

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ КОНТРОЛЯ БЕЛОРУССКОЙ ССР В 1944–1965 гг. (НА ПРИМЕРЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТА)

На примере предприятий транспорта показана деятельность центральных органов контроля Белорусской ССР и их местных подразделений в 1944–1965 гг. В ней отмечены основные формы и методы работы контролеров, влияние их проверок на эффективность труда транспортных предприятий. Особо выделены основные недостатки в работе белорусского транспорта, исправление которых требовало вмешательства. В статье выделены изменения в структуре контрольных органов и их связь с общественными организациями.

Ключевые слова: контроль; организация; транспорт; метод; эффект.

Советскому государству во все годы его существования было свойственно создавать различные системы контроля, опираться в их работе на общественность, чтобы повысить эффективность работы предприятий. Среди научных работ, которые касались деятельности контрольных органов БССР, можно отметить исследования И.А. Сергеева [1] и В.А. Макаревича [2], однако проведены они были в иных политических условиях, чем сегодня, и относились к периоду конца 1950-х – 1960-м гг. Целью нашего исследования стало определение основных направлений деятельности органов контроля БССР в отношении транспортных предприятий в 1944–1965 гг.; задачи исследования – показ изменений в структуре контрольных органов, влияние их проверок на функционирование транспортных подразделений, выделение основных методов работы контролеров, их взаимодействие с партийными организациями и общественностью. В данной научной работе использовались материалы из Национального архива Республики Беларусь, государственных архивов Брестской и Витебской областей, сборники документов и материалы периодической печати. Применялись два блока методов: специально-исторический, который включает историко-генетическое и историко-сравнительное направление; общенаучный, опирающийся на индукцию и дедукцию, анализ и синтез.

В изучаемый период органы контроля республики являлись неотъемлемой частью системы управления республики и вместе с ней претерпели многочисленные изменения своей структуры. Народный комиссариат государственного контроля (НКГК) БССР возобновил свою работу с момента освобождения первого областного центра республики – Гомеля в ноябре 1943 г. Затем этот наркомат, отражая изменения в управлении СССР, в марте 1946 г. был преобразован в Министерство государственного контроля (МГК) БССР, проработавшее в таком состоянии до февраля 1958 г. Однако и новый этап преобразований не заставил себя долго ждать, повсеместно почти министерства были ликвидированы, и с февраля 1958 г. до августа 1961 г. интересующая нас организация работала как Комиссия советского контроля (КСК) Совета Министров (СМ) БССР. Непродолжительное время, с августа 1961 г. до декабря 1962 г., она была представлена как Комиссия государственного контроля (КГК) СМ БССР. В период с декабря 1962 г. по декабрь 1965 г. основной контролирующей орган республики получил название Комитет партийно-государственного контроля (КПГК) ЦК КПБ и СМ БССР.

Исходя из данных о работе НКГК БССР, найденных в Национальном архиве Республики Беларусь, в отношении транспорта он начал действовать в январе

1944 г. Основной формой его работы были проверки, которые касались в первую очередь выполнения важных постановлений Правительства БССР. Так, в апреле 1944 г. была произведена проверка выполнения постановления СНК БССР от 15 января 1944 г. «О возобновлении работы Гомельского авторемонтного завода и Гомельской автошколы Наркомата автотранспорта БССР». В ее ходе были проконтролированы выполнение планов этим заводом, обеспеченность его оборудованием и кадрами [3. Л. 17], т.е. органы контроля интересовались в первую очередь теми проблемами, решения которых были важны для восстановления деятельности транспорта в республике, напрямую влияющего на функционирование ее хозяйства.

Каждый год приносил органам контроля новые вопросы. Так, в 1946 г. у них на повестке дня было выполнение постановления СМ БССР от 29 августа 1946 г. «О мероприятиях по организации авторемонтных предприятий и улучшению эксплуатации автопарка в БССР». Помощь органам контроля здесь оказывала Госавтоинспекция, которая следила за использованием автотранспорта, привлекая к ответственности лиц, виновных в нарушении правил эксплуатации [4. Л. 32]. К организации контроля органы управления республики подходили комплексно, не надеясь только на одну какую-либо специализированную организацию. Одним из основных направлений работы были проверки расхода горюче-смазочных материалов. Так, большинство автотранспортных контор (АТК) Министерства автотранспорта (МАТ) БССР в 1946 г. систематически перерасходовали горючее. Например, Гомельская АТК за лето – осень 1946 г. превысила лимит на 2 637 кг бензина [5. С. 2]. Отмеченная проблема была одной из наиболее сложных, и до конца органам контроля положительно решить ее не удалось, хотя без предпринятых в этом направлении усилий ситуация была бы еще более плачевной. МГК БССР в феврале 1947 г., исходя из результатов проведенных проверок, потребовало от МАТ предотвращать незаконное расходование средств по АТК, например по Молодеченской, и ликвидировать технические неисправности их автомобилей [6. Л. 77].

В период 1944–1958 гг. в компетенции МГК БССР отсутствовало право проверок железнодорожных предприятий, по-видимому, из-за их стратегического характера. В то же время о необходимости контроля за их работой говорили многочисленные недостатки в организации перевозок. Определенной альтернативой деятельности контролеров было проведение на железных дорогах БССР проверок партийными организациями и политотделами.

Сфера деятельности органов контроля в отношении транспорта БССР в 1950-е гг. расширилась. Главным направлением работы контролеров продолжало оставаться проведение регулярных ревизий. О серьезности отношения к ним говорил тот факт, что о них министр МГК И. Волошин напрямую докладывал председателю СМ БССР А.Е. Клещеву [7. Л. 154]. В практике деятельности МГК БССР, например в 1952 г., была проверка обращений, которые поступали в республиканский кабинет министров. Несмотря на предпринятые усилия, недостатков не становилось меньше. Так, Постановление Коллегии Главного управления автомобильного транспорта (ГУАТ) при СМ БССР от 24 июля 1957 г. отметило, что в 1956 г. на его предприятиях было 5 397 случаев нарушения дисциплины, коснувшихся 30% работавших, зарегистрировано 11 779 случаев присвоения денег кондукторами и водителями [8. Л. 19]. Органы контроля обязывали ведомства принимать меры по ликвидации выявленных недостатков. Важным направлением работы органов контроля было также реагирование на жалобы населения. Поток выявленных недостатков заставлял ведомства укреплять собственные службы, о чем свидетельствовало Постановление Коллегии МАТ БССР от 5 февраля 1957 г., касавшееся вопросов укрепления и подбора контрольно-ревизорских кадров.

Новый импульс деятельности органам контроля дало преобразование МГК в феврале 1958 г. в КСК СМ БССР. В июле 1958 г. его постановление касалось принятия мер по результатам проверок, выявивших серьезные недостатки в обслуживании населения автобусными перевозками Гомельской и Могилевской АТК [9. Л. 32]. Одной из форм работы контролеров было выполнение мероприятий в соответствии с приказами, которые в 1958 г. издавались председателем КСК СМ БССР Ф.А. Барановым. В одном из них, датированным октябрём 1958 г., отмечалось, что в результате проверки состояния обслуживания населения Гродненской области автобусными перевозками было выявлено, что для пассажиров не были созданы элементарные условия.

Важным аспектом работы контролеров была также проверка выполнения предприятиями их рекомендаций по устранению недостатков. В октябре 1959 г. КСК СМ БССР мероприятие подобного типа коснулось учета работы грузовых автомобилей в Волковысской АТК № 1. По итогам проверки было заявлено, что в результате выполнения постановления СМ БССР от 20 июля 1959 г. состояние учета в АТК значительно улучшилось и была снижена себестоимость перевозок [10. Л. 200]. В подобных документах контролеры старались показать эффективность своей работы и доказать необходимость своего существования. В сфере внимания КСК СМ БССР часто находились вопросы рационального использования энергетических ресурсов. В 1959 г. он обратил внимание предприятий на необходимость своевременной выборки нефтепродуктов, так как, например, АТК Управления транспорта и перевозок Совнархоза БССР забрало лишь 50% квартального фонда бензина, что создавало возможности для злоупотреблений. Одним из основных документов, на который контролеры опирались в своей работе, было постановление СМ БССР от 20 июля 1959 г. «О мерах борьбы с

приписками невыполненных работ, расхищением автомобильного бензина и фактами злоупотребления при использовании автомобильного транспорта».

Продолжали в 1950-е гг. осуществлять свои контрольные функции и партийные органы. Партком Витоблавлотреста в июле 1956 г. потребовал повысить контроль за грузовым и пассажирским транспортом, так как недостатки в этом вопросе отразились на плановых показателях [11. Л. 15].

Если рассмотреть ситуацию с контролем на железнодорожном транспорте в 1950-е гг., то необходимо отметить, что он оставался вне сферы действия специализированных общереспубликанских органов, таких как МГК и КСК СМ БССР. В то же самое время на железных дорогах действовали линейные суды и прокуратура, чего не было на автотранспорте. Только в 1960 г. транспортные прокуратуры в СССР были ликвидированы [12. С. 90]. Линейный суд на железных дорогах обладал компетенцией осуждать тех руководителей, чьи предприятия допускали простои вагонов. Транспортная прокуратура Минского участка Белорусской железной дороги (БЖД) в 1957 г. принимала меры по полученным сигналам, которые касались злоупотребления служебным положением со стороны ряда работников [13. С. 2]. Широко на железнодорожном транспорте использовались силы общественности. Так, на БЖД в 1951 г. действовали десятки комсомольско-молодежных постов по контролю за продвижением грузов для крупнейших строек. В соответствии с постановлением СМ СССР от 25 июля 1951 г. «О неблагоприятном положении с безопасностью движения поездов и о мерах по укреплению дисциплины на железнодорожном транспорте» была расширена работа по повышению квалификации общественных ревизоров по безопасности движения [14. Л. 13]. Однако, несмотря на усилия организаций, обладавших правом контроля, недостатков оставалось много.

Речной транспорт республики также в 1950-е гг. не подвергался проверкам специализированных контрольных органов. В то же время и их работа не была лишена недостатков. Одной из важных проблем было содержание флота в образцовом техническом состоянии, что сохраняло бы суда от преждевременного износа. На ряде пароходов не проводились мероприятия по экономии топлива [15. С. 2].

Новое преобразование общих контрольных органов, выразившееся в замене КСК СМ БССР в 1961 г. на КГК, а затем в 1962 г. в КПГК, сделало возможным последнему воздействовать уже на все виды транспортных предприятий, что было прогрессивным явлением для своего времени.

Одним из основных направлений деятельности и КСК СМ БССР осталась проверка выполнения постановлений правительства. В августе 1961 г. в поле зрения контролеров были постановления СМ БССР от 26 апреля 1960 г. «О мерах по улучшению использования подвижного состава железных дорог» и от 28 марта 1961 г. «О мерах по обеспечению равномерной работы по погрузке и разгрузке вагонов» [16. С. 6]. Проверкой подобного типа контролеры оказали незаменимую помощь железнодорожникам, так как заставили ведомства улучшить состояние погрузочно-разгрузочных операций, чем простои вагонов были значительно уменьшены.

Одной из основных форм работы органов контроля в 1-й половине 1960-х гг. было составление справок по результатам проверок. Такая справка, касавшаяся обеспечения перевозок грузов Витебским отделением БЖД за 1963 г. традиционно отметила положительные и отрицательные моменты. В соответствии с замечаниями железнодорожники разработали мероприятия, направленные на выполнение плана перевозок [17. Л. 4].

В ряде случаев какое-либо из замечаний контролеров было направлено сразу на несколько ведомств, занятых решением общей задачи. Так, КПК в августе 1964 г. указал руководству БЖД и МАТ БССР на то, что они не полностью обеспечили выполнение поставлений СМ БССР по улучшению хранения и доставки грузов, и им было предложено развивать централизованный завоз и вывоз грузов со станций.

Хорошим помощником органам контроля была общественность, например бригады «Рабкоровского прожектора», массово развернувшего свою деятельность в 1962 г. В свою очередь штаб по руководству комсомольскими контрольными постами при Минском отделении БЖД принимал оперативные меры по сигналам рейдовых бригад «Комсомольского прожектора» [18. С. 2]. Внештатный транспортный отдел КПК Железнодорожного района г. Витебска, образованный в 1963 г., занимался вопросами обеспечения перевозок и сохранности зерна.

КПК ЦК КПБ и СМ БССР постоянно проводил крупные акции, которые касались наиболее проблемных участков работы железнодорожного транспорта. В мае 1963 г. КПК осуществил проверку хранения и вывозки грузов с железнодорожных станций, чем обеспечил сокращение простоев. Работа контролеров носила целенаправленный характер. Так, в марте 1965 г. КПК ЦК КПБ и СМ БССР проверил, как использовались грузовые вагоны, подлежащие ремонту в Гомельском отделении БЖД, и предупредил начальника службы движения дороги и начальника службы вагонного хозяйства, что если они не примут мер к сокращению простоев вагонов в ремонте, то будут строго наказаны [19. С. 3]. Данные усилия дали ожидаемый эффект, и ситуация на тот момент улучшилась.

Еще больше своего времени органы контроля в первой половине 1960-х гг. тратили на улучшение работы автотранспорта. Так, КСК СМ БССР в 1960 г. произвела проверку выполнения постановлений СМ БССР о вопросах усиления мер пожарной безопасности в автохозяйствах. Проверкой было установлено, что, несмотря на неоднократные указания СМ БССР по усилению мер пожарной безопасности, руководители проверенных автохозяйств не приняли необходимых мер. По итогам данной проверки ГУАТ при СМ БССР был вынужден издать специальный приказ, где были предложены меры по преодолению недостатков.

КСК СМ БССР в апреле 1961 г. с помощью общественности проверила состояние рассмотрения жалоб населения, поступивших в ГУАТ при СМ БССР. Проверка показала, что руководящие работники допускали грубое нарушение постановления ЦК КПБ от 19 сентября 1958 г. «О серьезных недостатках в рассмотрении писем, жалоб и заявлений трудящихся». Поэтому КСК потребовала от начальника ГУАТ В. Дробышев-

ского устранить вскрытые проверкой недостатки. КПК помогало автотранспортникам напрямую обращаться к высшему руководству республики. Так, в июне 1962 г. от них поступило обращение к 1-му секретарю ЦК КПБ К.Т. Мазурову, которое касалось восстановления права автотранспортников накладывать штрафы за безбилетный проезд, что привело к резкому росту таких случаев. После вмешательства ЦК КПБ этот вопрос был решен в пользу автотранспортников.

Более активно в отношении автопредприятий действовал КПК ЦК КПБ и СМ БССР. В 1963 г. им была произведена проверка плановых норм расхода сырья и материалов в автохозяйствах МАТ БССР. Проверка опиралась на постановление СМ БССР от 31 декабря 1961 г. Было выяснено, что нормы расхода материалов на техническое обслуживание и ремонты отсутствовали, что создавало почву для различных злоупотреблений. Работа контролеров дала свои плоды, и нормы расхода материалов для автотранспортников были определены.

Проверки КПК не были внезапными, что снижало их эффективность, так как недостатки могли быть сокрыты, особенно по документам. Тем не менее в результате проведенной в 1963 г. проверки организации снабжения запасными частями автомобилей автохозяйств МАТ было установлено, что потребности в них удовлетворялись недостаточно, в среднем на 75–80%, а по дефицитным – на 30–40% [20. С. 50].

Большое количество проверок производили группы содействия КПК. В автопарке Бобруйска они, выполняя решение местного городского Совета об устранении недостатков в работе автотранспорта, в марте 1963 г. изыскали резервы уплотнения графика движения автобусов. Органы контроля сотрудничали с различными организациями. Действовали созданные профсоюзом работников связи, рабочих автотранспорта и шоссейных дорог БССР в 1960 г. комиссии общественного контроля за техническим состоянием автомобилей. На пользу общего дела было направлено постановление этого профсоюза от 18 сентября 1960 г. «Об усилении работы местных компонентов профсоюза за сохранностью социалистической собственности в автохозяйствах».

Как и раньше, несмотря на усилия контролеров, на помощь им со стороны различных организаций недостатки устранялись не так быстро, как хотелось. Так, проверкой автохозяйств Витебского облавтотреста, произведенной комиссией ЦК КПБ в первом полугодии 1960 г., было установлено, что там еще не полностью была проведена работа по объединению ведомственного автотранспорта. Свою роль в организации помощи контролерам сыграли партийные комитеты. Партком Витебского облавтотреста в мае 1962 г. рассмотрел письмо ЦК КПСС «Об усилении борьбы со взяточничеством и разворовыванием народного добра» и поставил задачу усилить контроль за кадрами.

На речном транспорте КСК СМ БССР в 1961 г. противостояла злоупотреблениям при расстановке кадров, рассматривала случаи кумовства в целях их устранения, например на Верхне-Днепровском речном пароходстве. По приказу председателя КСК СМ БССР Ф.А. Баранова в апреле 1961 г. была осуществлена проверка состояния учета грузовых перевозок, произведенных речным фло-

том БССР. Проверкой было установлено, что его руководство в представленных отчетах увеличило выполнение плановых показателей с фактических 82,6–99% до 101,4–119,4% [21. Л. 4]. По результатам проверок контролерами предлагался комплекс мероприятий, которые речники были обязаны выполнить. Важное место заняла проведенная в 1963 г. КППК проверка выполнения постановления ЦК КПБ и СМ БССР от 18 мая 1962 г. «О мерах по усилению борьбы со взяточничеством и разворовыванием народного добра». Контролерами было отмечено, что речниками был выполнен ряд мероприятий по усилению контроля за сохранностью собственности. Однако многие из них не были выполнены, комплексные ревизии проводились редко. Под влиянием результатов проверки 1964 г. руководителями речников на виновных были наложены взыскания.

Находилось много дел и в гражданской авиации. Так, партийная организация Витебского аэропорта в июне 1964 г. обязала председателя группы содействия КППК проводить внезапные проверки на предмет качественной подготовки самолетов к полетам. Деятельность контролеров приводила к конкретным результатам. Так, по итогам проведенной в 1965 г. проверки КППК Брестского обкома КПБ и облисполкома командир местной авиаэскадрильи был вынужден издать приказ, который касался наказания виновных в нарушениях по ведению и сдаче документации, выразившегося в лишении их премиальных за июль 1965 г. в размере до 100% [22. Л. 11].

Основными направлениями деятельности контролирующих органов в изучаемый период было их целенаправленное вмешательство в хозяйственные вопросы в целях повышения эффективности производства. Контроль проводился также в целях укрепления трудовой и производственной дисциплины, совершенствования структуры и системы управления, искоренения условий, приводивших к текучести кадров. Органы контроля БССР стремились подтолкнуть предприятия к максимально полному использованию людских, финансовых и материальных ресурсов, усилители борьбу за производственную и финансовую дисциплину, обеспечение безопасности перевозок, следили за выполнением государственных планов и определяли причины недостатков. Одной из особенностей их рабочего процесса был не только поиск нарушений в сфере транспорта, но и выявление неиспользуемых производственных резервов с целью повышения его общей продуктивности. Контролеры в изучаемый период часто возвращались к одному и тому же вопросу, что, с одной стороны, говорило о масштабе существовавших на транспорте проблем, а с другой – о недостаточной эффективности предпринимавшихся усилий, о невозможности исправить ситуацию одними только административными мерами. Контроль за деятельностью транспорта был возложен не только на специализированные подразделения, но и на партийные, профсоюзные и комсомольские организации.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Сергеев И.А.* Деятельность Компартии Белоруссии по совершенствованию партийно-государственного и общественного контроля в республике (1959–1965 гг.) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Минск : БГУ, 1967.
2. *Макаревич В.А.* Общественный контроль в условиях коммунистического строительства (1959–1970 гг.) (На материалах Белорусской ССР) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Минск : ООН АН БССР, 1981.
3. *Приказы Наркома государственного контроля БССР о назначении проверок и ревизий. 1943–1944 гг.* // Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). Ф. 690. Оп. 1. Д. 63.
4. *Постановления Совета Министров БССР. 1946 г.* // Государственный архив Витебской области (ГАВО). Ф. 1966. Оп. 10. Д. 22.
5. *Правдин И.* Беречь каждую каплю горячего // Советская Белоруссия. 1946. 2 октября. С. 2.
6. *Материалы обследования автотранспортных контор Министерства автотранспорта БССР. 1946–1947 гг.* // НАРБ. Ф. 873. Оп. 2. Д. 1Б.
7. *Материалы о работе Министерства автотранспорта БССР. 1950 г.* // НАРБ. Ф. 7. Оп. 3. Д. 1396.
8. *Постановления Коллегии Главного управления автомобильного транспорта при Совете Министров БССР. 1957 г.* // ГАВО. Ф. 2923. Оп. 1. Д. 52.
9. *Копии постановлений Комиссии советского контроля Совета Министров БССР по итогам проверок с № 1 по № 52 включительно. 1958 г.* // НАРБ. Ф. 911. Оп. 1. Д. 1.
10. *Материалы (приказы, акты, доклады, записки) повторной проверки состояния учета грузовых автомобилей в автохозяйствах. 1959–1960 гг.* // НАРБ. Ф. 911. Оп. 1. Д. 245.
11. *Протоколы заседаний парткома Витебского облавтотреста. 1956 г.* // ГАВО. Ф. 6791. Оп. 1. Д. 1.
12. *Указ Президиума Верховного Совета СССР от 3 марта 1960 г. «Об упразднении транспортных прокуратур»* // Ведомости Верховного Совета СССР. 1960. № 10. С. 90.
13. *Станцыйныя падрядчыкі* // Звезда. 1957. 15 чэрвеня. С. 2.
14. *Справки о работе Витебского отделения Западной железной дороги. 1951 г.* // ГАВО. Ф. 1. Оп. 2. Д. 939.
15. *Кожедуб Г.* Снижать себестоимость перевозок грузов речным транспортом // Советская Белоруссия. 1955. 27 мая. С. 2.
16. *Материалы проверок выполнения постановлений правительства о мерах по улучшению использования железнодорожного подвижного состава. 1961 г.* // НАРБ. Ф. 911. Оп. 1. Д. 731.
17. *Материалы о деятельности Витебского областного Комитета партийно-государственного контроля. 1963–1964 гг.* // ГАВО. Ф. 3485. Оп. 1. Д. 56. Л. 4.
18. *Сыркин Р.* Отпустите тормоза! // Знамя юности. 1962. 27 ноября. С. 2.
19. *Рацыянальна выкарыстоўваць чыгуначныя вагоны* // Звезда. 1965. 10 сакавіка. С. 3.
20. *Справки, докладные записки о проверке деятельности предприятий Министерства автотранспорта БССР и ликвидации недостатков в их работе. 1963 г.* // НАРБ. Ф. 911. Оп. 3. Д. 126.
21. *Состояние учета грузовых перевозок, произведенных речным флотом Верхне-Днепровского пароходства. 1961 г.* // НАРБ. Ф. 911. Оп. 1. Д. 722. Л. 4.
22. *Материалы проверки 69-й авиаэскадрильи Белорусского управления гражданской авиации за 1965 г.* // Государственный архив Брестской области. Ф. 1530. Оп. 1. Д. 65.

Статья представлена научной редакцией «История» 8 июня 2011 г.