

УДК 94:347.463:331.101.386(476)

**ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ МЕТОДОВ СТИМУЛЯЦИИ ТРУДА  
В 1943 – 1991 ГОДЫ И ПРОВЕДЕНИЕ РЕФОРМ НА ТРАНСПОРТЕ БЕЛОРУССКОЙ ССР**

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

*Рассматривается управление на транспорте Белорусской ССР в 1943 – 1991 годах. Показаны проблемы, связанные с использованием экономических методов стимуляции труда в этот период, а также реформы, проводимые на транспорте. Особое внимание уделено развитию хозрасчётных отношений на транспортных предприятиях, внедрению среди его работников бригадного подряда. Главные цели проводимых переустройств – рост производительности труда на основе совершенствования системы заработной платы и улучшение обслуживания экономики. Большое место в исследовании отведено преобразованиям на транспорте Белорусской ССР в связи с реформой 1957 и реформой 1965 года. Во время проведения реформ экономические методы были тесно переплетены с административными. Представлен анализ эффективности экономических экспериментов на транспорте во второй половине 1980 годов, показаны особенности их проведения по видам транспорта.*

**Введение.** В период важных социально-экономических изменений, которые происходят в современной Беларуси, большое значение приобретает опыт, накопленный за её предшествующее развитие. Особенно это касается экономических реформ и экспериментов в 1950 – 80-е годы. Не менее важным является опыт использования на предприятиях экономических методов стимуляции труда, среди которых наиболее известными являются хозрасчёт, самофинансирование, бригадный подряд. Вопросы такого плана имеют право быть отдельным объектом для научного исследования, так как экономические методы стимуляции труда на транспорте помогали выполнению производственных задач во всех отраслях экономики, а реформы в значительной степени повышали эффективность транспортной работы. Однако сегодня исследования такого плана пока не появились, а из изданий, где вопросы использования экономических методов стимуляции труда и проведения реформ, экспериментов на транспорте затрагивались, можно отметить коллективные труды по истории железной дороги БССР [1; 2] и исследования Л.М. Лыча [3]. Но в этих работах использование методов экономической стимуляции труда не являлось основным объектом изучения, а вопросы проведения реформ и экспериментов рассматривались только на железной дороге.

Актуальность исследования отмеченных вопросов состоит в том, что позволяет сделать анализ эффективности использования различных экономических методов стимуляции труда, выделить среди них те, которые можно было бы использовать в условиях современной Беларуси. Обобщение истории проведения экономических реформ 1957 и 1965 годов на транспорте, экспериментов с переходом на самофинансирование во второй половине 1980-х годов, показало их положительный опыт, который также может быть полезен.

**Постановка задачи.** Чтобы показать использование экономических методов стимуляции труда и проведение реформ на транспорте БССР решались следующие задачи: выделить направления транспортной работы, где использовались экономические методы управления; определить результаты внедрения таких методов; показать подготовку к реформам 1957 и 1965 годов и экспериментам 1980-х годов, конкретные формы их проведения, особенности и итоговую эффективность. Для этого были проанализированы материалы из Национального архива Республики Беларусь, государственных архивов Брестской, Витебской, Гомельской и Могилёвской областей, сборники документов и материалы периодической печати.

**Методы исследований.** В работе использованы два блока методов: специально-исторический, который включает историко-генетическое и историко-сравнительное направление; общенаучный, опирающийся на индукцию и дедукцию, анализ и синтез.

**Результаты и их обсуждение.** Экономические методы стимуляции труда на транспортных предприятиях БССР стали использоваться в целях повышения эффективности их работы ещё в годы Великой Отечественной войны. Так, действовало Постановление СНК СССР от 4 марта 1943 года о премировании предприятия в случае перевыполнения им производственного плана по всем показателям [4, л. 2]. Однако главным был хозрасчёт. Одними из первых его с 1945 года внедряли машинисты Брест-Литовской

железной дороги [5, с. 3]. Хозрасчёт был выгоден как государству, так и транспортникам. С одной стороны, инициаторы создания хозрасчётных паровозов проводили мероприятия по предотвращению перерасхода топлива и применяли передовые методы эксплуатации локомотивов. С другой стороны, они получали за это материальное поощрение. На хозрасчете в депо станции Орша в июле 1947 года работало уже 88 % паровозных бригад. За январь – апрель 1947 года им было выплачено премий на сумму около 70 тыс. руб. [6, с. 3]. Хозрасчёт давал ощутимую пользу. В октябре 1948 года на совещании работников промышленности и транспорта БССР, созванном Советом Министров (СМ) БССР и ЦК КП(б)Б, было отмечено, что на решение железнодорожников Западного округа отказаться от 50 млн. руб. дотации и дать 29 млн. руб. сверхплановых накоплений повлиял перевод свыше 85 % паровозного парка на хозрасчет и организация колонн хозрасчётных паровозов [7, с. 2]. В целом эффективная работа транспортников пополняла фонд директора предприятия, созданный по Постановлению СМ СССР от 5 декабря 1946 года [8, л. 47]. А уже из него лучшие работники получали материальное поощрение.

Не стоял в стороне от использования экономических методов и автотранспорт. По Постановлению СМ БССР от 3 августа 1946 года для премирования победителей в соревновании предприятий Министерства автотранспорта БССР разрешалось расходовать средства из прибыли этих предприятий [9, л. 316]. В соответствии с Постановлением СМ БССР от 16 декабря 1946 года в Минске было создано самостоятельное хозрасчётное предприятие – автобусно-таксомоторный парк [10, с. 6], где изначально были заложены экономические методы управления – материальное положение работников зависело от качества и количества их работы. Но до конца в тот период такие методы реализованы не были. Внедрению на автотранспорте бригадного хозрасчёта помогало движение шофёров-передовиков за достижение 100 тыс. км пробега машин без капитального ремонта. С помощью хозрасчёта повышались эксплуатационные показатели работы автотранспорта, его производительность труда, достигалась большая экономия государственных средств [11, с. 3]. Стимулирование труда давало результат везде, где оно применялось. Так, речники республики достигли рентабельности своей работы в 1948 году. В итоге по решению СМ СССР в 1949 году в основном, а в 1950 году полностью была ликвидирована система государственных дотаций для транспорта.

В 1950-е годы возможности для повышения заинтересованности работников в результатах своей деятельности дало утверждённое 9 августа 1955 года СМ СССР Положение «О фонде предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства» [12, л. 23]. Часть средств этого фонда разрешалось направлять на премирование.

Во второй половине 1950-х годов транспорт БССР оказался под влиянием реформ. Так, в 1957 году отраслевой принцип его руководства был заменён на территориальный в рамках Белорусского совнархоза. Эта перестройка управления проводилась в целях преодоления ведомственной разобщённости, лучшего развития перевозок, более полного использования резервов. За союзными органами власти оставалась разработка стратегии транспортного развития, а республиканским было передано оперативное руководство. В компетенции совнархоза находились вопросы распределения объёмов перевозок между различными видами транспорта, переброски с одного транспортного направления на другое материально-технических ресурсов, что создавало неравные условия. Однако в целом Белорусский совнархоз руководил подчинёнными ему транспортными ведомствами исходя из заданий общесоюзного плана развития. Постановлением СМ СССР от 6 сентября 1957 года был изменён порядок планирования перевозок грузов железнодорожным и речным транспортом, а председателей Советов Министров союзных республик и председателей совнархозов обязали укрепить кадрами отделы транспорта и связи Госпланов союзных республик, транспортных управлений совнархозов. В первые годы своего существования совнархоз позволил лучше использовать материальные ресурсы, более слаженной стала работа транспорта и предприятий, были сделаны значительные шаги в рационализации перевозок и снижении транспортных издержек. Координацией действий организаций и улучшением планирования занимались транспортные управления и отделы совнархозов.

Белорусский совнархоз был задействован в разработке и осуществлении планов кооперирования производства и поставок сырья как внутри экономического административного района, так и в другие республики, когда его транспортный отдел в своей деятельности опирался на анализ и подсчёт себестоимости перевозок. Это давало больше возможностей избегать встречных и чрезмерно дальних перевозок, хотя они и не были искоренены в изучаемый период, в том числе и после ликвидации совнархоза. Совнархоз и его транспортный отдел также занимались вопросами изучения и улучшения внутрирайонных транспортных связей, более широко организовывали смешанные железнодорожные, водные и автомобильные перевозки [13, с. 51]. В задачи совнархоза при планировании перевозок входило сопоставление, исходя из местных условий, затрат по каждому виду транспорта в целях поиска наиболее экономичного

варианта, которым чаще всего были смешанные железнодорожно-водные перевозки [14, с. 74]. В республике в период существования совнархоза вместо министерства с мая 1957 года по апрель 1963 года действовало Главное управление автотранспорта при СМ БССР. Как подразделение Главного управления гражданского воздушного флота (ГВФ) при СМ СССР с марта 1957 года по июль 1964 года работало Белорусское территориальное управление ГВФ. С августа 1954 года по июль 1956 года существовало Управление речного транспорта БССР, затем до июня 1988 года – Главное управление речного флота при СМ БССР. Территориальный принцип был не везде, и как общесоюзное министерство сохранилось Министерство путей сообщения (МПС), куда в виде подразделения с момента создания Белорусского совнархоза вплоть до конца 1991 года входила Белорусская железная дорога (БЖД).

В рамках совнархозов МПС в 1957 году работало над выявлением нерациональных перевозок и разработкой наиболее выгодных схем грузопотоков. Были пересмотрены существовавшие границы дорог и отделений, они были максимально приближены к границам новых экономических районов. Так, Витебское и Оршанское отделения Калининской дороги были переданы Белорусской дороге. Создание Белорусского совнархоза дало толчок Управлению БЖД по упорядочению перевозок и сокращению непроизводительных простоев вагонов. Чем теснее с управлением совнархоза сотрудничали железнодорожники, тем чаще они выполняли план перевозок. С точки зрения самих железнодорожников, высказанной начальником БЖД Г. Котяшем в 1957 году, перестройка форм хозяйствования дала возможность более эффективно использовать средства и снижать затраты [15, с. 2].

В 1950-е годы среди белорусских железнодорожников продолжал развиваться хозрасчёт. В депо Орша, где на хозрасчет перешли все локомотивные бригады, общая экономия средств в 1950-е годы достигала 80 тыс. в месяц [1, с. 122]. В том числе и при помощи хозрасчёта Белорусская дорога в 1953 году сработала рентабельно. Хозрасчёт совершенствовался. По предложению паровозников Осиповичского депо в 1955 году в него были внесены серьёзные изменения. Так, вместо прежнего измерителя эффективности работы паровозо-километра был утвержден тонно-километр [16, с. 3]. Молодечненское депо, используя хозрасчёт, в 1957 году увеличило объём перевозок. Полоцкое вагонное депо в 1958 году развивало комплексный хозрасчёт, когда были организованы ремонтные бригады. Важным было то, что с 1953 года на БЖД был установлен новый порядок оплаты перевозок, когда паровозные депо финансировались в зависимости от количества перевезенных грузов.

Реформа 1957 года затронула все виды транспорта. На пятой сессии Верховного Совета БССР в мае 1957 года замена Министерства автотранспорта на Главное управление автотранспорта при СМ БССР была обоснована наличием излишних управленческих звеньев в виде областных автотрестов и недостаточно успешным руководством перевозками как грузов, так и пассажиров. Руководство всем автотранспортом по областям было передано в облисполкомы, а управление автотранспорта при СМ БССР занималось координацией деятельности автотранспорта. Процесс изменений был продолжен. На сессии Верховного Совета БССР в январе 1958 года было объявлено о необходимости ликвидации распыленности автопарка. Как ответ за 1959 год, например, по Брестской области было ликвидировано 120 мелких нерентабельных автохозяйств [17, л. 54]. Но доля мелких хозяйств оставалась по республике высокой, так что пришлось этот процесс продолжать. Неразрешённость отмеченного вопроса отчасти объяснялась тем, что сохранение мелкого автохозяйства давало возможность руководителям предприятий приспособлять работу автотранспорта к условиям своего производства, не считаясь, однако, с высокой себестоимостью перевозок. Объединению мелких ведомственных автохозяйств в крупные общего пользования препятствовал и тот факт, что в 1957 – 1959 годах автотранспортные конторы Главного управления автотранспорта при СМ БССР выделяли свой транспорт, в первую очередь для перевозки выгодных грузов.

Заметным явлением в 1950-х годах был перевод части автомобильных подразделений на хозрасчёт, что давало возможность увеличивать производительность машин. Хозрасчёт было необходимо ещё и грамотно использовать с тем, чтобы финансовое состояние предприятия находилось в прямой зависимости от степени выполнения им показателей плана. Однако имелись случаи, когда автохозяйства, перевыполнявшие показатели плана, находились в тяжёлом финансовом положении, и наоборот [18, с. 3]. В итоге это не создавало стимула в работе, отрицательно сказывалось на выполнении плана перевозок грузов и подрывало основы хозрасчёта. Положительные изменения в организации автоперевозок произошли в 1958 году, когда было создано большое количество хозрасчётных автохозяйств. С другой стороны, действовавшая на ряде предприятий в 1950-е годы бригадная система работы позволяла лучше расставить рабочую силу и увеличить пробег автомашин.

Создание совнархоза внесло изменения и в работу речного транспорта. Однако структура его осталась громоздкой. Так, Главное управление речного флота при СМ БССР в 1959 году руководило Верхне-

Днепровским речным пароходством, а оно – речными предприятиями, за исключением 2-х эксплуатационных участков. С другой стороны, под влиянием совнархоза в конце 1950-х годов на речном транспорте начался переход на бригадную систему обслуживания флота, основанную на материальной заинтересованности работников. Значимой предпосылкой для этого перехода был накопленный опыт по использованию хозрасчёта, благодаря которому экипаж парохода «Звеньевой» в 1951 году провёл каждый пятый рейс за счёт сэкономленного топлива при снижении себестоимости перевозок грузов на 20 % [19, с. 3]. На хозрасчётных судах Гомельской эксплуатационной базы в 1958 году увеличился коэффициент использования их мощности и грузоподъёмности, максимально сократились стоянки и порожний ход.

В начале 1960-х годов на повышение эффективности транспортной работы значительное влияние оказало Постановление СМ СССР от 22 мая 1963 года «О фондах предприятий отдельных отраслей народного хозяйства для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства». Их наличие позволяло увеличивать материальную заинтересованность работников в результатах своего труда. Во 2-й половине 1960-х годов самым важным моментом было проведение экономической реформы, основы которой были заложены в 1965 году, но главные мероприятия осуществлены лишь через два-три года. Переход на новые условия планирования и экономического стимулирования положил в основу решения вопросов с распределением перевозок по видам транспорта экономические принципы.

Для проведения реформы были созданы необходимые предпосылки на БЖД. Так, за сентябрь 1965 – сентябрь 1966 года её Витебским отделением было получено 374 тыс. руб. сверхплановой прибыли [20, л. 48]. Кроме плана по прибыли дорога, чтобы пополнить фонд предприятия, должна была ещё выполнять планы перевозок в тонно-километрах и задания по себестоимости перевозок. По Постановлению СМ СССР от 23 июня 1967 года за счет отчислений от прибыли был образован фонд развития производства, разработано положение о хозрасчете для линейных предприятий [21, с. 339]. Реформа реализовывалась с трудностями, что привело к изданию в конце 1967 года Постановления ЦК КПБ и СМ БССР «Об усилении разгрузки вагонов и вывозки грузов с железнодорожных станций». Органы государственного управления СССР не пошли на ускоренное проведение реформы 1965 года, что вызвало необходимость для решения транспортных проблем издать 27 мая 1968 года Постановление «О неотложных мерах по обеспечению перевозок грузов железнодорожным транспортом в 1968 – 1970 гг.». В нём союзное руководство было вынуждено рассмотреть вопрос о дополнительных мероприятиях по укреплению материальной базы дорог с тем, чтобы они увеличили свою провозную способность.

Определённые шаги были сделаны и на местах. Так, за 1-е полугодие 1968 года на БЖД выросла производительность труда, увеличился объём погрузки, что позволило перевести её предприятия со 2-го полугодия 1968 года на новую систему планирования. В том числе и с помощью изменений, вызванных переходом на новую систему, БЖД в 1968 году было получено 88 млн. руб. прибыли и на 10 % снизилась стоимость перевозок [22, с. 2]. С другой стороны, реформа не смогла ликвидировать недостатки в работе. Так, Могилёвское отделение в 1969 году несвоевременно поставляло клиентам грузовые вагоны, слабо заботилось об обслуживании пассажиров [23, л. 22].

На автотранспорте республики также произошли значимые изменения. В 1960 году в ведение Главного управления автотранспорта при СМ БССР были переданы грузовые автомашины Министерства строительства, Министерства торговли и самого совнархоза. С помощью этого укрупнения уменьшились нерациональные перевозки и порожние пробеги. Экономические методы стимуляции труда широко проявили себя в деятельности водительских бригад. Так, по предложению шофёра М. Каргальского из автобазы № 13 Минска в 1960 году вместе со строителями водители создали единую бригаду, что сократило себестоимость перевозок. Соответственно выросла производительность труда водителей и их оплата [24, с. 4]. В рамках Министерства автотранспорта БССР в 1964 году в автохозяйствах, которые обслуживали строительство химических предприятий, действовала бригадная сдельщина в оплате труда шоферов. Показательным в деле использования экономических методов оказался приказ Главного управления автотранспорта при СМ БССР от 6 октября 1960 года об экономическом стимулировании предприятий и о повышении материальной заинтересованности работников в создании и внедрении новой техники.

В середине 1960-х годов стала явственной потребность в новых методах воздействия на транспорт. Поэтому в рамках реформы 1965 года в БССР с 4 квартала 1966 года стал происходить перевод ряда предприятий автотранспорта на новую систему планирования по Постановлению ЦК КПСС и СМ СССР от 4 октября 1965 года. Республиканский Кабинет Министров 14 октября 1966 года обязал министерства БССР осуществить перевод автопредприятий на новую систему планирования с учетом специфических особенностей их работы [25, с. 559]. В период подготовки к проведению реформы 1965 года автотранспортники уделяли больше внимания лучшей организации грузовых перевозок. По рекомендации Министерства автотранспорта БССР с 1 июля 1965 года происходил перевод на внутривозовой хозрасчёт по

одному автохозяйству в каждом автотресте [26, с. 1]. Коллегия Министерства автотранспорта БССР приняла решение перевести на новый порядок планирования, с 1 февраля 1966 года автобазы – Минскую № 11 и Молодечненскую № 2, второй автобусный парк г. Минска. С переходом на новые условия работы грузовым автохозяйствам вместо многочисленных показателей были доведены планы только по накоплениям, отчислениям в бюджет, фонду заработной платы и клиентуре.

В 1966 году на новый порядок планирования были переведены автохозяйства общего пользования, имевшие свыше 1 тыс. машин, где улучшилось использование автомобилей, сократились порожние пробеги. Там лучше решались социальные проблемы, было более чётко организовано производство и была ниже текучесть кадров. На автобазе № 11 г. Минска, автобазе № 2 г. Молодечно, Второго Минского автобусного парка и автоколонны № 2414 г. Минска прибыль сверх плана за первые 3 месяца эксперимента составила 325,3 тыс. руб. Средняя заработная плата с учетом дополнительных вознаграждений возросла по грузовым автохозяйствам на 5 – 14 %, по автобусному парку – до 30 % [27, с. 307].

На новый порядок планирования в 1967 году было переведено 63 % автохозяйств общего пользования, в 1-м полугодии 1968 года – все такие автохозяйства; в 1967 – 1968 годах были осуществлены мероприятия по улучшению использования основных производственных фондов и оборотных средств.

Реформа дала значимые результаты. Так, за 1967 год при росте парка грузовых автомобилей на 6,7 % грузооборот автотранспорта общего пользования увеличился на 11,9 %, сумма прибыли возросла в 1,9 раза [28, с. 2]. За 1-е полугодие 1968 года было перевезено сверх плана 2 млн. тонн груза, получено 3 млн. руб. сверхплановой прибыли. Однако имели место и проблемы. Так, в октябре 1968 года ежедневные остатки готовой продукции промышленности, не вывезенной автотранспортом с железнодорожных станций, достигали 50 тыс. тонн. В 1968 году в ряде автохозяйств (например, Гомельского областного автотранспортного управления) осталась низкой дисциплина среди водителей, на что обратила внимание постоянная комиссия по промышленности, транспорту и связи местного областного Совета [29, л. 103]. Во время проведения реформы экономические методы были тесно переплетены с административными. На это указывало Постановление СМ БССР от 9 января 1968 года, касавшееся повышения материальной ответственности автотранспортных организаций и грузоотправителей за невыполнение плана перевозок и просрочку доставки грузов [30, л. 30 об]. В целом экономическая реформа 1965 года на автотранспорте в республике проходила со значительными сложностями, её проводили недостаточно высокими темпами и с оглядкой на союзные органы власти.

О сложностях с проведением реформы свидетельствовало Постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 5 августа 1968 года «Об улучшении использования грузового автомобильного транспорта», которое предусматривало принятие мер по укрупнению автохозяйств, обеспечению расширения централизованных перевозок грузов, сокращению порожних пробегов и простоев [31, с. 371]. Изданное ЦК КПБ и СМ БССР 14 октября 1968 года подобное постановление было направлено на создание диспетчерских служб и контрольных постов на дорогах. Создавались хозрасчётные автохозяйства в размере по 50 машин, которым ставилась задача работать в две смены, максимально уменьшить порожние пробеги и простои [32, с. 1]. То есть реформа проводилась, а старые проблемы оставались. К вопросу об улучшении использования грузового автотранспорта ЦК КПБ и СМ БССР вновь пришлось обратиться 9 декабря 1969 года. Тезис о сложности в продвижении реформы может быть подтверждён и Постановлением СМ СССР «О дополнительных мерах по улучшению использования грузового автомобильного транспорта» в 1973 году, в котором говорилось о невыполнении принятого в 1968 году решения. Большим препятствием к реализации появившихся возможностей по реформе 1965 года было существование системы материальных лимитов, что не давало возможности в полной мере выполнить задуманные мероприятия [33, л. 98]. И в новых условиях осталась зависимость предприятий от министерства, так как без его разрешения они не решались использовать по своему усмотрению свои фонды.

Ряд особенностей имела реформа 1965 года на речном транспорте. Исходя из Постановления СМ СССР «О переводе предприятий речного транспорта союзных республик на новую систему планирования и экономического стимулирования», изданного в 1967 году, республиканский кабинет получил право изменять размер амортизационных отчислений, направляемых в фонд развития производства, утверждал нормативы отчислений в фонд материального поощрения. По сравнению с другими видами транспорта для речников была уменьшена плата за использование производственных фондов [34, с. 469]. Передача ответственности местному кабинету министров за проведение реформы на речном транспорте была связана со сложностями в развитии этой отрасли, когда республика сама должна была обеспечить тщательную подготовку речников к переводу на новую систему, чтобы повысить экономическую эффективность в работе и укрепить хозрасчётные взаимоотношения между предприятиями.

По принятому в 1967 году Постановлению СМ БССР «О переводе предприятий Главного управления речного флота при Совете Министров БССР на новую систему планирования и экономического стимулирования» начальники пароходств получили право премировать работников других предприятий, пользовавшихся услугами речного транспорта, за улучшение использования флота. Как и везде, реформу проводили осторожно, что привело к медленному росту объёмов перевозок и отсутствию перспективной схемы их развития. Тем не менее усилия дали определённый эффект, позволивший речному транспорту из убыточного превратиться в прибыльный. Перевод с 1 июля 1968 года на новую систему планирования Верхне-Днепровского пароходства позволил увеличить за год производительность судов на 14 %, а прибыль по речному транспорту на 39 % [35, с. 2]. Всего за 1968 год было получено 1040 тыс. руб. сверхплановой прибыли. Но несмотря на реформу остались высокими простои и порожние пробегі судов. Реформа дала новый толчок развитию хозрасчёта. Одним из первых в БССР перешёл на хозрасчёт ещё в 1965 году теплоход «РС-012» капитана В. Гладкова.

Реформа затронула все виды транспорта. Так, Белорусское управление воздушного флота согласно Постановлению СМ СССР от 7 июня 1967 года получило право перераспределять амортизационные отчисления между управлением и отрядами авиации. Однако нормативы отчислений зависели от многочисленных согласований. В целом реформа содействовала внедрению новой техники и повышению эффективности хозяйственной деятельности предприятий, в 1968 году были выполнены производственные обязательства по всем показателям и получено 2 млн. руб. сверхплановых накоплений [36, с. 1].

Первые итоги реформы 1965 года в целом можно было увидеть в следующих цифрах: по железнодорожному, речному, автомобильному транспорту республики за 1968 год прибыль увеличилась на 7 % [35, с. 2]. За 1970 год она возросла уже на 11 %. Однако в дальнейшем реформа была свёрнута, так как министерства не желали терять контроль над деятельностью предприятий, соответственно, показатели их работы упали, экономические методы управления стали применяться меньше.

В начале 1970-х годов реформа показала максимум своей эффективности. Так за 1966 – 70 годы накопления по БЖД увеличились в 1,7, а рентабельность в 1,5 раза [37, с. 1]. Это было достигнуто за счёт того, что большое внимание стало уделяться хозрасчёту и самостоятельности отделений дороги. Главная цель хозрасчёта заключалась в том, чтобы на основе обеспечения связи материальной заинтересованности с достигнутыми результатами способствовать выполнению заданий [2, с. 351]. В первой половине 1970-х годов с помощью экономической самостоятельности отделений проводилось увеличение веса поездов и повышение их скорости, более эффективно использовались возможности локомотивов и пропускная способность путей. Во второй половине 1970-х годов экономические методы стимуляции труда на БЖД заставляли работников более производительно использовать трудовые ресурсы, распространять почину по трудовому содружеству работников Ленинградского транспортного узла [38, с. 41].

Получили в 1970-е годы своё дальнейшее развитие экономические методы и на автотранспорте. Согласно Положению о Министерстве автомобильного транспорта БССР от 13 апреля 1971 года оно обязано было осуществлять свою деятельность на началах полного хозрасчёта, обеспечивать сочетание экономических и административных методов руководства, наиболее полно использовать такие экономические рычаги, как прибыль, цена, премия и кредит [39, с. 296]. В целях дальнейшего совершенствования работы Министерство автотранспорта БССР было переведено на хозрасчёт в 1974 году, а в 1975 году – на двухзвенную систему управления, что позволило приблизить органы хозяйственного руководства к производству. Перевод всей системы Министерства автотранспорта с 1 января 1974 года на новые принципы хозяйствования на условиях полной самоокупаемости стал дальнейшим развитием с точки зрения министерства экономической реформы. Хозрасчёт в 1971 – 1975 годы помог увеличить грузооборот на автотранспорте общего пользования на 71 %, пассажирооборот – на 37 %, производительность труда – на 29 % [40, с. 1]. Но, как показали дальнейшие события, полного перехода на хозрасчёт в рамках Министерства автотранспорта не произошло. Осталось и много проблем. Так, в Могилёвский облисполком в 1973 году поступало много жалоб на обслуживание автобусами, например, по Бобруйскому автокомбинату № 2. Как выход из ситуации было предложено использовать бригадный подряд [41, л. 304]. Внедрение на предприятиях бригадного подряда было важным новшеством, на что был направлен приказ министра автотранспорта БССР от 25 декабря 1972 года. Этот метод впервые применили у себя водители бригады Е. Федюнина из автокомбината № 29 «Главмосстройтранс». Сущность подряда была в том, что бригада закреплялась за объектом, заключала договор с его работниками и принимала обязательство вывезти определённое количество продукции в установленный срок [42, с. 61]. Первым в БССР начал работать по методу бригадного подряда в 1972 году коллектив шоферов второй Мозырской автобазы, которой руководил В. Лещенко, – в результате улучшения организации перевозок с прежним объёмом работы справлялось 7 машин, а остальные 13 от них были освобождены [43, с. 56]. В Гродненской области первым стал использовать бригадный подряд коллектив В.С. Пеньковского из автоколонны № 2429 Волковыска,

который за 1974 год увеличил производительность труда на одного шофера на 15,5 %, а коэффициент выпуска автомобилей на 38,8 % [44, с. 2]. Гродненский автокомбинат № 1 одним из первых стал внедрять бригадный хозрасчет.

По наиболее эффективному в организации перевозок бригадному методу работы водителей в 1976 году в республике действовало уже 607 бригад, причем 98 из них – по бригадному хозрасчёту [45, с. 1]. Бригадный подряд в целом повышал эффективность использования автопарка, увеличивал среднесуточную продолжительность работы автомобилей на линии. В 1979 году по Министерству автотранспорта на грузовых перевозках работало свыше 400 бригад из 6,5 тыс. водителей, перевозивших почти четверть всех грузов [43, с. 55]. Органами управления в 1970-е годы продолжалась политика, но недостаточно результативно, по укрупнению автохозяйств. Удельный вес автотранспорта общего пользования в 1976 году составил по перевозкам грузов 51,5 % и по грузообороту 44,3 %, при наличии 20 % грузовых машин, что свидетельствовало о высокой производительности автомобилей в крупных хозяйствах [45, с. 1]. Методы экономического управления распространялись везде. Несмотря на убыточность предприятий, осуществлявших внутригородские перевозки, по Постановлению СМ СССР от 25 декабря 1972 года для них в 1973 году был образован фонд предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства [46, с. 10].

В 1970-е годы продолжал внедряться хозрасчёт на речных судах республики. Речники Верхне-Днепровского пароходства во второй половине 1970-х годов в срок доставляли грузы потребителям и перевыполняли планы перевозок за счет организации бригадных форм работы флота. Исходя из Постановления ЦК КПСС и СМ СССР «Об улучшении планирования и усилении воздействия хозяйственного механизма на повышение эффективности производства и качества работы» от 12 июля 1979 года речники Припяти, железнодорожники, специалисты автокомбинатов Гомельской области в 1979 году использовали опыт коллективов Ленинградского транспортного узла по взаимной работе различных видов транспорта. Чтобы подчинить единому ритму погрузку и разгрузку, весь фронт работ в порту Пхвов разбит на участки, которые обслуживали комплексные бригады [47, с. 2]. В гражданской авиации экономические методы стали шире применяться в конце 1970-х годов. Так, в Брестском авиаотряде бездефектный метод труда позволял в 1978 году осуществлять материальное стимулирование работников в зависимости от объёма и качественных показателей их деятельности [48, л. 92].

В 1980-е годы на транспорте республики произшёл новый этап внедрения экономических методов стимуляции труда. Главным мероприятием по их использованию среди железнодорожников стал экономический эксперимент 1985 года. Одной из предпосылок для него явился известный со второй половины 1970-х годов опыт работников химического комбината г. Щёкино Московской области, который предусматривал выполнение работы меньшим, чем раньше, числом работников [49, с. 61]. Щекинский метод интенсивно внедрялся на БЖД в 1980 – 1984 годы. Машинист станции «Степянка» Б. Шабуневич ещё в конце 1970-х годов выступил с инициативой работать без помощника. В 1984 году на дороге так работали уже 170 машинистов, которым были установлены доплаты. Эксперимент был вызван тем, что заданные темпы роста производительности труда в 1976 – 1984 годы на БЖД не выполнялись, рост грузооборота составил соответственно 8,2 % вместо 15 по плану [50, с. 42]. Целью эксперимента стало обеспечение повышения эффективности работы дороги. Он базировался на трех составных частях. Первая – модернизация технической вооруженности и внедрение прогрессивной технологии; вторая – улучшение организации работы; третья – совершенствование структуры управления. Потери рабочего времени были сокращены за счет совмещения профессий и должностей, внедрения бригадных форм организации труда.

На XXX съезде КПБ в 1986 году начальник Белорусской дороги А.Г. Андреев отметил, что благодаря эксперименту были улучшены все показатели, производительность труда возросла в 1985 году на 11,2 %, или почти в 5 раз, по отношению к плану. Темпы роста производительности труда в 1985 году оказались в 4,5 раза выше, чем в 1981 – 1984 годах. Было высвобождено 12 тыс. человек, а эффективность от эксперимента составила 20 млн. рублей в год. Однако, несмотря на успехи эксперимента, в работе железнодорожников республики остались недостатки – они не добились в 1985 году существенного ускорения оборота вагонов, средняя скорость движения грузовых поездов практически не возросла. Не на должном уровне были стиль и методы руководства, медленно внедрялась новейшая технология. Преодолевая отмеченные недостатки, эксперимент продолжили. На БЖД в 1986 году по сравнению с 1983 годом производительность труда возросла на 32 %, что было в 4 раза выше, чем на сети дорог СССР, среднемесячная заработная плата увеличилась на 22,4 %, было высвобождено 13,9 тыс. человек [50, с. 51]. Опыт железнодорожников в 1986 – 1987 годах активно использовали Министерство автотранспорта БССР, Белорусское управление гражданской авиации и Минский метрополитен.

Несмотря на очевидные успехи МПС СССР и ЦК отраслевого профсоюза в конце 1987 года отметили на БЖД ряд негативных моментов, одним из основных среди которых было отсутствие, по их мне-

нию, на дороге реального хозрасчёта, ставшее следствием ошибок в организации труда. Поэтому в республике стали больше уделять внимания распространению самофинансирования, в условиях которого БЖД уже работала с 1987 года. Внедрению новых методов способствовала система оперативного контроля и анализа хода выполнения основных производственных показателей. В результате за 1 квартал 1988 года сверх плана было отправлено 1,5 млн. тонн грузов и получено 4 млн. руб. сверхплановой прибыли. Однако новый хозяйственный механизм не заработал в полную силу, в 1988 – 1989 годах продолжали поступать жалобы на несвоевременный вывоз продукции. Всё это привело к новым попыткам усовершенствовать экономические методы управления. Так, новое Положение о железной дороге МПС СССР, утверждённое 23 февраля 1989 года, отразило стремление союзных властей усилить ответственность дорог за выполнение планов, расширить самостоятельность в соответствии с Законом СССР о государственном предприятии. По Положению железная дорога действовала на принципах полного хозрасчёта и самофинансирования, сочетая экономичные методы управления с централизованным руководством. В основном за счёт работы на принципах самофинансирования БЖД за 1986 – 90 годы подняла производительность труда на 16 %. Однако резкое изменение условий хозяйствования из-за распада СССР ухудшило все производственные показатели работы БЖД. Тем не менее накопленный в ходе отмеченных экспериментов опыт пригодился уже в рамках независимой Беларуси.

Происходили перемены и на автотранспорте. Так, в январе 1982 года Постановление СМ БССР указало на необходимость усовершенствования системы планирования и управления, улучшения организации труда и развития бригадного подряда. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР в декабре 1984 года предложило провести эксперимент по совершенствованию системы оплаты труда водителей автомобилей для повышения их заинтересованности в эффективном использовании подвижного состава. Развивалась бригадная форма организации и оплаты труда водителей автомобилей, продолжался перевод на метод бригадного подряда в условиях хозрасчёта, который, однако, в начале 1980 года ещё не охватил основной массы водителей, и они переводились на повременно-премиальную систему оплаты труда. В то же время подрядные бригады работали лучше потому, что водители имели возможность принимать участие в управлении производством. В первом полугодии 1983 года на грузовых перевозках по методу подряда в Министерстве автотранспорта БССР работало 40 % бригад водителей, которые перевезли 50 % грузов.

Существовавшая на автотранспорте в 1980 – 1984 годы система материального стимулирования не отвечала требованиям ускорения научно-технического прогресса и перехода на интенсивные методы хозяйствования. Поэтому Гродненское автотранспортное управление («Гроднооблавтотранс») в 1985 году выступило инициатором распространения опыта БЖД по ускорению роста производительности труда на основе введения новых условий оплаты труда. С помощью эксперимента были проведены мероприятия по внедрению новой техники, централизован ряд управленческих функций, на хозрасчёт и коллективный подряд в 1985 году перевели 60 % бригад водителей. Главные цели проводимой работы – рост производительности труда на основе совершенствования системы заработной платы и улучшение обслуживания экономики. «Гроднооблавтотранс» в 1985 году осуществило меры по улучшению использования транспортных средств путём повышения сменности работы автомобилей, развития централизованных перевозок. С 1 декабря 1986 года оно перешло на новые тарифные ставки. Производительность труда за 1987 – 1988 год выросла на 25 %, это больше, чем за 1976 – 1985 годы, вместе взятые.

В 1985 году благодаря эксперименту Министерство автотранспорта БССР выполнило плановые задания по всем показателям, сверх плана было перевезено 4 млн. тонн грузов. С января 1986 года уже по всему Министерству проводился эксперимент по совершенствованию планирования. Автотранспортники БССР сумели расширить самостоятельность предприятий, используя преимущества экономических методов управления. В рамках эксперимента по примеру БЖД за первое полугодие 1987 года по Министерству автотранспорта БССР было высвобождено 9 тыс. человек, производительность труда возросла на 11 %, а заработная плата – на 9,8 %. В январе 1988 года было повторно после 1974 года объявлено о переходе автотранспорта на полный хозрасчёт и самофинансирование. Перевод экономики на интенсивный путь развития вызвал необходимость дальнейшего совершенствования хозяйственного механизма, распространения внутрипроизводственного хозрасчёта. Все объединения Министерства автотранспорта в 1988 году покрывали затраты и расходы за счет собственных средств. Размеры фондов экономического стимулирования и фонда заработной платы через установленные нормативы были связаны с получаемой прибылью и объемами выполняемых работ.

Внутренний хозрасчёт в 1988 году регулировал взаимные услуги между службами. В 1989 году на автотранспорте проводилась подготовительная работа по переходу на вторую модель хозрасчёта с внедрением индивидуального или арендного подряда. Внедрение этой модели в 1989 – 1990 годах было направлено на обеспечение тесной зависимости дохода от результатов труда коллектива. Первым в респуб-



лике перешло в 1989 году на аренду «Гроднооблавтотранс». На основе заключенного договора Министерство транспорта БССР сдало в 1989 году в аренду этому объединению до конца 1990 года здания и подвижной состав, обязалось выделять ему фонды и лимиты на ресурсы. Однако в 1991 году на автотранспорте, как и на транспорте в целом, проявились проблемы с уменьшением объемов перевозок, резко снизившим эффективность от использования экономических методов управления.

На дальнейшее внедрение бригадных форм труда у речников было направлено Постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 21 декабря 1979 года «О мерах по развитию речного транспорта БССР в 1980 – 1985 гг.». В 1986 году управлением речного транспорта БССР производились попытки регулирования хозрасчёта и самофинансирования, но камнем преткновения было преобладание административных методов руководства. Это подтолкнуло к дальнейшим изменениям, и Белорусское речное пароходство, с 1987 года стало оценивать свою деятельность с помощью таких показателей, как доходы и прибыль. С 1988 года речники на вооружение взяли уже полный хозрасчёт и самофинансирование. Принцип хозрасчёта в Брестском порту и оплата по конечному результату позволили в 1988 году снизить простой флота. Здесь в 1991 году была самая высокая производительность труда и уровень рентабельности – 35 %.

Таким образом, в организациях, где экономическим методам управления уделялось достаточно внимания, была видна и отдача от них.

В 1980-е годы у авиаторов БССР внедрение хозрасчёта было направлено на преодоление отставания в области технического прогресса, с его помощью за 1987 год пассажирооборот был увеличен на 7,7 %, производительность труда – на 15 %, средняя зарплата – на 10 %. С 1 января 1988 года все предприятия авиаторов перешли на полный хозрасчёт и самоокупаемость. Однако переходу на рыночные принципы в 1990 – 1991 годы помешала сложная экономическая ситуация в СССР.

**Выводы.** На повышение эффективности транспортной работы в БССР большое влияние оказали экономические методы стимуляции труда. Так, при помощи элементов хозрасчёта на транспорте производились попытки повышения уровня использования его потенциальных возможностей. Однако, как показала практика, поставленных задач по улучшению перевозок с их помощью в полной мере решить не удалось, но республика получила опыт, который пригодился ей в условиях независимого существования после 1991 года. Хотя ни республике, ни отраслевым министерствам экономическая реформа 1965 года широкой самостоятельности не принесла, однако улучшила производственные показатели предприятий. Определённым продолжением этой реформы в 1970-е годы стало масштабное использование хозрасчёта и бригадного подряда. Наиболее заметным способом стимуляции труда в 1980-е годы стало проведение экономического эксперимента по повышению эффективности работы и ускорению темпов роста производительности труда, в первую очередь на Белорусской железной дороге в 1985 – 1991 годы. Полностью реализовать идею о переводе предприятий автотранспорта общего пользования на хозрасчёт в 1970 – 1984 годы оказалось невозможным, хотя и было заявлено. Тем не менее производственная деятельность автотранспорта в условиях аренды в 1989 – 1991 годы осуществлялась уже на основе самостоятельности и материальной заинтересованности работников в достижении конечных результатов. В меньшей степени, но также использовались экономические методы стимуляции труда на речном транспорте и в гражданской авиации, повысив и у них производительность труда.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Кость, А.В. Железнодорожная магистраль Белоруссии. К столетию со дня введения в строй / А.В. Кость, В.Ф. Лазаретов; под общ. ред. Е.П. Юшкевича. – Минск: Беларусь, 1971. – 208 с.
2. Рахманько, В.Г. Железная дорога Беларуси: История и современность / В.Г. Рахманько, А.Б. Бессольнов, В.А. Шовба; под общ. ред. В.Г. Рахманько. – Минск: ОДО «Триолета», 2001. – 488 с.
3. Лыч, Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (верасень 1943 – 1970 гг.) / Л.М. Лыч. – Мінск: Навука і тэхніка, 1976. – 224 с.
4. Приказы по Витебскому областному автотранспортному тресту главного управления автотранспорта при СМ БССР. 1958 // Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Фонд 2923. – Оп. 1. – Д. 54.
5. Родин, И. Хозрасчётные паровозы / И. Родин // Советская Белоруссия. – 1946. – 6 апр. – С. 3.
6. Хозрасчет в паровозном депо // Советская Белоруссия. – 1947. – 30 июля. – С. 3.
7. Республиканское совещание работников промышленности и транспорта // Советская Белоруссия. – 1948. – 15 окт. – С. 2.
8. Приказы министра речного флота СССР. 1947 // Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Фонд 4 П. – Оп. 18. – Д. 100.
9. Постановления Совета Министров Белорусской ССР. 1946 // ГАВО. – Фонд 1966. – Оп. 10. – Д. 18.

10. Адаменко, В. 50 лет. Первый. И не только по номеру / В. Адаменко // Транспортный вестник. – 1997. – 12 февр. – С. 6.
11. Еўдакімаў, А. Шырыць саборніцтва шафэраў-стотысячнікаў / А. Еўдакімаў // Віцебскі рабочы. – 1949. – 17 мая. – С. 3.
12. Приказы по Министерству автотранспорта БССР. 1955 // ГАВО. – Фонд 2923. – Оп. 1. – Д. 10.
13. Гуцев, Е. Улучшить межрайонные и внутрирайонные транспортно-экономические связи / Е. Гуцев // Коммунист Белоруссии. – 1957. – № 9. – С. 49 – 54.
14. Черненко, В. Полнее использовать возможности речного транспорта Белоруссии / В. Черненко // Коммунист Белоруссии. – 1958. – № 4. – С. 73 – 77.
15. Коцяш, Г. Чыгунка і кліентура / Г. Коцяш // Звязда. – 1957. – 4 крас. – С. 2.
16. Каливанов, Б. Передовой опыт – всем рабочим – как мы добились высокопроизводительной работы локомотива / Б. Каливанов // Советская Белоруссия. – 1955. – 8 дек. – С. 3.
17. Докладные записки, справки отдела капитального строительства за 1960. Плановая комиссия Брестского облисполкома // Государственный архив Брестской области (ГАБО). – Фонд 1096. – Оп. 2. – Д. 25. – Л. 54.
18. Комаровский, П. Подрывают основы хозрасчёта / П. Комаровский // Советская Белоруссия. – 1956. – 28 апр. – С. 3.
19. Стаханаўскія рэйсы суднаў // Звязда. – 1951. – 20 кастр. – С. 3.
20. Протокол партийных собраний Витебского отделения Белорусской железной дороги. 1966 // ГАВО. – Фонд 39. – Оп. 1. – Д. 48.
21. Постановление СМ СССР «О переводе железных дорог Министерства путей сообщения на новую систему планирования и экономического стимулирования» // Собрание постановлений правительства СССР. – 1967. – № 15. – С. 332 – 342.
22. Юшкевич, Е. Время, грузы / Е. Юшкевич // Советская Белоруссия. – 1969. – 20 марта. – С. 2.
23. Протокол № 9 заседания девятой сессии Могилёвского областного Совета депутатов седьмого созыва. 1969 г. // Государственный архив Могилёвской области (ГАМГО). – Фонд 7. – Оп. 5. – Д. 698.
24. Волков, Н. Кого ты обманываешь? / Н. Волков // Советская Белоруссия. – 1960. – 1 окт. – С. 4.
25. Постановление СМ БССР «О переводе предприятий автомобильного транспорта на новую систему планирования и экономического стимулирования» // Собрание законов, указов Президиума Верховного Совета БССР, постановлений, распоряжений СМ БССР. – 1966. – № 34. – С. 559 – 561.
26. Ружицкая, С. Хозрасчёт в действии / С. Ружицкая // Автотранспорт Белоруссии. – 1966. – 27 янв. – С. 1.
27. В Постоянной Комиссии по транспорту и связи Верховного Совета БССР // Собрание законов, указов Президиума Верховного Совета БССР, постановлений СМ БССР. – 1966. – № 20. – С. 306 – 307.
28. Лазаретов, В. Транспортные проблемы / В. Лазаретов // Советская Белоруссия. – 1968. – 22 окт. – С. 2.
29. Материалы о работе постоянной комиссии по промышленности, транспорту и связи. 1967 – 68 гг. Гомельский областной Совет // Государственный архив Гомельской области. – Фонд 1174. – Оп. 7. – Д. 709.
30. Постановления Совета Министров БССР. 1968 // ГАВО. – Фонд 1966. – Оп. 23. – Д. 418.
31. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «Об улучшении использования грузового автомобильного транспорта» // Собрание постановлений правительства СССР. – 1968. – № 15. – С. 370 – 381.
32. Аўтамабілі і грузы // Звязда. – 1968. – 1 ліст. – С. 1.
33. Документы к протоколам заседаний комиссии по транспорту и связи. Верховный Совет БССР. 1968 – 69 // НАРБ. – Фонд 968. – Оп. 1. – Д. 863.
34. Постановление СМ СССР «О переводе предприятий речного транспорта союзных республик на новую систему планирования и экономического стимулирования» // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. – М.: Политиздат, 1968. – Т. 6. – С. 469 – 472.
35. Плоды труда юбилейного года // Советская Белоруссия. – 1969. – 30 янв. – С. 2.
36. Успехи авиаторов // Советская Белоруссия. – 1968. – 21 дек. – С. 1.
37. Социалистические обязательства коллектива Белорусской железной дороги по достойной встрече 24 съезда КПСС и досрочному выполнению плана 1971 г. // Советская Белоруссия. – 1971. – 20 янв. – С. 1.
38. Шафиркин, Б. Роль транспорта в повышении эффективности общественного производства / Б. Шафиркин, Е. Опарин // Социалистический труд. – 1979. – № 8. – С. 37 – 45.
39. Положение о Министерстве автомобильного транспорта БССР // Собрание законов, указов Президиума Верховного Совета БССР, постановлений, распоряжений СМ БССР. – 1971. – № 12. – С. 295 – 304.

40. Пятая сессия Верховного Совета Белорусской ССР девятого созыва. Доклад депутата А.Е. Андреева // Знамя юности. – 1977. – 2 марта. – С. 1 – 2.
41. Переписка о строительстве и ремонте дорог, работе железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта. Могилёвский облисполком. 1973 // ГАМГО. – Фонд 7. – Оп. 5. – Д. 2257.
42. Нужна стройная система распространения передового опыта // Социалистический труд. – 1976. – № 1. – С. 57 – 62.
43. Алферчик, Н. Автотранспорту – высокую эффективность / Н. Алферчик // Коммунист Белоруссии. – 1979. – № 2. – С. 53 – 59.
44. Родионов, А. Бригадный подряд на автотранспорте / А. Родионов // Советская Белоруссия. – 1975. – 13 мая. – С. 2.
45. Пятая сессия Верховного Совета Белорусской ССР девятого созыва. Доклад депутата А.Е. Андреева // Знамя юности. – 1977. – 2 марта. – С. 1 – 2.
46. Постановление СМ СССР «О мерах по улучшению работы городского транспорта» // Собрание постановлений правительства СССР. – 1973. – № 1. – С. 7 – 11.
47. Единый штаб перевозок // Знамя юности. – 1979. – 28 сент. – С. 2.
48. Документы о работе постоянной комиссии областного Совета по дорожному хозяйству, транспорту и связи за 1977 – 79 гг. Брест // ГАБО. – Фонд 815. – Оп. 10. – Д. 1928.
49. Молчанова, А. Щекинский метод на железнодорожном транспорте / А. Молчанова, Н. Тицкий // Социалистический труд. – 1982. – № 5. – С. 61 – 64.
50. Афанасьев, В. Чему учит опыт работы белорусских железнодорожников / В. Афанасьев, А. Зубкова // Социалистический труд. – 1987. – № 2. – С. 42 – 56.

Поступила 15.11.2010

#### ATTEMPTS OF USE OF ECONOMIC METHODS OF MANAGEMENT IN 1945 – 1991 YEARS AND REALIZATION OF REFORMS ON TRANSPORT BYELORUSSIAN SSR

**R. TIMOFEEV**

*Clause shows attempts of use of economic methods of management on transport Byelorussian SSR in 1943 – 1991 years. The special attention was given to development of the self-supporting attitudes at the transport enterprises, introduction among his workers brigads method of work. The large place in offered clause is removed to display of transformations on transport Byelorussian SSR in connection with reform of 1957. The significant part of the given research mentions realization among the transport enterprises of reform of 1965. The analysis of efficiency of economic experiments on transport in second half of 1980 is given also, the features of their realization on types of transport are shown.*