

УДК 658.7:005.932(476)«1944/1991»

В. А. Острога

Белорусский государственный университет

**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В БССР
В 1944–1991 ГГ.**

В статье анализируются развитие основных направлений логистики в Белорусской ССР в 1944–1991 гг. Отмечается, что исследования по этой тематике немногочисленны и поэтому работа имеет актуальный характер. Подчеркивается, что для восстановления подорванной войной экономики БССР были необходимы большие организационные усилия, потому были важны именно логистические методы для реализации глобальных экономических планов. Но логистические подходы игнорировались в реальной экономике, вместо этого использовалось понятие «рохрематика» как наука об изучении процессов движения материалов от первичного источника к конечному потребителю с помощью экономико-математического моделирования. В итоге логистика ушла из сферы практического применения в академическую сферу. Дается характеристика развития и республиканских особенностей транспорта перевозки в рассматриваемый период – железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного. Делается вывод, что несмотря на очевидные успехи в области развития и рационального использования транспорта, в БССР долгое время преобладала точка зрения, что логистика является математическим теоретизированием и служит исключительно интересам наживы капиталистических фирм и поэтому не имеет особого значения для социалистической экономики. Логистические подходы нашли свое применение только в ходе новых социально-экономических трансформаций конца 1980-х гг.

Ключевые слова: Белорусская ССР, логистика, рохрематика, рациональная организация грузоперевозок, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, воздушный транспорт, водный транспорт, экономика.

Для цитирования: Острога В. А. Основные направления развития логистики в БССР в 1944–1991 гг. // Труды БГТУ. Сер. 6. История, философия. 2025. № 1 (293). С. 73–77.

DOI: 10.52065/2520-6885-2025-293-12.

V. A. Astroha

Belarusian state university

**THE MAIN DIRECTIONS OF LOGISTICS DEVELOPMENT
IN THE BSSR in 1944–1991**

The article analyzes the development of the main directions of logistics in the Byelorussian SSR in the 1944–1991. It is noted that there are few studies on this topic and therefore the work is relevant. It is emphasized that great organizational efforts were needed to restore the economy of the BSSR, which was undermined by the war, and therefore logistical methods were important for the implementation of global economic plans. But logistical approaches were ignored in the real economy, instead the concept of "rochemistry" was used as the science of studying the processes of movement of materials from the primary source to the final consumer using economic and mathematical modeling. As a result, logistics has moved from the field of practical application to the academic field. A description is given of the development and republican features of transportation in the period under review - railway, automobile, air and water. It is concluded that despite the obvious successes in the field of development and rational use of transport, for a long time the prevailing view in the BSSR was that logistics was mathematical theorizing and served solely the interests of capitalist firms and therefore had no special significance for the socialist economy. Logistic approaches found their application only during the new socio-economic transformations of the late 1980s.

Keywords: Belarusian SSR, logistics, rokhrematics, rational organization of cargo transportation, railway transport, road transport, air transport, water transport, economy.

For citation: Astroha V. A. The main directions of logistics development in the BSSR in 1944–1991. *Proceedings of BSTU, issue 6, History, Philosophy*, 2025, no. 1 (293), pp. 73–77 (In Russian).

DOI: 10.52065/2520-6885-2025-293-12.

Введение. В настоящее время мы наблюдаем резко возросший интерес к использованию логистических методов в различных сферах экономики, в первую очередь в области внешнеэко-

номической деятельности. Считается, что в Беларуси становление логистики пришлось на конец 1990-х – начало 2000-х гг. Однако в нашей стране использование логистических подходов

в управлении товародвижением существует уже не одно десятилетие. В этой связи целью данной работы является анализ развития основных направлений логистики в БССР в 1944–1991 гг. Необходимо отметить, что на данный момент исследования по этой тематике немногочисленны, поэтому работа имеет актуальный характер и высокий уровень новизны.

Основная часть. Для восстановления подорванной войной экономики БССР были необходимы большие ресурсы и организационные усилия. Также в это время мог быть востребован и военно-логистический опыт недавно отгремевшей Великой Отечественной войны, который продемонстрировал колоссальные возможности эффективного использования логистических подходов для решения глобальных задач перемещения гигантских объемов материальных ресурсов. Один из лучших этому примеров – стратегическая наступательная операция Красной Армии под кодовым наименованием «Багратион» летом 1944 г., в результате которой от захватчиков была освобождена территория Беларуси, часть Литвы и Латвии, восточные районы Польши. Отличительной особенностью операции стал огромный пространственный размах. Советские войска, начав наступление на фронте 700 км, продвинулись за два месяца на 550–600 км на запад и расширили фронт до 1100 км. Для выполнения замыслов командования были сконцентрированы колоссальные силы и средства четырех фронтов: 1-го Прибалтийского, 1-го, 2-го и 3-го Белорусских: 2430 тыс. солдат и офицеров, около 32 тыс. артиллерийских орудий и минометов, 5200 танков и самоходных артиллерийских установок, 5300 боевых самолетов [1, с. 55]. Но чтобы эта огромная военная сила эффективно выполняла все поставленные боевые задачи, необходимо было отличное военно-логистическое обеспечение, что и было продемонстрировано наряду с полководческим талантом командования и героизмом советских солдат. Но, к сожалению, в мирной послевоенной жизни этот опыт на тот момент не был востребован.

В конце 1940-х гг. в нашей республике, как и в целом СССР, логистика являлась не сферой управления материальными потоками, а только вторичного плана разновидностью материально-технического и транспортного обеспечения. Более того, даже сам термин «логистика» был исключен из профессионального употребления. Так, в Белорусской советской энциклопедии термин «логистика» трактовался как «устаревшее название математической логики» [2, с. 238]. Зато использовалось понятие «рохрематика» – наука об изучении процессов движения материалов от первичного источника к конечному потребителю с помощью экономико-математического модели-

рования [3, с. 88]. В итоге рохрематика-логистика ушла из сферы практического применения в академическую сферу и теоретизирование.

Однако в начале 1950-х гг. в связи бурным экономическим ростом СССР и увеличением объемов грузоперевозок практика потребовала активизации и согласованности работы различных видов транспорта. С конца 1950-х гг. в Советском Союзе уже начался новый этап для экономики – установление внешнеэкономических связей как с социалистическими, так и капиталистическими странами. Это вынуждало к использованию логистических подходов.

В середине 1960-х гг. в СССР проходила экономическая реформа народного хозяйства, направленная и на структуризацию транспорта. Ученые БССР из Белорусского научно-исследовательского и технологического института автомобильного транспорта (БелНИИТИАТ) Минавтотранса БССР в 1970-х – 1980-х гг. стали проводить специальные исследования по оперативному планированию перевозок на автомобильном транспорте, при этом уделялось особое внимание доставке грузов в срок и сокращению запасов у клиентов [4, с. 3]. В это же время в Белорусском институте инженеров железнодорожного транспорта (БелИИЖТ, г. Гомель) была разработана межотраслевая система «Ритм» для железнодорожных перевозок. Ее основное предназначение – уменьшение у потребителей больших запасов сырья и топлива.

К концу 1970-х гг. в республике большое развитие получило производство транспортно-складского оборудования, новых видов тары и упаковки. Формируются автоматизированные складские комплексы, активно внедряется контейнерная перевозка грузов. Однако для большинства предприятий БССР применение логистических подходов в целях уменьшения затрат не стало приоритетным. Особенности существовавшей в стране до конца 1980-х гг. экономической модели не позволяли гибко внедрять организационные изменения и решения для управления материальными потоками. Лишь в 1990 г., когда в СССР был принят Закон «О предприятиях», произошла либерализация внешнеэкономической деятельности и предприятия получили право самостоятельно реализовывать продукцию и услуги за пределами СССР. Благодаря этому транспортной отрасли Советской Беларуси, и в частности автотранспортным предприятиям, представилась возможность осуществлять активные международные коммерческие грузоперевозки.

Как известно, одним из ключевых факторов развития логистики является уровень развития транспорта перевозки. В нашем случае прежде всего железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного.

Железнодорожный транспорт. После войны советская железнодорожная сеть была реконструирована и в дальнейшем расширена. В СССР к концу 1980-х гг. железная дорога перевозила почти на порядок больше тонно-километров грузов, чем грузовыми автомобилями, а в 1991 г. был принят закон, согласно которому железные дороги стали основной транспортной системой СССР.

В свою очередь, в БССР сразу после окончания войны произошло восстановление железнодорожного хозяйства, и довоенного уровня разрушенная железная дорога достигла достаточно быстро – к 1950 г. С 1957 г. существует единая Белорусская железная дорога (БелЖД). Ее особенность в то время заключалась в том, что она преимущественно обслуживала транзитные грузы. В общем объеме ее грузооборота транзит составлял 56%. Эксплуатационная линия БелЖД на 1970 г. составляла 5400 км, или 4% от протяженности всей сети железных дорог СССР. В 1960-х гг. началось техническое переоснащение железнодорожного хозяйства БССР. Так, 1963-м скоростные поезда начали водить тепловозы, а в 1967-м – тепловоз стал применяться в грузовом движении, но полностью на тепловозную тягу в республике перешли только в 1975 г.

В последующие годы появились вычислительная техника в планировании работы. В результате, если в 1960 г. было перевезено грузов 23 673 тыс. т, то в 1972 г. – 71 698 тыс. т [5, с. 239].

Основными железнодорожными линиями на территории БССР являлись: Москва – Минск – Брест; Невель – Витебск – Могилев – Гомель; Вильнюс – Минск – Гомель. По ним осуществлялись экономические связи республики с центральными районами РСФСР, УССР и Прибалтикой, а также с Польшей и ГДР. Отметим, что основной железнодорожной линией считался маршрут Москва – Брест, который связывал СССР со странами Европы.

Автотранспорт. Своих автомобилей до войны белорусы не выпускали. Первые авто на белорусской земле стали собирать на окраине Минска осенью 1944 г. из американских машинокомплектов грузовиков Mack-NR, GMC и знаменитого Studebaker. В 1945 г. Минский автосборочный завод стал одним из крупнейших подобных предприятий в СССР. В том же году завод был преобразован в автомобильный и начал производить грузовики. В конце 1947 г. на заводе были собраны первые пять самосвалов МАЗ-205, которые стали началом автомобилестроения Беларуси.

С конца 1950-х гг. одним из инструментов реализации интереса СССР к широкой внешней торговле стало специальное автотранспортное предприятие для международных перевозок грузов. И в 1963 г. было создано Кунцевское автохозяйство междугородних сообщений при

Главмежавтотрансе Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР. Уже в августе этого года состоялся и первый международный авторейс в Варшаву на минских МАЗ-200 [6]. В 1968 г. в Москве было образовано Главное управление международных автомобильных сообщений «Совтрансавто» Минавтошосдора РСФСР. Предприятие имело региональные филиалы, в том числе и в БССР – Минске и Бресте.

Белорусское предприятие «Совтрансавто-Брест» являлось крупнейшим в системе «Совтрансавто». Создано оно было в 1975 г. и представляло собой большой контейнерный терминал по обслуживанию линии грузопотока «Япония – Дальний Восток – Брест – Европа».

Около 80% международных перевозок из Бреста приходилось на контейнеры из Японии [7, с. 89]. Они двигались в Брест по железной дороге, перегружались в большегрузные автомобили и развозились по многим европейским странам.

Автопоезда в период своей максимальной активности во второй половине 1980-х гг. перемещались по дорогам 25 стран мира. Совтрансавто просуществовало до 1988 г., перед распадом СССР оно достигло максимально высоких финансово-экономических показателей и находилось в числе крупнейших мировых автоперевозчиков. Конечно, успехи этой организации напрямую были связаны с ее автопарком. Флагманским автомобилем компании стал МАЗ-504, составлявший почти 80% машин автопарка. С 1981 г. в компании появились автомобили нового поколения, в частности МАЗ-5432. Этот автомобиль первым в СССР прошел испытания по безопасности в Международном центре института ЮТАК в Париже. В 1987 г. выпущен тягач МАЗ-64229, получивший неофициальное наименование «СуперМАЗ». В конце 1980-х автоконструкторы начали работу над знаменитым МАЗ-2000 «Перестройка» – проектом, который опередил свое время. Как оказалось, в СССР не было для подобной уникальной машины ни достаточной инфраструктуры, ни достаточного спроса. Роль белорусских МАЗов в деятельности Совтрансавто была колоссальна. Мощные и соответствовавшие высоким международным требованиям автомобили стали «лицом» единственной в СССР транспортно-логистической компании.

В 1979 г. в БССР Минавтотрансом республики было создано производственное управление магистральных перевозок грузов «Белмагистральавтотранс», в состав которого входили восемь автотранспортных предприятий. Основной задачей объединения являлась организация и выполнение междугородних перевозок грузов в БССР и межреспубликанских перевозок для предприятий и организаций. В управлении «Белмагистральавтотранс» имелось 2 тыс. автомобилей и 16 тыс. контейнеров [7].

Предприятие было уникальным в системе автомобильного транспорта БССР. В рамках выполнения возложенных функций на нем внедрялись и проходили апробацию самые передовые методы организации автоперевозок – контейнерные, графиковые междугородные, создавались грузовые автостанции и терминалы, транспортно-экспедиционное обслуживание. Разработанные технологии затем активно перенимали коллеги из других регионов Советского Союза.

Воздушный транспорт. После окончания войны шло интенсивное строительство аэропортов во всех уголках республики. К началу 1946 г. значительная часть довоенных местных воздушных линий была восстановлена. Наряду с этим в Минском аэропорту «Лошица» успешно обслуживались международные рейсы на Берлин, Прагу, Варшаву и другие зарубежные города. Интенсивность авиаперелетов была значительной. Так, только за январь 1947 г. через аэропорт было пропущено 15 самолетов, 71 член экипажей, 20 советских граждан, 20 иностранных граждан, 26 пассажиров в упрощенном порядке и оформлено 6,1 т груза [8, с. 35]. В 1957 г. был введен в эксплуатацию новый Минский аэропорт. В это же время обновлялся и самолетный парк Белорусского управления гражданского воздушного флота, что способствовало дальнейшему развитию авиалиний как на территории республики, так и за ее пределами.

В 1970-х гг. столичный аэропорт был достаточно развит и обслуживал более миллиона пассажиров в год. В 1970 г. состоялось открытие первой международной линии Минск – Варшава – Берлин – Минск, что символизировало значительный уровень развития белорусского воздушного флота. Иногда аэропорт принимал и воздушные суда иностранных государств: социалистических Польши, ГДР, Венгрии и Чехословакии. Однако из-за технической ограниченности и наличия единой взлетно-посадочной по-

лосы он не мог принимать тяжелые воздушные суда, что препятствовало развитию международных авиасвязей столицы БССР.

В последующие годы были построены новые аэропорты в Бресте, Витебске и Гомеле. В 1977 г. началось строительство нового аэропорта «Минск-2», с взлетно-посадочной полосы которого в 1983 г. начались регулярные полеты. В 1989 г. из аэропорта был выполнен первый международный рейс в Берлин. В последующие годы были построены новые аэропорты в Бресте, Витебске и Гомеле.

Водный транспорт. 31 марта 1944 г. правительство БССР и ЦК КП(б)Б подняли вопрос о восстановлении разрушенного в годы войны речного транспорта. Но, несмотря на все усилия, реконструкцию и строительство новых причалов, механизацию работ в 1970-х гг. речной транспорт республики отставал в развитии от других видов транспорта. На 1972 г. доля речного транспорта в грузоперевозках оставалась очень малой: железнодорожный – 63,3%, автомобильный – 11,3%, трубопроводный – 24% и речной – только 1,4% [9, с. 282]. И в 1980-х гг. этот вид транспорта в перемещении грузов оставался низко востребованным.

Заключение. Таким образом, несмотря на очевидные успехи в области развития и рационального использования транспорта, в БССР ввиду господства теории рохрематике преобладала точка зрения, что логистика в управлении физическим распределением является математическим теоретизированием и служит исключительно интересам наживы капиталистических фирм и поэтому не имеет значения для социалистической экономики, особенно в условиях приоритета выполнения планов перевозок. Логистические подходы нашли свое применение только в ходе новых социально-экономических трансформаций конца 1980-х гг., когда их значимость стремительно возросла.

Список литературы

1. Острога В. А. Операция «Багратион»: логистика Победы // Логистика.by. 2024. № 3. С. 54–61.
2. Логістыка // Беларуская савецкая энцыклапедыя: у 12 т. Мінск: БелСЭ. 1972. Т. VI. 624 с.
3. Острога В. А. Автомобиль МАЗ в деятельности главного управления международных автомобильных сообщений «СОВТРАНСАВТО». 1968–1988 гг. // I Международный логистический форум = I International Logistics Forum: материалы форума, Минск, 25 апр. 2024 г. Минск, 2024. С. 87–93.
4. Белорусский научно-исследовательский институт транспорта «Транстехника». Минск, 2021. 20 с.
5. Чыгуначны транспарт // Беларуская савецкая энцыклапедыя: у 12 т. Мінск: БелСЭ, 1974. Т. XI. 653 с.
6. 53 года назад советские дальнбойщики впервые отправились в заграничный рейс. URL: https://vk.com/wall-63402044_2610 (дата обращения: 10.03.2025).
7. Белмагістральавтотранс. URL: <https://bmat.by/about/history/> (дата обращения: 05.03.2025).
8. Астрога В. А. Мінская рэгіянальная мытня на варце паветранай граніцы (1925–2021 гг.) // Гра-ница и пограничье. 2022. № 1. С. 32–41.
9. Транспарт // Беларуская савецкая энцыклапедыя: у 12 т. Мінск: БелСЭ, 1974. Т. X. 655 с.

References

1. Ostroga V. A. Operation Bagration: logistics of Victory. *Logistika.by* [Logistics.by], 2024, no. 3, pp. 54–61 (In Russian).
2. Logistes. *Belaruskaya savetskaya entsyklopedyya* [Belarusian Soviet Encyclopedia]. Minsk, BelSE Publ., 1972, vol. XI. 624 p. (In Belarusian).
3. Ostroga V. A. MAZ car in the activities of the main directorate of international road transport «SOVTRANSVTO». 1968–1988. *I Mezhdunarodnyy logisticheskiy forum = I International Logistics Forum: materialy foruma* [I International Logistics Forum = I International Logistics Forum: forum materials]. Minsk, 2024, pp. 87–93 (In Russian).
4. *Belorusskiy nauchno-issledovatel'skiy institut transporta "Transtekhnika"* [Belarusian Research Institute of Transport "Transtekhnika"]. Minsk, 2021. 20 p. (In Russian).
5. Rail transport. *Belaruskaya savetskaya entsyklopedyya* [Belarusian Soviet Encyclopedia], Minsk, BelSE Publ., 1974, vol. XI. 653 p. (In Belarusian).
6. *53 goda nazad sovetskiye dal'noboyshchiki v pervyye otpravilis' v zagranichnyy reys* [53 years ago, Soviet truck drivers set off on a foreign flight for the first time]. Available at: https://vk.com/wall-63402044_2610 (accessed 10.03.2025).
7. *Belmagistral' avtotrans* [Belmagistralavtotrans]. Available at: <https://bmat.by/about/history> (accessed 05.03.2025).
8. Ostroga V. A. Minsk regional mytnya on the border of the border (1925–2021). *Granitsa i pogranich'ye* [Border and borderlands], 2022, no. 1, pp. 32–41 (In Belarusian).
9. Transport. *Belaruskaya savetskaya entsyklopedyya* [Belarusian Soviet Encyclopedia], Minsk, BelSE Publ., 1974, vol. X. 655 p. (In Belarusian).

Информация об авторе

Острога Виктор Александрович – доктор исторических наук, профессор заведующий кафедрой таможенного дела и международной логистики. Белорусский государственный университет (пр-т Независимости, 4, 220030, г. Минск, Республика Беларусь). E-mail: ostroga.v@mail.ru

Information about the author

Astroha Victor Alexandrovich – DSc (History), Professor, Head of the Department of customs affairs and international logistics. Belarusian State University (4 Nezavisimosti Ave., 220030, Minsk, Republic of Belarus). E-mail: ostroga.v@mail.ru

Поступила 10.03.2025