

УДК 94(476)

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОМИТЕТОВ НАРОДНОГО КОНТРОЛЯ БЕЛОРУССКОЙ ССР  
ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТА  
В 1966 – 1991 ГОДАХ**

*канд. ист. наук, доц. Р.В. ТИМОФЕЕВ  
(Витебский государственный университет им. П.М. Машерова)*

*Показана деятельность комитетов народного контроля Белорусской Советской Социалистической Республики в отношении предприятий транспорта в 1966 – 1991 годах. Рассмотрены основные недостатки в работе транспорта республики, которые были выделены комитетом народного контроля для исправления. Особое внимание было уделено выяснению уровня эффективности работы контролёров по отношению к той или иной проблеме, связанной с функционированием транспортных предприятий. Отмечен и широкий круг организаций, которые также занимались контрольными функциями по отношению к транспорту одновременно с народными контролёрами.*

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 годов. Более реалистичной является современная работа Э. Забродского [3], но она не затрагивала отношение КНК к транспорту.

Цель данного исследования – определить основные направления деятельности КНК БССР в транспортной сфере 1966 – 1991 годов. Задачи – показать проблемы, которыми занимались на транспорте контрольные органы, определить степень их влияния на работу предприятий, выделить формы 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. 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.

**Исследовательская часть.** Преобразование органов партийно-государственного контроля в конце декабря 1965 года 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 года 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 года «Об усилении работы по экономии и бережливости в народном хозяйстве республики». Органы КНК во 2-й половине 1960-х годов 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 году в адрес КНК были высказаны критические замечания, например, на Витебской областной партийной конференции. С одной стороны, была дана высокая оценка деятельности КНК и их внештатного актива. С другой – 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 года «Об обеспечении своевременной разгрузки вагонов и вывоза грузов с железнодорожных станций», например, КНК Витебской области на станциях и подъездных путях предприятий произвёл в 1966 году проверку его выполнения и предложил меры по устране-

нию 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, л. 1, 2]. Транспортники также и сами надеялись на контролёров. Например, комиссия по осмотру пассажирского хозяйства Витебского отделения Белорусской железной дороги (БЖД) в марте 1966 года, 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 года 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 году 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 года 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 года обратилось за помощью к председателю КНК БССР А.А. Смирнову с тем, чтобы он помог расширить транспортную инфраструктуру Полоцкого нефтеперегонного завода и устройство станции Новополоцк [6, л. 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 года 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 году отметили то, что простой вагонов был вызван неравномерностью поступления грузов.

Наиболее активно народные контролёры действовали в отношении автотранспорта. Проведённая в июле – августе 1966 года 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, л. 4 – 6].

Не менее важной была работа и групп содействия КНК. Так, такая группа в Лидской автоколонне № 2416 в 1966 году занималась смотром 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 году 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 года появилось решение Витебского областного КНК, касавшееся неудовлетворительного выполнения Постановления СМ БССР от 18 июля 1966 года «О мерах по повышению эффективности использования автомобильного транспорта и снижению себестоимости перевозок грузов». Было отмечено, что недостатки в использовании автотранспорта на перевозках были связаны с составлением заявок без необходимых расчетов [10, л. 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 году 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 – 1967 годах контролёры-общественники занимались улучшением экономики производства, улучшением и совершенствованием технологических процессов. Основными направлениями работы народных контролёров Слуцкого автобусного парка в 1966 году были: учёт пробега резины, расхода электроэнергии и топлива, правильность составления графиков движения, ремонт техники. Контролёры Минской автобазы № 1 в 1966 – 1967 годах 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 года 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 год ими было проверено 60 тыс. единиц автотранспорта [11, с. 3]. Группы содействия КНК старались опираться на рабочих. За 1967 год 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 – 1968 годах провели массовую проверку выполнения постановления правительства об экономном расходовании жидкого топлива. Только в Брестском и Минском областных автотрестах они обнаружили за 1967 год перерасход 3 млн. литров бензина. По данным КНК БССР большое количество автомобилей МАТа выпускалось в 1967 – 1968 годах на линии с неисправными спидометрами или вовсе без них, что приводило к припискам. В 1967 году, 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 году 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. Проверки и ревизии, проводимые работниками МАТ и автотрестов, нередко носили поверхностный характер. Так, в 1967 году 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 году основное внимание уделила предотвращению фактов расхищения государственной собственности и более эффективному использованию автомобилей. После того как эта группа КНК в 1968 году выявила простой машин под погрузкой кирпичом, она с помощью городского КНК смогла резко их уменьшить. Областная комиссия по контролю за работой автотранспорта Брестского КНК в 1968 году широко применяла такие формы проверки, как проведение массовых рейдов с участием общественных организаций и должностных лиц автохозяйств. Обращалось особое внимание на выполнение графиков движения автобусов и работу диспетчеров. В свою очередь Могилёвская областная комиссия в 1967 году 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 – 1969 годах КНК БССР большое внимание обращал на качество ухода и своевременного ремонта автомобилей. Но работа авторемонтных предприятий была неудовлетворительной, так как только за 1968 год они получили 1419 рекламаций, или на 16,4 % больше, чем в 1967 году [13, с. 2]. В ходе проверки выполнения постановлений ЦК КПБ и СМ БССР от 20 мая 1967 года и СМ БССР от 19 марта 1969 года 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 С.П. Зайцева в 1967 году была произведена ревизия финансово-хозяйственной деятельности завкома управления и вскрыты нарушения [15, л. 97]. Однако результаты работы контролёров не всегда были эффективными. В мае 1968 года 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 – 1970 годах 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, поддержания благоприятной для эксплуатации флота судходной обстановки [16, л. 21]. Лишь в середине 1970-х годов ситуация здесь при помощи совместных усилий контролёров, государственных органов управления и самих речников была значительно улучшена.

На Минском авиапредприятии контролёры определили, что за 1966 год 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 году 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 года 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 года 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 года 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 году 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 года обратили внимание государственных органов на постоянный срыв 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 годах она занималась вопросами улучшения использования резервов производства и улучшала качество ремонта локомотивов. С помощью контролеров Брестского вагонного депо в апреле 1972 года было завершено внедрение нового технологического процесса.

Главным показателем работы контролёров было достижение ими конкретных результатов. На станции Светлогорск контролёры за 1973 год смогли снизить простой вагонов на 1 час. Под влиянием контролёров в Республиканском объединении «Белсельхозтехника» простой вагона в 1971 – 1974 годах 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 года 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 года 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 года 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 года 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, л. 3, 4]. Контролёры занимались проверкой выполнения планов погрузки, определяли причины недогруза, 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 года, касавшийся нарушений дисциплины перевозок грузов на Брестском отделении. В приказе отмечено, что за 1978 год 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, л. 69, 70]. В итоге приказом начальника отделения виновные были наказаны, их обязали принять меры по устранению недостатков. Одной из причин невысокой эффективности работы ряда отделений БЖД контролёры в 1979 году 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 года 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 года, 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, л. 87, 88]. Наличие случаев присвоения денежной выручки работниками автотранспорта и невнимательного отношения к пассажирам в феврале 1977 года отметила и сессия Верховного Совета БССР. Контролёры продолжали рассматривать ход реализации решений, принятых органами власти. Так, изданное 22 сентября 1971 года постановление КНК БССР касалось выполнения указаний ЦК КПБ и СМ БССР по обеспечению безопасности движения автотранспорта. В 1971 году КНК БССР 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 года 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 года 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 году 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 года 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 года постановление, касавшееся 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 количество проблем у автотранспортников не уменьшалось. В январе 1974 года 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 года 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 году 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 года 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 – 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 года, 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.

Значимый конечный результат в улучшении работы транспорта могли дать только совместные усилия различных служб. Так, в январе 1972 года ГАИ Минска выявила грубые нарушения трудовой дисциплины некоторых водителей трамваев и троллейбусов, что заставило местное ТТУ исправить ситуацию. Совместной проверкой, проведенной в мае 1979 года 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 годах контролёры не смогли, по мнению его партийного бюро, создать противодействие нарушителям дисциплины. По мнению СМ БССР, отражённом в Постановлении «О серьезных недостатках в работе городского транспорта республики» 1979 года, 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 нарушения не вскрывались.

Вопросы у КНК БССР были и к работе речного транспорта. Так, по результатам его проверки на 1 января 1973 года 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, л. 21, 22].

В целях ликвидации недостатков КНК БССР в феврале 1974 года 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 году 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 годов продолжали иметь место серьёзные недостатки в эксплуатационной деятельности, в частности портов и пристаней.

Важный участок для работы у контролёров был везде. Так, в Минском авиапредприятии группа КНК во главе с С. Свиридовичем в 1976 году 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 года «О недостатках в обслуживании населения пассажирским транспортом» было отмечено, что авиаторы улучшили культуру обслуживания пассажиров с помощью повышения регулярности полётов, достигшей в конце 1977 года 91,6 % [25, л. 67, 68]. Контролёрами постоянно решались самые острые вопросы. Так, в зоне внимания КНК БССР в декабре 1978 года 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. Областному КНК было дано поручение привлечь к ответственности виновных лиц.

Контроль охватывал все виды транспорта. С помощью Гомельского КНК в 1970 году были решены вопросы по улучшению работы Гомельского хозрасчетного участка Главгаза БССР. Группа КНК Полоцкого управления нефтепровода «Дружба» во главе с председателем И.В. Ляховым в 1973 – 1974 годах 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 года разбирать Новополоцкому городскому КНК.

В целях упорядочения деятельности контролёров в январе 1980 года 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 года 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 года 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 года об укреплении государственной дисциплины. В 1984 году КНК БССР 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 года 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 году 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, т.е. количество проверок не перерастало в качество. По ряду направлений контролёры добились значимых успехов. Так, положительный опыт распространения новой системы информации о движении грузов на БЖД в июле 1981 года 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 с В. Рябенко в 1980 году занимался распространением контейнеров, что позволило уменьшить простой вагонов на подъездных путях предприятий.

Одной из важных проблем, на которую в сентябре 1981 года 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 году 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 года 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 году 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 году обсуждались на еженедельных совещаниях у начальника отделения Н. Шафаренко. У КНК были значительные полномочия. Так, городские КНК республики в 1983 году 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 года 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 году по местному отделению БЖД годовой план по транспортным услугам был недовыполнен на 13 % [29, л. 14]. 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 года 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 году 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, л. 7, 8].

Контроль за работой железнодорожников происходил со всех сторон. В январе 1983 года 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 года была организована массовая проверка исполнения указаний органов власти по сохранности сельхозпродукции при её перевозках транспортом. В Минском локомотивном депо работники Госнефтеинспекции в 1984 году проводили проверку использования нефтепродуктов, выявили много недостатков в хранении и потреблении горюче-смазочных материалов.

Органы власти в ряде случаев считали проводимый контроль недостаточно эффективным. Так, постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 5 августа 1983 года, 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 с привлечением КНК. В республике часто проводили различные рейды по контролю за работой автотранспорта и улучшением культуры обслуживания. Но спустя некоторое время эффект от них становился минимальным. Более результативной в этом вопросе была работа КНК. Так, если по ведомственной линии за 1979 – 1980 годы в Осиповичской автобазе каких-либо существенных нарушений выявлено не было, то в 1981 году народные контролёры определили, что там постоянно завывался вес грузов, в результате чего был приписан грузооборот на 1 млн. тонно-километров.

Главным для контролёров оставалось достижение конкретного результата. За 1983 год на Брестском автокомбинате № 1 с помощью их группы во главе с В.Е. Юдиным было сэкономлено 57500 литров

бензина, а в 1984-м 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 года 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 первом полугодии 1984 года 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 году провела мероприятия по улучшению работы автомобильных и электротранспортных предприятий города. ГАИ г. Минска во главе с начальником И. Худеевым в 1981 году обратило внимание руководителей предприятий на то, что бесконтрольность в деле хранения транспорта создавала благоприятные условия для использования его водителями в личных целях. Ряд проверок отличался своей масштабностью и выявлял как положительные, так и отрицательные факты. В марте – июле 1986 года КНК БССР совместно с управлением ГАИ МВД БССР проверил выполнение постановления ЦК КПБ и СМ БССР от 16 сентября 1983 года 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 года проверок было задержано 3950 грузовых автомобилей и 189 автобусов, использовавшихся не по назначению двигателей [32, л. 54, 56]. За это руководители предприятий были привлечены к ответственности районными комитетами народного контроля.

В свою очередь Витебский областной КНК в феврале 1988 года 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 годов 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 году было выявлено 5 тыс. случаев присвоения водителями и кондукторами части выручки [33, с. 2]. В 1990 году 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 году оказалось хищение денежных средств путем злоупотребления служебным положением. Большой проблемой оказалось выполнение графиков движения по многим троллейбусным маршрутам Минска в 1982 году, на что обращали внимание народные контролёры местного ТТУ. За замечания виновным приходилось отвечать. Так, под давлением контролёров, в 1985 году 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 годов повлияла на активность контроля. Так, уже в 1988 году 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 году контролёры занимались вопросами ускорения строительства в Витебске нового порта, что позволило увеличить объем перевозок. Недостатки в работе речников, которые приходилось исправлять контролёрам, имели место. Только за первое полугодие 1984 года 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 года Витебский областной КНК силами внештатных инспекторов и с участием заместителя Витебского транспортного прокурора Н. Коноплевой проверил порядок начисления премий в речном порту «Витебск». По итогам проверки речников обязали исправить допущенные нарушения.

Трудности были у всех, например, у авиаторов Витебского аэропорта в 1980 – 1981 годах существовала проблема сохранности перевозимых грузов. Однако в ряде случаев транспортники выступали против многочисленных проверок, считая их не всегда обоснованными. Тем не менее работа контроля в большинстве случаев была полезной. Так, на Минском авиапредприятии в 1982 году 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 годов количество претензий к работе авиаторов стало неуклонно расти, недостатки в их работе касались несовершен-

ства действовавшего порядка обработки грузов, почты и багажа пассажиров. Большие хищения грузов произошли в 1988 – 1989 годах 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 важные направления работы. Так, в феврале 1980 года 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 организацией. 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 годы направил свои усилия на выполнение заданий по росту объёмов потребления газа в республике [35, с. 35]. Но в конце 1980-х годов эффективность народного контроля начала снижаться, и он уже не мог как раньше относительно быстро и чётко противодействовать нарушениям, однако деятельности своей не прекращал.

**Заключение.** 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 исправлению ситуации. 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 анализировали причины, которые приводили к недостаткам, давали чёткие и обширные рекомендации по их устранению. Предприятия и ведомства обязаны предоставлять 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 (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 – 1970-е годы, так как КНК сыграл значимую роль, если не по искоренению хищений и непроизводительных затрат на транспорте, то по их уменьшению. Деятельность групп содействия КНК на предприятиях была неэффективной, так как во многом их представители проверяли «сами себя» и находились под давлением администрации, что давало возможность утаивания недостатков. Постоянно в поле зрения контролёров находился и вопрос, связанный с безопасностью движения.

В целом органы народного контроля БССР на транспорт обращали пристальное внимание, так как без решения транспортных проблем нельзя было добиться стабильности социально-экономического развития республики практически во всех сферах.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Зайцев, В.М. Руководство Компартии Белоруссии деятельностью органов народного контроля (1966 – 1970 гг.): автореф. ... канд. ист. наук / В.М. Зайцев. – Минск: ИИП при ЦК КПБ, 1973.
2. Макаревич, В.А. Общественный контроль в условиях коммунистического строительства (1959 – 1970 гг.) (На материалах Белорусской ССР): автореф. ... канд. ист. наук / В.А. Макаревич. – Минск: ООИ АН БССР, 1981.
3. Забродскі, Э. Камітэт народнага кантролю / Э. Забродскі // Энцыклапедыя гісторыі Беларусі: у 6 т. – Мінск: Беларус. Энцыкл., 1997. – Т. 4. – 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 (далее – ГАВО). – Фонд 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 (далее – НАРБ). – Фонд 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. – Фонд 911. – Оп. 6. – Д. 91.
9. Лавринович, А. В большом и малом / А. Лавринович // Автотранспорт Белоруссии. – 1966. – 29 сент. – С. 2.

10. Постановления Витебского областного комитета народного контроля. 1967 г. // ГАВО. – Фонд 3485. – Оп. 1. – Д. 291.
11. Спиро, А. Общественные контролёры / А. Спиро // Автотранспорт Белоруссии. – 1967. – 19 марта. – С. 3.
12. Кулинкович, А. Учет или игра в цифры / А. Кулинкович // Советская Белоруссия. – 1968. – 27 апр. – С. 2.
13. Кулінковіч, А. Аўтамабіль выйшаў з рамонту / А. Кулінковіч, С. Куцаеў // Звязда. – 1969. – 16 верас. – С. 2.
14. Материалы проверки о ходе выполнения постановлений ЦК КПБ и Совета Министров БССР от 20.05.1967 и Совета Министров БССР от 19.03.1969 КНК БССР // НАРБ. – Фонд 911. – Оп. 6. – Д. 719.
15. Протоколы собраний первичной парторганизации Управления Витебского трамвая. 1967 г. // ГАВО. – Фонд 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. – Фонд 911. – Оп. 7. – Д. 500.
17. Протоколы партийных собраний Полоцкого управления нефтепровода «Дружба». 1968 г. // ГАВО. – Фонд 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» // НАРБ. – Фонд 911. – Оп. 7. – Д. 863.
20. О нарушениях государственной дисциплины перевозок народнохозяйственных грузов на Брестском отделении Белорусской железной дороги: материалы проверки, 1981 г. // НАРБ. – Фонд 911. – Оп. 7. – Д. 1543.
21. Приказы Министерства автомобильного транспорта БССР. 1970 г. // ГАВО. – Фонд 2923. – Оп. 1. – Д. 393.
22. Записки в исполком Витебского областного Совета депутатов трудящихся. 1971 г. // ГАВО. – Фонд 1966. – Оп. 22. – Д. 960.
23. В местных комитетах и группах // Советская Белоруссия. – 1974. – 21 дек. – 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. – Фонд 911. – Оп. 7. – Д. 1205.
26. Протоколы заседаний партбюро Полоцкого управления нефтепровода «Дружба». 1974 г. // ГАВО. – Фонд 9841. – Оп. 1. – Д. 8.
27. Лешко, Ф. 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. – Фонд 3485. – Оп. 3. – Д. 105.
30. Документы о недостатках в использовании энергоресурсов в подразделениях Белорусской железной дороги. 1990 г. // НАРБ. – Фонд 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. – Фонд 3485. – Оп. 3. – Д. 79.
33. Тарнавский, Г. Заслон поборам / Г. Тарнавский // 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.

Поступила 12.10.2011

#### **ACTIVITY OF COMMITTEES OF THE NATIONAL CONTROL BYELORUSSIAN SSR ON PERFECTION FUNCTIONING OF THE ENTERPRISES OF TRANSPORT IN 1966 – 1991 YEARS**

**R. TIMOFEEV**

*In given clause the attempt is made to show activity of committees of the national control Byelorussian SSR concerning the enterprises of transport in 1966 – 1991 years. The basic lacks of work of transport of republic were allocated, to correct which it was necessary to committees of the national control. The special attention was given to finding – out of a level of an overall performance of the controllers in relation to this or that problem connected to functioning of the transport enterprises. In clause the wide circle of organizations was marked also which also were engaged in control functions in relation to transport simultaneously with the national controllers.*