по переводу МАТа на новую систему планирования. Активно проявляли себя постоянные комиссии. Под председательством В.Б. Трунова комиссия по промышленности и транспорту в июне 1965 г. внесла в комиссию законодательных предложений ВС БССР меры по предотвращению безбилетного проезда, постановила просить Госплан БССР выделить средства МАТу на строительство социальных объектов. К Бюро СМ БССР по координации работы транспорта комиссия обратилась с просьбой определить номенклатуру грузов для переключения с железной дороги на автотранспорт. Но время показало, что за год поручения выполнены не были, что не свидетельствовало в пользу высокой эффективности работы комиссий.

Для усиления воздействия советских организаций на транспорт ВС БССР в 1965 г. создал специальную постоянную комиссию депутатов по транспорту и связи. Под председательством Я.А. Микуловича в июне 1966 г. она рекомендовала МАТу ускорить подготовку к переводу на новые условия хозяйствования, в мае 1968 г. отметила степень выполнения решений СМ БССР по улучшению обслуживания населения городским транспортом. В апреле 1969 г. в зоне её внимания оказалось использование грузового автотранспорта, в июне 1969 г. комиссия вернулась к этой проблеме и рекомендовала увеличить среднюю продолжительность работы автотранспорта. По ряду вопросов комиссия обращалась в Госплан БССР и СМ БССР. Как правило, министерства своевременно рассматривали предложения комиссий и сообщали о принятых мерах, но не всегда эти меры оказывались эффективными.

В горсоветах стали также работать комиссии по транспорту и связи. Такая комиссия в Минске после своего создания в 1960 г. помогла ГАИ проверить состояние автомашин. Однако большой проблемой комиссий, по мнению её участников, был рекомендательный характер деятельности, когда вопросы приходилось решать через исполкомы. Так, в 1965–1966 гг. комиссия при Минском горсовете во главе с начальником ГАИ И.С. Худеевым с большим трудом добивалась выполнения решения по улучшению работы транспорта. Лишь после выступления в центральной прессе республики вопрос начал решаться. В целях реализации своих предложений комиссия Гродненского горсовета в 1969 г. обращалась за помощью к 1-му секретарю местного горкома КПБ А.И. Могильницкому.

В 1967 г. комиссия по промышленности, транспорту и связи Гомельского облсовета рассмотрела вопрос об обеспечении населения перевозками и рекомендовала принять меры по устранению недостатков. Комиссия Витебского облсовета в марте 1968 г. отметила необходимость открытия новых маршрутов и обеспечения их автобусами. В октябре 1969 г. этой комиссии пришлось вернуться к проблемному вопросу, так как, несмотря на деятельность комиссии, нарушались графики и расписания движения автобусов. Задачей депутатов было включение транспортного вопроса в план работы исполкома, что давало ему шанс для разрешения. Советские организации на местах решали самые разнообразные вопросы. Так, Минский горсовет в январе 1961 г. утвердил маршрутную схему городских и пригородных автобусных сообщений, перспективный план их развития. Депутаты использовали в своей работе различные формы, и в целях улучшения функционирования городского транспорта комиссия по транспорту и связи Гродненского горсовета в марте 1967 г. закрепила своих представителей за автобусными маршрутами.

Часто вопросы регулирования пассажирских автоперевозок поднимались на сессиях депутатов. На сессии Бобруйского горсовета в марте 1963 г. депутаты занимались поиском резервов по уплотнению графика движения автобусов. На сессии Минского горсовета в июле 1969 г. было отмечено введение экспрессных маршрутов. Что касается облисполкомов, то Могилёвский в 1962 г. внёс изменения в номенклатуру грузов для автотранспорта. Слабой

стороной деятельности исполкомов была недостаточная активность по реализации своих решений. Облисполкомы следили за ходом выполнения наказов избирателей, но конкретный исполнитель, например Витебский облвоттрест в 1965 г., чаще всего отвечал на просьбы избирателей отрицательно, ссылаясь на нехватку средств. Тем не менее, депутаты раз за разом обращались в облисполком с целью решить наболевший вопрос. При должной настойчивости вопрос можно было решить положительно. Местным органам власти постоянно приходилось также распределять средства на развитие транспорта. Центральные органы власти постоянно ставили новые задачи перед Советами. По постановлению ЦК КПБ и СМ БССР от 20 мая 1967 г. на исполкомы была возложена обязанность по улучшению социального обеспечения работников городского транспорта. По решению СМ СССР от 26 декабря 1967 г. исполкомы должны были повышать техническое состояние городского транспорта. СМ БССР 19 марта 1968 г. принял своё постановление, где наметил мероприятия, призванные улучшить обслуживание населения транспортом, и исходя из него Гомельский горисполком внёс изменения в графики работы городского транспорта.

ВС БССР постоянно содействовал развитию железнодорожного транспорта. Так, его сессия в декабре 1971 г. утвердила планы по электрификации пригородного движения Минского узла и завершении перевода БЖД на тепловозную тягу. Сессия в декабре 1973 г. рассмотрела замечания начальника БЖД Е.П. Юшкевича по невыполнению рядом предприятий планов строительства транспортных объектов, что затрудняло функционирование дороги. Сессия в марте 1977 г. одобрила информацию Е.П. Юшкевича об улучшении обслуживания населения железной дорогой, но уже в декабре 1977 г. обратила внимание на то, что БЖД не справлялась с повышением объёма перевозок.

Самые актуальные транспортные вопросы рассматривали депутатские комиссии. Комиссия по транспорту и связи ВС БССР под председательством В.С. Гринько в апреле 1970 г. отметила ухудшение качественных характеристик в работе Барановичского отделения БЖД и дала рекомендации по выходу из ситуации, в марте 1971 г. занималась вопросом повышения механизации разгрузочных работ. Постоянная комиссия Витебского облсовета по промышленности, транспорту и связи в июне 1976 г. рекомендовала увеличить ёмкости пригородного поезда на Оршу в выходные дни. Выполняя указы избирателей, постоянная комиссия по промышленности, транспорту и связи Гродненского облсовета в 1977 г. рекомендовала выделить лимиты на строительство жилья для железнодорожников. Однако препятствием к реализации депутатских предложений было отсутствие необходимых средств и материалов у БЖД. В центре внимания постоянной комиссии Брестского облсовета по дорожному хозяйству, транспорту и связи в марте 1978 г. оказалась работа Барановичского отделения БЖД, которое не смогло обеспечить ритмичную поставку вагонов. Центральные органы власти опирались на исполкомы по многим транспортным вопросам. Так, ЦК КПСС и СМ СССР своим постановлением от 2 июня 1971 г. обязали облисполкомы контролировать выполнение заданий по техническому перевооружению железных дорог. Чтобы реализовать рекомендации Республиканского Совета по координации различных видов транспорта, Гродненский облисполком 10 июля 1978 г. принял решение о повышении эффективности работы железнодорожного транспорта. Главным направлением деятельности местной власти было разрешение конкретных вопросов. Так, Минский горисполком в 1973 г. провёл конкурс на проект реконструкции пассажирского железнодорожного вокзала в Минске. Исполкомы в целом также постоянно искали возможности оперативного разрешения споров между грузоотправителями и грузополучателями.

Тон работе советских организаций на местах в отношении автотранспорта во многом также задавал ВС БССР. В марте 1973 г. его Президиум поручил Оршанскому горисполкому принять меры по улучшению организации работы городского транспорта. Много вопросов решалось на сессиях. Так, сессия ВС БССР в декабре 1971 г. запланировала установление сообщения со всеми сельсоветами, подкрепив это увеличением ассигнований. Используя сессию в июле 1974 г., министр автотранспорта БССР А.Е. Андреев обратился к правительству с просьбой о разрешении направить имеющиеся у министерства средства на укрепление производственной базы. На сессии в марте 1977 г. он согласился с наличием срывов графиков

движения. В прениях по его докладу председатель Минского облисполкома, депутат Н.Н. Сужий отметил, что созданная в 1976 г. при горисполкоме группа городского пассажирского транспорта смогла улучшить перевозки. Работа сессий в целом была дополнительным стимулом для развития транспорта, позволяла быстрее решать возникавшие проблемы, обращая внимание на них всех ветвей власти.

В 1970-е гг. продолжилась работа депутатов в составе комиссий. Так, постоянная комиссия по транспорту и связи ВС БССР в июне 1970 г. установила, что внедрение научной организации труда в Витебских автохозяйствах осуществлялось медленно. Особенностью работы комиссии было то, что она несколько раз возвращалась к одному и тому же вопросу, чтобы проконтролировать выполнение своих рекомендаций. Комиссия в мае 1972 г. рассмотрела вопрос об эффективности использования производственных фондов хозяйствами Гродненского облавтогострота. В ноябре 1972 г. депутаты ВС БССР разобрали работу МАТа, уделив особое внимание необходимости развития централизованных перевозок. В июне 1974 г. комиссия под председательством Л.А. Вержбицкого отметила неполное использование возможностей для повышения эффективности работы Могилевским областным автоуправлением. Существовала практика совместных заседаний комиссий. Что касается комиссии по коммунальному хозяйству, благоустройству и дорожному строительству ВС БССР, то она под председательством М.Ф. Заворотного в 1971 г. выявила недостаточный уровень внедрения в строительство автодорог новейших достижений науки и техники.

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 и попросил принять по нему положительное решение, а также сообщить о результатах, что и было выполнено [16, л. 33, 34]. У депутатов уровнем ниже было меньше возможностей решить положительно поступавшие к ним просьбы, но их выручала собственная активность. Какую бы сторону деятельности Советов ни брали, главной оставалась забота об улучшении жизни подотчётного населения. Комиссия Брестского облсовета по дорожному хозяйству, транспорту и связи в декабре 1977 г. отметила факт того, что местные исполкомы стали лучше следить за повышением качества работы транспортников. Не меньше внимания уделялось грузовой работе. Так, комиссия Гродненского облсовета в 1975 г. проверила выполнение предприятиями области решений СМ БССР по улучшению использования грузового автотранспорта. Главные вопросы, которые рассматривала комиссия по транспорту и связи Гродненского горсовета июле 1975 г., – это усиление противодействия хищениям собственности на предприятиях автотранспорта. Усилиями плановой комиссии Витебского облисполкома в 1972 г. была инициирована работа по улучшению использования грузового автотранспорта.

Деятельность комиссий подкреплялось усилиями исполкомов. 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. Но наиболее часто в поле зрения исполкомов попадали вопросы, связанные с пассажирскими перевозками. В марте 1972 г. Гомельским облисполкомом был рассмотрен вопрос о восстановлении ряда маршрутов в Гомельском районе. Для регулирования автобусного движения Могилёвский облисполком в январе 1973 г. предложил построить новый производственный комплекс. В 1975 г. горисполком в Жодино в целях улучшения перевозок пассажиров, возвращавшихся с ночной смены, внёс изменения в расписание движения автобусов. Как определённый итог работы исполкомов Советов по отношению транспорта можно использовать постановление СМ БССР «О серьезных недостатках в работе городского транспорта республики», принятого в августе 1979 г. Там было отмечено, что облисполкомы и Минский горисполком осуществили ряд мер по расширению и совершенствованию маршрутной сети, но принизили требовательность к руководящим работникам пассажирских хозяйств за состояние перевозок.

Чем сложнее складывалось в республике экономическое положение, тем более активно работали Советы всех уровней. Так, в октябре 1989 г. ВС БССР был занят выполнением постановления ВС СССР о мерах по обеспечению бесперебойного функционирования же-

лезнодорожного транспорта. Не менее активно, чем раньше, работала постоянная комиссия по транспорту и связи ВС БССР. В июне 1981 г. она рассмотрела работу Могилёвского отделения БЖД и предложила расширить вождение тяжёловесных поездов, в декабре 1982 г. комиссия проверила выполнение своего решения. В августе 1989 г. постоянной комиссией ВС БССР по промышленности, энергетике, транспорту, связи и информатики были сделаны предложения по укреплению материальной базы БЖД. Постоянная комиссия Брестского облсовета по промышленности, транспорту и связи в октябре 1980 г. предложила более чёткое планирование и учёт провозных способностей станций. В центре внимания постоянной комиссии по транспорту и связи Гродненского горсовета в 1988 г. был из года в год так и не решённый вопрос, связанный с использованием вагонов. Полезной для решения транспортных вопросов была практика включения специалистов в члены депутатских комиссий, что позволяло быстрее разбираться в проблемной ситуации и предлагать реальные методы её разрешения. Не менее важное значение имела совместная деятельность депутатов с другими организациями. Проблемы функционирования БЖД постоянно поднимались на сессиях областных Советов. Так, сессия Брестского облсовета в июне 1983 г. обратила внимание исполкомов на слабое использование подвижного состава, предложив конкретные пути исправления ситуации. Однако по количеству случаев включения в повестку дня работы Советов железнодорожный транспорт уступал автомобильному.

Вопросы поддержки железнодорожного транспорта продолжали оставаться в сфере особого внимания облисполкомов. Принятое в 1981 г. постановление ЦК КПБ и СМ БССР обязало их выделить помещения для билетных касс. Исполкомы местных Советов взаимодействовали с отделом транспорта и связи ЦК КПБ, от которого им в 1984 г. поступило задание по совершенствованию деятельности транспорта. Под контролем депутатов были наиболее актуальные вопросы. Так, местные Советы и их исполкомы в январе 1984 г. произвели досрочное окончание работ по электрификации участка Барановичи – Брест. В 1989 г. Минский горисполком решил вопрос с выделением территорий для строительства дополнительных путей под размещение электропоездов. Так как от Советов зависело социально-экономическое положение подчинённых им территорий, то решением СМ СССР от 21 марта 1991 г. железным дорогам было поручено установить стоимость проезда пригородными поездами по согласованию с исполкомами городских и областных Советов. Под давлением Советов депутатов в БССР размер повышения тарифов железнодорожниками был уменьшен.

ВС БССР часто обращался к транспортным проблемам исходя из какой-либо актуальной проблемы. Так, по его постановлению «О задачах Советов народных депутатов республики по ускорению решения Продовольственной программы и социальному переустройству села» от 2 февраля 1988 г., в населённых пунктах размером 20 дворов было решено обустроить улицы с твёрдым покрытием. Активность ВС БССР могла быть направлена на какой-либо проблемный регион. На транспортное обслуживание в г. Могилёве за 1988 г. было такое количество жалоб, что Президиуму пришлось принимать специальное постановление, чтобы изменить ситуацию. Показательным является решение Президиума ВС БССР от 28 декабря 1989 г., которое касалось работы Советов депутатов Брестской области и МАТа по организации обслуживания сельского населения. Было отмечено, что Советы области принимали меры к укреплению материальной базы автотранспорта, но слабо осуществляли контроль за его деятельностью. Поэтому Президиум ВС БССР работу Советов Брестской области признал недостаточной, обязал их осуществить меры по расширению объёмов и улучшению качества автомобильного обслуживания.

Не менее активно работали комиссии. В марте 1982 г. комиссию по транспорту и связи ВС БССР заинтересовал ход выполнения Витебскими автотранспортниками заданий по перевозкам грузов. Важно, что к реализации своего решения комиссия обратилась в январе 1983 г. Практика возврата к одной и той же проблеме стала проявляться чаще, чем раньше, что свидетельствовало о нарастании экономических проблем. Показательным для исследования является материал о заседании комиссии по транспорту и связи ВС БССР в июне 1988 г., когда интерес вызвали сведения о степени эффективности усилий депутатов. Так, из 69 замечаний, высказанных избирателями депутатам Брестского облсовета за 1985–1988 гг.

по работе автотранспорта, 43 были реализованы. В свою очередь, постоянная комиссия Брестского облсовета по промышленности, энергетике, транспорту и связи в 1990 г. проконтролировала выполнение решения облисполкома по развитию пассажирского автотранспорта.

Разноплановой осталась деятельность исполкомов. В июле 1982 г. Гомельский облисполком занимался возмещением расходов, связанных с перевозкой рабочих специальными маршрутами транспорта. Мингорисполком в январе 1982 г. закрепил отдельные участки города за службами коммунального хозяйства. На Советы продолжали накладываться многочисленные обязательства партийные органы всех уровней. В декабре 1981 г. XXIX съезд КПБ обязал исполкомы Советов улучшить работу междугороднего пассажирского транспорта. С деятельностью местных Советов надежды связывали сами автотранспортники. Министр автотранспорта БССР А.Е. Андреев в январе 1981 г. обратил внимание местных Советов на то, что ими недостаточно использовались возможности, которыми располагали хозяйства и предприятия. Поэтому Гродненский горисполком в 1982 г. для реализации плана развития транспорта стал использовать средства заводов. Однако возросли сложности во взаимоотношениях исполкомов и автотранспортных предприятий, перешедших в 1988 г. на хозрасчёт. Их противостояние значительного накала достигло в 1990–1991 гг., когда транспортники не соглашались с убыточностью городских и части пригородных перевозок. В итоге часть маршрутов была закрыта, но благодаря позиции Советов большинство их сохранилось, причём уровень оплаты за проезд остался невысоким.

Выводы. Вопросы развития транспорта республики в изучаемый период регулярно затрагивались в законодательной деятельности Верховного Совета БССР, транспортные проблемы постоянно рассматривались на сессиях Верховного Совета БССР, областных и городских Советов депутатов. Много конкретной работы в отношении транспортных предприятий проводили постоянные специализированные комиссии депутатов Советов всех уровней, улучшению условий функционирования автотранспорта содействовали комиссии депутатов по дорожному строительству. Государственные планы экономического и социального развития республики утверждались с учётом поправок постоянных комиссий по транспорту и связи Верховного Совета БССР. На скорейшее разрешение просьб населения по улучшению транспортного обслуживания была направлена деятельность отдельно взятых депутатов, которые делали запросы по этому поводу в различные организации и стремились добиться положительного результата. Депутаты сельских Советов чаще всего занимались вопросами дорожного строительства. Постоянным требованием партийной и высшей исполнительной власти к местным Советам было обеспечение бесперебойной работы всех видов пассажирского транспорта, строгого соблюдения расписания движения, усиления внимания к содержанию автомобильных дорог и улиц. Областные Советы депутатов рассматривали состояние дел на городском транспорте и в определённой степени помогали устранению выявленных недостатков. Но полного успеха в этом направлении они добиться не могли из-за ограниченности своих полномочий, так как материальные ресурсы и мощные административные рычаги влияния находились в руках исполнительных комитетов и партийных органов. Наибольшее количество конкретной, фактически ежедневной работы в отношении транспорта за 1943–1991 гг. проводили облисполкомы, горисполкомы и райисполкомы. Исполкомы Советов чаще всего занимались вопросами транспортного обслуживания пассажиров, в значительно меньшей мере они касались перевозок грузов. Чаще всего решения советских организаций касались эффективности автотранспортной работы. В отношении железной дороги самым острым был вопрос своевременной погрузки-разгрузки вагонов в целях сокращения их простоев.

Литература

1. Петриков, П.Т. Организация и деятельность постоянных комиссий местных Советов Белоруссии. 1944–1970 гг. / П.Т. Петриков. – Минск : Беларусь, 1971; Петриков, П.Т. Со-

веты депутатов трудящихся БССР и их роль в создании материально-технической базы коммунизма (1959–1965 гг.) / П.Т. Петриков. – Минск : Беларусь, 1972.

2. Хакало, Г.Б. Деятельность Компартии Белоруссии по повышению роли Советов народных депутатов в коммунистическом строительстве (1971–1975 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук / Г.Б. Хакало. – Минск : ИИП при ЦК КПБ, 1979.

3. Материалы по железным дорогам Гомельской области. 6.10.1943–9.02.1944 // Национальный архив Республики Беларусь. – Ф. 4П. – Оп. 18. – Д. 32.

4. Распоряжения Витебского облисполкома. Ч. 1. 1944 // Государственный архив Витебской области. – Ф. 1966. – Оп. 8. – Д. 9.

5. Протоколы заседаний и решения исполкома Могилёвского облисполкома. 15.08–27.09.1944 // Государственный архив Могилёвской области. – Ф. 7. – Оп. 1. – Д. 3.

6. Протоколы заседаний 1–7 сессий Гродненского горсовета за 1948 г. // Государственный архив Гродненской области. – Ф. 484. – Оп. 1. – Д. 2.

7. Третий пленум Дорпрофсожа // Железнодорожник Белоруссии. – 2 апр. 1948 г. – С. 2.

8. Материалы по Главному доруправлению БССР. 1.1–27.04.1944 // Национальный архив Республики Беларусь. – Ф. 4П. – Оп. 18. – Д. 36.

9. Решения Брестского горисполкома. 2.11–28.12.1948 // Государственный архив Брестской области. – Ф. 783. – Оп. 1. – Д. 47.

10. Распоряжения Гомельского облисполкома. 24.01–30.12.1944 // Государственный архив Гомельской области. – Ф. 1174. – Оп. 7. – Д. 1.

11. Неуклонно повышать темпы и качество перевозок / М. Мурзин // Коммунист Белоруссии. – 1955. – № 3. – С. 22–26.

12. Балыкин, С. Минтрансу – 60 лет / С. Балыкин // Транспортный вестник. – 1999. – 22 мая. – С. 1.

13. Доклад об обеспечении и подготовке кадров шофёров по Министерству автотранспорта БССР. 5.03.1951–8.01.1952 // Национальный архив Республики Беларусь. – Ф. 4П. – Оп. 18. – Д. 167.

14. Постановление Совета Министров БССР «О введении в действие “Правил движения по улицам и дорогам СССР” в БССР», 16 июля 1959 г. // Собрание законов, указов Президиума Верховного Совета БССР, постановлений, распоряжений Совета Министров БССР. – 1961. – № 1. – С. 57–58.

15. Протоколы № 1–5 заседаний комиссии по транспорту и связи. 29.09.1965–26.12.1966. Верховный Совет БССР // Национальный архив Республики Беларусь. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 667.

16. Переписка председателя Президиума Верховного Совета БССР Ф.А. Сурганова. 3.01–24.12.1973 // Национальный архив Республики Беларусь. – Ф. 968. – Оп. 1. – Д. 1219.