

УДК 94(476)«1945/1991»

**ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПОЛОЦКА
(ВТОРАЯ ПОЛОВИНА 1950-х – 1991 г.)****канд. ист. наук А.А. ОГОРОДНИКОВ
(Полоцкий государственный университет)**

Анализируется процесс экономико-индустриального развития Полоцка (введение в эксплуатацию завода стекловолокна, модернизация Полоцкой ТЭЦ, литейно-механического завода, швейной фабрики, мясокомбината, молокозавода, пивзавода, винзавода и других предприятий), отмечается превращение Полоцка в крупный транспортный узел БССР.

Ключевые слова: Полоцк, экономико-социальное развитие, промышленность, пятилетка, нефтеперерабатывающий завод (НПЗ), завода стекловолокна.

Введение. Послевоенное десятилетие стало для Полоцка временем интенсивного восстановления экономико-социальной инфраструктуры города. В этот период промышленность Полоцка не только вышла на довоенные показатели, но и была заложена база для последующего развития экономического потенциала города. Однако, несмотря на положительные изменения в индустрии города, в Полоцке так и не были построены крупные промышленные предприятия. Кроме того, в апреле 1954 г. была ликвидирована Полоцкая область. Так Полоцк лишился статуса областного центра, что в свою очередь неблагоприятно отразилось на экономическом развитии города из-за уменьшения финансирования со стороны государства.

Основная часть. Основными отраслями промышленности Полоцка в середине 1950-х гг. являлись: пищевая (58% валовой продукции города), швейная (более 15%), стройматериалов (около 7%), металлообрабатывающая (6%) и деревообрабатывающая (4%). При этом 80% валовой продукции приходилось на производство предметов народного потребления [1, с. 400]. В середине 1950-х гг. партийное руководство СССР приняло директивное решение о дальнейшем векторе промышленного развития Полоцка и региона в целом: строительстве в городе завода стекловолокна и возведении нефтеперерабатывающего завода. 14–25 февраля 1956 г. состоялся XX съезд КПСС, который утвердил директивы по развитию народного хозяйства страны на шестую пятилетку (1956–1960 гг.). В частности, руководству БССР была поставлена задача – приступить к строительству нефтеперерабатывающего завода (НПЗ) в республике. Комиссия Министерства нефтяной промышленности при выборе площадки для строительства, после рассмотрения вариантов размещения будущего завода в районе городов Полоцк, Витебск и Бобруйск, остановилась на Полоцке.

Существенным обстоятельством, повлиявшим на выбор, было сокращение затрат на жилищное строительство при возведении завода рядом с городом, а также наличие большого количества водоёмов, которые могли быть использованы как хранилища для загрязнённых стоков [2, с. 13]. Также преимуществом Полоцка выступала возможность обеспечения строительства необходимыми кадрами [3, л. 82], высвободившимися после ликвидации областных учреждений в городе [4, л. 15].

Изначально планировалось, что персонал НПЗ будет жить в Полоцке, а завод будет возведён в городской черте (вариант «Ближний»). В дальнейшем от этого плана отказались по причине слабой несущей способности грунтов на рассматриваемой территории. Выбор площадки для размещения будущего завода в отрыве от Полоцка (вариант «Дальний») предопределил рождение рабочего посёлка (Полоцкий), а впоследствии города [5, с. 21]. Указом Президиума Верховного Совета БССР от 14 декабря 1963 г. рабочий посёлок Полоцкий был переименован в город Новополоцк [5, с. 109]. Полоцкий нефтеперерабатывающий завод остался полоцким только по названию, в административно-экономическом отношении он больше не являлся составной частью полоцкой промышленности.

В 1956 г. в Полоцке началось строительство завода стекловолокна [6, с. 707]. В СССР стекловолокнистые материалы широко применялись в авиационной, оборонной и электротехнической промышленности, а также в строительстве и автомобилестроении. Первая продукция на заводе была получена уже в сентябре 1957 г., однако официальной датой рождения предприятия считается 27 ноября 1958 г. [7, с. 3].

Завод стекловолокна в конце 1950-х гг. был не единственной новостройкой Полоцка. В 1958 г. в эксплуатацию был введён крупный авторемонтный завод [8, л. 3]. 1 марта 1957 г. начало функционировать предприятие «Полоцкие электросети» [9, с. 4]. В конце 1950-х гг. в Полоцке организовали новое промышленное предприятие – завод металлофурнитуры, который стал выпускать печное и чугунное литьё [10, с. 231]. Данные шаги свидетельствовали о превращении Полоцка в развитый индустриальный центр региона.

С началом шестой пятилетки (1956–1960 гг.) в Полоцке получило развитие движение рационализаторов и новаторов, продолжилось социалистическое соревнование за досрочное выполнение пятилетних планов [10, с. 231]. Передовиками соцсоревнования в городе были рабочие вагонного депо, литейно-механического завода, мебельной фабрики, лесозавода, швейной фабрики [11, л. 6].

В течение семилетки (1959–1965 гг.) в Полоцке были обновлены цеха комбината стройматериалов, модернизированы кирпичный и винокуренный заводы, промкомбинат, вагонное депо, введена в эксплуатацию мебельная фабрика. Уже с 1961 г. была организована теплофикация города от Полоцкой ТЭЦ [6, с. 709]. В течение 1961–1963 гг. в Полоцке вводят в строй вторую очередь завода стекловолокна [12], что тем самым увеличило объём промышленного производства в городе на 40% [13, с. 128]. В период семилетки продолжила развиваться пищевая промышленность. В 1964 г. дал первую продукцию Полоцкий молочный завод, в 1965 г. вступил в строй новый мясокомбинат [14, с. 345]. Помимо строительства новых предприятий продолжалась и плановая реконструкция уже имевшихся (консервного, авторемонтного, литейно-механического и кирпичного заводов). Внедрение современной техники и модернизация производства в годы семилетки позволили увеличить производительность труда на 53,5% [10, с. 247].

В 1966–1970 гг. в производственных коллективах Полоцка началась работа по переводу на новые условия хозяйствования, реализацию принципов хозрасчёта, изыскание внутренних резервов производства [15, л. 158]. В числе первых в городе на новые условия планирования и экономического стимулирования перешли авторемзавод, мясокомбинат, пивзавод и завод стекловолокна [16]. За успехи в развитии производства Полоцкий авторемзавод указом Президиума Верховного Совета СССР от 25 декабря 1967 г. был награждён орденом Трудового Красного Знамени [17, л. 263]. Плановых показателей восьмой пятилетки предприятия Полоцка достигли уже к 19 октября 1970 г. Выпуск промышленной продукции за годы пятилетки увеличился в 1,8 раза, а производительность труда за период 1966–1970 гг. возросла на 54,4% [10, с. 265]. На протяжении восьмой пятилетки продолжил дальнейшее развитие авто-, авиа- и железнодорожный транспорт. Увеличивался автопарк государственных и общественных организаций [18, с. 4]. Осуществлялись регулярные железнодорожные пассажиро- и грузоперевозки через станцию Полоцк [19] по направлениям: Москва – Калининград, Орёл – Рига, Полоцк – Ленинград, Полоцк – Минск, Полоцк – Вильнюс, Полоцк – Витебск [17, л. 252]. Установились постоянные авиарейсы из Полоцка в Минск и Витебск, начиная с 1975 г. – в Москву [20, л. 54; 21, с. 4]. Вместе с тем, по причине невысокой рентабельности, в начале 1980-х гг. городской аэродром был закрыт и авиационные перевозки из Полоцка прекратились.

С началом следующей пятилетки (1971–1975 гг.) партийные комитеты организовали кампанию за введение режима экономии на предприятиях города путём интенсификации технологических процессов, бережливого расходования материалов, электроэнергии и минимизации брака в продукции. Однако, несмотря на режим экономии, задания девятой пятилетки промышленностью были выполнены досрочно (к 1 октября 1975 г.). Производительность труда на предприятиях города за период 1971–1975 гг. выросла на 52% [22, с. 20].

Успешное экономико-социальное развитие Полоцка опиралось на соответствующее финансирование проектов из бюджета. Если за девятую пятилетку было освоено капиталовложений на 59,5 млн руб., то за десятую пятилетку (1976–1980 гг.) эта сумма составила уже 105 млн руб. [10, с. 256]. Эти средства были использованы на модернизацию и дальнейшее развития предприятий. В результате за годы десятой пятилетки были запущены новые мощности завода стекловолокна (введена в строй третья очередь предприятия), авторемонтного и винного заводов, комбината хлебобулочных изделий, произведена реконструкция завода железобетонных изделий и комбината стройматериалов [6, с. 707]. На всём протяжении десятой пятилетки происходил неуклонный рост объёма валовой продукции предприятий города. К 1980 г. в сравнении с 1975 г. общий объём произведённой продукции вырос на 112,5% [22, с. 21]. Лучших показателей добились завод стекловолокна, авторемзавод, швейная фабрика [10, с. 255]. В целом темпы прироста городской экономики, по сравнению с девятой пятилеткой, снизились, однако продолжали оставаться на достаточно высоком уровне.

Лидерами по объёму валового продукта в Полоцке в течение 1970-х гг. оставались предприятия пищевкусовой промышленности. За период девятой пятилетки предприятия этой отрасли произвели 62%, десятой – 55,7% городской валовой продукции [22, с. 19]. В течение десятой пятилетки происходил и рост мощностей завода стекловолокна. В 1975 г. удельный вес продукции завода составил 16% от общего объёма промышленной продукции Полоцка, в 1980 г. эта цифра ровнялась уже 21% [22, с. 19]. Завод стекловолокна продемонстрировал существенный рост объёмов продукции. При этом, учитывая совокупные объёмы реализации промышленной продукции в Полоцке в данный период, градообразующим предприятием города завод так и не стал.

Экономико-социальное развитие Полоцка в годы девятой и десятой пятилеток было комплексным. В этот период получил дальнейшее развитие автомобильный транспорт [23, с. 2] и дорожное хозяйство [24, с. 129], что позволило удовлетворить потребности граждан в перемещении.

Одиннадцатый пятилетний план экономического развития (1981–1985 гг.) характеризовался внедрением передовых технологий, автоматизацией процессов, повышением качества продукции. Для совершенствования структуры управления на предприятиях создавались производственные объединения (ПО). Удачным примером производственного объединения можно считать ПО «Стекловолокно» (создано на базе завода в 1981 г.). Это позволило продолжить специализацию и оптимизацию производственных процессов предприятия [10, с. 259]. Продукция ПО «Стекловолокно» поставлялась не только в страны СЭВ, но и на территорию Западной Европы [25, с. 180].

В течение одиннадцатой пятилетки Полоцк продолжил развиваться как крупный узел железных дорог, через который проходил внушительный объём грузов и пассажиропотоков. За десятилетие (с 1965 по 1985 г.) объём грузоперевозок возрос в 1,3 раза и составил 9070 млн т/км. За тот же период пассажиропоток увеличился на 332% (с 215 тыс. человек до 713 тыс. человек) [6, с. 697]. Данные цифры говорят о существенно возросшей мобильности горожан.

Трансформация экономики Полоцка пришлось на период двенадцатой пятилетки (1986–1990 гг.). В сентябре 1986 г. Полоцкий горсовета утвердил план экономического развития города на двенадцатую пятилетку. Предусматривалось, в соответствии с курсом на перестройку всех звеньев производства, ускорение научно-технического прогресса и внедрение передовых технологий [26, с. 7]. Однако в условиях кризиса экономики СССР данные планы не были реализованы в полной мере. Несмотря на кризисные явления, в период перестройки, в целом годы двенадцатой пятилетки оказались временем увеличения удельного веса промышленной продукции Полоцка в объёме индустрии Витебской области: в 1986 г. он составил 4,9%, в 1990 г. – 5,2%, в 1991 г. – 6,9% [27, с. 15]. Рост объёмов полоцкой продукции в годы двенадцатой пятилетки был одним из самых высоких в Витебской области: в 1986 г. он равнялся 109%, в 1987 г. – 118%, в 1988 г. – 127%, в 1989 г. – 137% [28, с. 43]. Новшеством в экономике Полоцка в период перестройки стали кооперативы. На 1 января 1990 г. в городе был зарегистрирован 51 кооператив, выручка от реализации продукции которых составила 4,6 млн руб. [28, с. 117].

Заключение. Полоцк, демонстрируя устойчивые темпы экономического роста на протяжении всей послевоенной истории, стал важным центром индустрии региона и формировал до 7% валового продукта промышленной продукции Витебской области в 1970-х – 1980-х гг. В числе экономически успешных предприятий города были как модернизированные (Полоцкая ТЭЦ, литейно-механический завод, швейная фабрика, мяскокомбинат, молокозавод, пивзавод, винзавод), так и впервые введённый в эксплуатацию в 1958 г. завод стекловолокна. После ввода в 1963 г. в строй второй очереди, на заводе произошло увеличение объёма промышленного производства в 2,5 раза. В период 1970-х – 1980-х гг. завод стекловолокна выпускал примерно пятую часть продукции полоцкой индустрии, имея потенциал стать, в случае дальнейшего наращивания мощностей, градообразующим предприятием. Однако существенное увеличение доли продукции завода стекловолокна в общем объёме промышленности Полоцка не произошло (в 1991 г. она не превышала 21%), по этой причине ПО «Стекловолокно» так и не стало градообразующим предприятием.

Во второй половине 1950-х – 1980-х гг. в Полоцке происходило дальнейшее развитие автомобильного и железнодорожного транспорта, в 1960-х – 1970-х гг. осуществлялись авиaperевозки. Развитие авто-, авиа- и железнодорожного транспорта повлекло за собой интенсификацию путей сообщения, город стал связующим звеном между населёнными пунктами и промышленными предприятиями региона, превратившись в крупный транспортный узел БССР.

Тем не менее, эстафету промышленного флага в регионе (Полоцкий район) в 1970-х – 1980-х гг. перенял молодой Новополоцк, который сформировался как самостоятельный город областного подчинения. Инновационный, по меркам того времени, завод стекловолокна по объёму промышленной продукции уступал нефтехимическому комплексу Новополоцка даже в совокупности с иными промышленными предприятиями. Социально-экономическое развитие Полоцка позволило сохранить его традиционную в индустриальную эпоху специализацию на транспортной инфраструктуре, пищевой и легкой промышленности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Экономическая география Белорусской ССР / Академия наук БССР, Ин-т экономики. – Минск : Изд-во Академии наук БССР, 1956. – 575 с.
2. Тетерук, В. Трудом, умом, душою ...: автобиограф. очерки / В. Тетерук. – Минск : ОДО «Арнелла», 2004. – 416 с.
3. Государственный архив Витебской области (далее ГАВО). – Ф. 3717. Оп. 11. Д. 64.
4. Зональный государственный архив г. Полоцке (ЗГАП). – Ф. 2176. Оп. 6. Д. 1.
5. Шлеймович, М.М. Новополоцк: год за годом: история, архитектура, строительство / М.М. Шлеймович. – Минск : Беларусь, 2008. – 439 с.
6. Памяць : гіст.-дакум. хроніка Полацка / рэдкал.: Г.П. Пашкоў (гал. рэд.) [і інш.]. – Минск : БелЭн, 2002. – 912 с.
7. Будник, М. Службе качества – 60 / М. Будник // Полац. весн. – 2017. – 10 ліст. – С. 3.
8. ЗГАП. – Ф. 1447. Оп. 1. Д. 30.
9. Шуйская, О. 60 энергичных лет / О. Шуйская // Полац. весн. – 2017. – 27 кастр. – С. 4.
10. Полоцк : ист. очерк / АН БССР, Ин-т истории ; редкол.: П. Т. Петриков [и др.]. – Изд. 2-е, перераб. и доп. – Минск : Наука и техника, 1987. – 320 с.
11. Национальный Полоцкий историко-культурный музей-заповедник (НПИКМЗ). – Ф. КП. Оп. 20-26452.
12. НПИКМЗ. – Ф. КП. Оп. 201597-2.
13. Витебская область. – Минск : Беларусь, 1988. – 191 с.
14. Несцяровіч, Н. Б. Эканамічнае і сацыяльнае развіццё Полацка в 1944–1985 гг. / Н.Б. Несцяровіч // Полацк у гісторыі і культуры Еўропы : матэрыялы Міжнар. навук. канф., Полацк, 22–23 мая 2012 г. / Нац. акад. навук Беларусі, Ін-т

- гісторыі, Полацк. дзярж. ун-т; рэдкал.: А.А. Каваленя [і інш.]; навук. рэд., уклад. М.В. Ляўко. – Мінск: Беларуская навука, 2012. – С. 343–350.
15. ЗГАП. – Ф. 658. Оп. 1. Д. 345.
16. НПКМЗ. – Ф. КП. Оп. 026919.
17. Полоцкий историко-археологический заповедник (ПИАЗ). – Ф. КП. Оп. 5-2774.
18. Данные о наличии и использовании автомобильного транспорта по Витебской области за 1982 год. – Витебск: Стат. упр. Витеб. обл., 1983. – 18 с.
19. НПКМЗ. – Ф. КП. Оп. 022483-02.
20. ЗГАП. – Ф. 658. Оп. 1. Д. 247.
21. Вільчынскі, А. У аэрапорце / А. Вільчынскі // Сцяг камунізму. – 1975. – 28 лют. – С. 4.
22. Полоцк к 60-летию СССР: стат. сб. – Полоцк: Инф.-вычисл. центр города Полоцка, 1982. – 160 с.
23. Наличие автомобилей по Витебской области на 1 января 1980 года. – Витебск: Стат. упр. Витеб. обл., 1980. – 9 с.
24. Основные показатели развития народного хозяйства городов Белорусской ССР за 1970–1978 годы / Центр. стат. упр. Белорус. ССР. – Минск: ЦСУ БССР, 1979. – 530 с.
25. Прамысловасць Беларусі / Рэдкал.: В.Г. Аляксееў [і інш.]. – Мінск: БелСЭ, 1980. – 248 с.
26. Комплексный план экономического и социального развития города Полоцка на 1986–1990 годы: утв. Гор. Советом нар. депутатов 6 сентября 1986 года. – Полоцк: Полоц. гор. совет нар. депутатов, 1986. – 70 с.
27. Паспорта городов и районов Витебской области (1980–1991 гг.) / Архив Витеб. облстатупр. – Витебск: [б. и.], [б. г.] – Т. 1. – 125 с.
28. Витебская область в цифрах: стат. сб. – Витебск: Стат. упр. Витеб. обл., 1990. – 234 с.

Поступила 30.06.2020

ECONOMIC DEVELOPMENT OF POLOTSK (SECOND HALF OF THE 1950-s – 1991)

A. OGORODNIKOV

The process of economic and industrial development of Polotsk is analyzed (the commissioning of a fiberglass plant, the modernization of the Polotsk heat-electric central, a casting and mechanical plant, a sewing factory, a meat factory, a dairy, a brewery, a winery and other enterprises), the transformation of Polotsk into a large transport hub of the BSSR is noted.

Keywords: *Polotsk, economic and social development, industry, five-year plan, oil refinery, fiberglass plant.*