

УДК 94(47)''1943/1991'':352.075.1+338+316.334.3

**СОВЕТЫ ДЕПУТАТОВ СОЮЗНЫХ РЕСПУБЛИК  
СССР И ПРАКТИКА РЕШЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-  
ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗАДАЧ (1943–1991)**

**Р. В. Тимофеев**

Витебский государственный университет,  
кафедра истории Беларуси, г. Витебск

В статье показаны основные направления деятельности Советов депутатов союзных республик СССР по решению социально-экономических задач в 1943–1991 годах на примере организации транспорта. Особое внимание уделено проблеме общего и особенного в организации отдельных видов транспорта.

**Ключевые слова:** *советы депутатов, депутатские комиссии, союзные республики.*

Одним из малоизученных вопросов послевоенной истории союзных республик СССР остается деятельность Советов депутатов по организации работы различных видов транспорта. Вопросы такого плана имеют право быть отдельными предметами для научного исследования, однако на сегодняшний день специальных исследований нет (за исключением работ П. Т. Петрикова<sup>1</sup>, где представлена деятельность Советов депутатов БССР). В данной статье частично восполняется этот историографический пробел.

Советы депутатов союзных республик СССР являлись неотъемлемой частью его политической системы. Основной функцией советских органов (в том числе и на транспорте) в рассматриваемый период была трансляция указов и постановлений высших органов власти, привязка их к местным условиям и ответственным лицам, с одновременным контролем за выполнением. Советы высшего уровня занимались законотворческой деятельностью, утверждали планы социально-экономического развития республик, координируя их с общесоюзной линией. Так, в 1946 г., исходя из закона СССР о пятилетнем плане развития, Верховный Совет БССР считал необходимым обеспечить первоочередное восстановление и развитие промышленности, энергетики и железнодорожного транспорта<sup>2</sup> – опыт этой советской республики использован при разработке изучаемой темы.

<sup>1</sup> *Петриков П. Т.* Организация и деятельность постоянных комиссий местных Советов Белоруссии. 1944–1970 гг. Минск, 1971; Советы депутатов трудящихся БССР и их роль в создании материально-технической базы коммунизма (1959–1965 гг.). Минск, 1972.

<sup>2</sup> Закон аб пяцігадовым плане аднаўлення і развіцця народнай гаспадаркі Беларускай ССР на 1946–1950 гг. // *Бальшавік Беларусі.* 1946. № 9. С. 57–74.

С момента освобождения первых районов БССР в годы Великой Отечественной войны исполкомам Советов приходилось решать важные во всех отношениях вопросы, в том числе связанные с восстановлением деятельности различных видов транспорта. Так, с ноября 1943 г. сразу после освобождения Гомеля облисполком начал рассматривать вопросы восстановления работы Днепро-Двинского пароходства, в январе 1944 г. совещание партийных, советских и хозяйственных организаций поставило такую задачу в Гомельской области БССР. Для активизации деятельности Советов использовалось постановление пленума ЦК КП(б)Б от 7 июля 1945 г. «О ходе строительно-восстановительных работ в БССР», а указ Президиума Верховного Совета СССР об образовании общесоюзного наркомата транспортного машиностроения имел важное значение для обеспечения железнодорожного транспорта РСФСР и БССР техническими средствами. Практически одновременно восстанавливалась работа городского транспорта. Повсеместно ощущался недостаток средств, но это не мешало организации учебы рабочих, обслуживающих транспорт.

По окончании войны данные вопросы рассматривались на самом высоком уровне, уже в марте 1946 г. Сессия Верховного Совета СССР в пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг. определила задачу двойного увеличения автопарка. Аналогично в БССР в сентябре 1946 г. озадачились необходимостью улучшения дорожного покрытия. Здесь же формулируются задачи по развитию речного транспорта, авиаторам предписывается увеличить сеть воздушных линий<sup>3</sup>.

Анализ официальных документов показывает, что реализовать эти очевидно значимые для населения СССР замыслы не всегда удавалось, поэтому в повестке дня работы Советов оказывались наиболее острые вопросы: механизации погрузочно-разгрузочных работ, пополнения городских автопарков и развития электротранспорта<sup>4</sup>.

Нерешенные задачи определили развитие транспортной отрасли в 1950-е годы. Союзные республики, формируя бюджеты, предусматривали дальнейшее развитие экономики и в том числе – развитие транспортной сети. Обращать внимание на эту отрасль хозяйства побуждали и выступления транспортникам перед исполнительной и партийной властью. Особой заботы и власти, и трудящихся требовали железные дороги. На этом настаивал на сессии Верховного Совета СССР 1954 г. депутат Л. М. Каганович, предлагал железнодорожникам озадачиться сокращением чрезмерно дальних и встречных перевозок<sup>5</sup>, а в феврале 1955 г. – министр путей сообщения СССР Б. Л. Бещев поднял проблему роста производительности труда железнодорожников. Трибуна Советов самого высокого уровня ис-

---

<sup>3</sup> Речь депутата З. А. Шашкова на сессии Верховного Совета СССР 16 марта 1946 г. // Речной транспорт. 1946. № 4. С. 2–3.

<sup>4</sup> Сессия Верховного Совета БССР // Советская Белоруссия. 1949. 26 апр. С. 3.

<sup>5</sup> Колдомасов Ю. Комплексное развитие транспорта // Плановое хозяйство. 1954. № 4. С. 67–78.

пользовалась и для контроля: на заседании Верховного Совета БССР в апреле 1955 г. был обязан дать обещание улучшить работу Белорусской дороги её начальник Г. И. Котяш.

Сессия Верховного Совета БССР в июне 1958 г. поставила перед железнодорожниками задачу по дальнейшему развитию пассажирского хозяйства. Советы депутатов союзных республик СССР как главные по законодательству хозяева на закреплённых за ними территориях выделяли землю под строительство. Важной социальной задачей было обеспечение потребностей в перевозках, в связи с чем Советы постоянно обращались к транспортникам, предлагая открывать новые пассажирские маршруты.

Если рассматривать взаимоотношения между Советами и автотранспортниками, то в первую очередь необходимо отметить деятельность Президиумов Верховных Советов союзных республик. Так, по их указам в 1953–1957 гг. произошли многочисленные структурные изменения в системе автомобильного транспорта, расширились объёмы централизованных перевозок. Положительный настрой здесь задавал Московский городской Совет, который уже с 1951 г. проводил укрупнение автохозяйств и организовывал централизованные перевозки грузов. В БССР аналогичные задачи были поставлены в марте 1957 г. Из Верховных Советов РСФСР и БССР ведомствам поступали конкретные предложения по экономическим вопросам с учётом общей линии, разработанной в центральных органах СССР. Так, в январе 1959 г. председатель Госплана БССР С. Н. Малинин поставил перед автотранспортом задачу по ликвидации распылённости автопарка. Естественно, что Верховные Советы не забывали о своей вертикали. Местным Советам было поручено возглавить строительство местных дорог, в этом отношении наиболее активно проявили себя Советы депутатов первичного уровня – сельские. В их компетенции было поддержание на своих территориях в должном порядке дорог и мостов.

Но исполнение начальственных директив напрямую зависело от характера отношения производителей и Советов депутатов – от согласованности их работы зависела степень выполнения социально-экономических задач. Министерство автотранспорта и шоссейных дорог РСФСР в 1957 г. предписало автотрестам вносить больше предложений в исполкомы местных Советов по упорядочению движения. Облисполкомы в соответствии с постановлениями Совета Министров РСФСР или БССР издавали распоряжения, которые содействовали развитию транспорта. «Обратная» связь возникала во время выборов. В избирательных округах городов и сёл областей РСФСР и БССР во второй половине 1950-х гг. активно проходили собрания, где депутаты Советов отчитывались перед своими избирателями. После анализа встреч формулировались новые задачи. Население оценивало работу Советов по-разному. С точки зрения пассажиров недостатки в работе автотранспорта в середине 1950-х гг. были результатом отсутствия должного контроля за его работой, в том числе и со стороны местных органов власти.

Наказы как кандидатам в депутаты, так и уже избранным позволяли инициировать решение вопросов материально-технического обеспечения пассажирского движения, особенно остро стоявших в 1950-е гг. в сельской местности, разрабатывать новые маршруты, осваивать новые виды транспорта в городах. Так, в это время Минский горисполком постановил начать в городе прокладку новых трамвайных линий. Инициатива «снизу» поставила перед городскими Советами в РСФСР и БССР задачу детального изучения пассажиропотока, чтобы оптимально использовать транспортный парк.

Не менее значимой представлялась и судьба речного и авиатранспорта. Верховный Совет СССР определил ее законом от 15 марта 1953 г. и учреждением Министерства морского и речного флота СССР и гражданской авиации. На девятой сессии в 1957 г. председатель Госплана СССР И. И. Кузьмин отметил, что скоро будут широко применяться реактивные и турбовинтовые самолёты<sup>6</sup>.

В 1960-е гг. Верховные Советы союзных республик продолжают решать транспортные вопросы, но множество постановлений не гарантировало, однако, высокой эффективности исполнения. В этой связи возрастает контроль за Советами со стороны партийных органов. Например, XXV съезд компартии Белоруссии в октябре 1961 г. обязал советские организации республики улучшить работу транспорта, а в феврале 1969 г. протоколом Президиума Верховного Совета БССР соответствующим органам предписывалось найти материальные резервы для транспортников.

Особую роль в отношении развития транспорта союзных республик СССР стали играть постоянные комиссии республиканских Верховных Советов. В БССР эти органы создаются в 1963 г. С формальной точки зрения они образовались для изучения и предварительной подготовки вопросов, содействующих развитию транспортных отраслей, но их рекомендации подлежали обязательному рассмотрению на предприятиях. Под контролем комиссий оказались организация дальних и встречных перевозок, механизации на погрузочно-разгрузочных работ, использование подвижного состава и проблемы простоя вагонов на железных дорогах, вопросы переводу предприятий автотранспорта на новую систему планирования и стимулирования, укрупнения автохозяйств<sup>7</sup>.

Во второй половине 1960-х гг. права и обязанности Советов РСФСР и БССР в отношении транспорта были уточнены. Так, в Законе БССР о сельском, поселковом Совете депутатов трудящихся БССР, утверждённом 19 июня 1968 г. говорилось, что Совету такого уровня вменяется организация строительства и ремонт дорог местного назначения, а также контроль за работой транспортных организаций, обслуживающих население. Последнее обусловлено тем, что исполкомы Советов в ряде случаев уделяли недостаточное внимание рациональному использованию видов автотранспорта.

---

<sup>6</sup> Жигарев П. Ф. Гражданская авиация в 1958 году // Гражданская авиация. 1958. № 1. С. 1–4.

<sup>7</sup> Дорофеев Ф. Осторожно, автомобиль неисправен! // Советская Белоруссия. 1960. 8 июня. С. 3.

Речники РСФСР и БССР решение значительной части своих вопросов в 1960-е гг. продолжали связывать с Советами различного уровня. Так, начальник Главного управления речного флота при Совете Министров БССР И. Геронин в 1960 г. отметил, что улучшение транспортного обслуживания – результат совместной работы с местными Советами<sup>8</sup>. Однако вопросы деятельности речного транспорта попадали в поле зрения власти гораздо реже, что связано прежде всего с его незначительной долей в общем объеме перевозок.

С 1960-х гг. Верховный Совет СССР регулярно занимался проблемами развития гражданской авиации.

Но о некоторых подвижках в решении обозначенных проблем можно говорить лишь в 1970-е гг. В БССР принятый в 1971 г. закон «О районном Совете депутатов трудящихся БССР» конкретизировал их обязанности в отношении транспорта<sup>9</sup>. Плановые комиссии исполкомов районных Советов депутатов с 1975 г. обязаны были предусматривать в разрабатываемых планах средства для развития местного транспорта и связи, строительство новых дорог. На железнодорожном транспорте в эти годы первостепенными оказались задачи увеличения грузооборота, повышение механизации погрузочно-разгрузочных работ, улучшение обслуживания пассажиров. Активизации работы Советов содействовало постановление ЦК КПБ 1979 г. по повышению эффективности использования железнодорожного транспорта, оно, кстати, предусматривало усиление контроля за выполнением обязательств.

С каждым годом усиливалось внимание Советов к развитию электротранспорта. Комиссия по коммунальному хозяйству, благоустройству и дорожному строительству Верховного Совета БССР в апреле 1972 г. рассмотрела вопрос об улучшении работы электротранспорта в городах Минске, Гомеле, Витебске, о необходимости оптимизации его работы говорилось и в решении Президиума ВС БССР от 9 июня 1977 г.

На сессии Верховного Совета БССР в декабре 1971 г. перед речниками республики поставили задачу увеличить объем перевозок грузовым речным транспортом<sup>10</sup>. В 1971 г. постоянная комиссия по транспорту и связи озадачилась вопросами повышения производительности труда речников. Витебский облисполком в феврале 1977 г. рассматривал возможность о «переключении» грузов с автомобильного и железнодорожного транспорта на речной, взяв на себя ответственность за эффективность взаимосвязи между различными транспортными подразделениями.

Как итог работы исполкомов Советов в БССР в 1970-е гг. в отношении транспорта можно рассматривать постановление Совета Министров

<sup>8</sup> Геронин И. Работу флота - на уровень новых задач // Рачнік Беларусі. 1960. 3 красавіка. С. 2.

<sup>9</sup> Закон БССР «О районном Совете депутатов трудящихся БССР» // Собрание законов, указов Президиума Верховного Совета БССР, постановлений, распоряжений Совета Министров БССР. 1971. № 21. С. 473–500.

<sup>10</sup> Вторая сессия Верховного Совета БССР восьмого созыва // Советская Белоруссия. 1971. 17 дек. С. 2.

республики «О серьёзных недостатках в работе городского транспорта республики», принятое в августе 1979 г.

В 1980-е гг. в советских республиках усложнилось социально-экономическое положение, что потребовало активизировать работу Советов всех уровней, а также их постоянных комиссий<sup>11</sup>. Следует отметить, что схема выравнивания недостатков оставалась прежней, прежней оставалась и эффективность работы вплоть до распада СССР. В целом деятельность Советов в 1943–1991 гг. по организации транспортного обслуживания была дополнительным стимулом для развития транспорта и средством контроля за его состоянием, что позволяло в изучаемый период удовлетворять социально-бытовые потребности населения.

#### Список литературы:

1. Петриков П. Т. Организация и деятельность постоянных комиссий местных Советов Белоруссии. 1944–1970 гг. Минск, 1971.
2. Колдомасов Ю. Комплексное развитие и использование различных видов транспорта // Плановое хозяйство. 1954. № 4.
3. Савицкий Б., Мачуговский В. Порочная система оплаты труда водителей // Социалистический труд. 1956. № 5.
4. Жигарев П. Ф. Гражданская авиация в 1958 году // Гражданская авиация. 1958. № 1.
5. Чадаев Я. Улучшить координацию хозяйственной деятельности местных Советов и совнархозов // Плановое хозяйство. 1961. № 7.
6. Дорофеев Ф. Осторожно, автомобиль неисправен! // Советская Белоруссия. 1960. 8 июня.
7. Геронін І. Работу флота – на ўзровень новых задач // Рачнік Беларусі. 1960. 3 красавіка.
8. Игнатъев В. Эффективнее использовать транспорт // Советская Белоруссия. 1983. 29 июня.

#### SOVIETS OF DEPUTIES OF UNION REPUBLICS IN THE USSR AND MAKING DECISION OF SOCIAL AND ECONOMIC PROBLEMS (1943–1991)

**R. V. Timofeev**

Vitebsk State University,  
*Sub-faculty of history of Belarus, Vitebsk*

The article shows the main directions of activity of the deputies of Soviets of union republics of the USSR in decision of socio economic problems in 1943-1991 years on an example of transport. The special attention is given to definition general and especial in organization of concrete traffic.

---

<sup>11</sup> Постановление Верховного Совета БССР «Об избрании комиссии Верховного Совета БССР по вопросам развития промышленности, энергетики, транспорта, связи и информатики» // Собрание законов БССР. 1990. № 18. С. 322–323.

**Keywords:** advice of the deputies, deputy commissions, union republics.

*Об авторе:*

ТИМОФЕЕВ Ростислав Владимирович – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории Беларуси Витебского государственного университета.

TI MOFEEV Rostislav Vladimirovich – Kandidat of History, senior lecturer of Sub-faculty of history of Belarus' of the Vitebsk State University.

*Статья поступила в редакцию 19.12.2010*

Научная библиотека ТвГУ