

АВТОМОБИЛЬ МАЗ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ СООБЩЕНИЙ «СОВТРАНСАВТО». 1968–1988 гг.

В. А. Острога

*Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4,
220030, г. Минск, Беларусь, astroha@bsu.by*

Рассматривается малоизученная тема истории развития логистики в Беларуси – роль Минского автомобильного завода в деятельности знаменитой и единственной в Советском Союзе транспортно-логистической компании «Совтрансавто» в 1968–1988 гг. Изучаются причины возникновения и направления развития компании «Совтрансавто» и ее филиалов в Минске и Бресте. Охарактеризована символика транспортно-логистической компании. Отмечено, что успехи этой организации напрямую были связаны с ее автомобильным парком. Отмечается роль различных типов грузовиков МАЗ в работе компании «Совтрансавто». Как вывод подчеркнуто, что роль белорусских автомобилей МАЗ, которые составили 80% автомашин компании «Совтрансавто», была колоссальна. Они фактически стали «лицом» этой единственной в СССР транспортно-логистической компании.

Ключевые слова. история логистики; транспортная компания; логистика; автомобили; Минский автомобильный завод.

TRUCKS MAZ IN THE ACTIVITIES OF THE MAIN DIRECTORATE OF INTERNATIONAL ROAD COMMUNICATIONS «SOVTRANSVTO». 1968–1988

V. A. Astroha

*Belarusian State University, Nezavisimosti Ave., 4
220030, Minsk, Belarus, astroha@bsu.by*

A little-studied topic of the history of logistics development in Belarus is considered – the role of the Minsk Automobile Plant in the activities of the famous and only transport and logistics company «Sovtransavto» in the Soviet Union in 1968-1988. The reasons for the emergence and directions of development of «Sovtransavto» and its branches in Minsk and Brest are being studied. The symbolism of the transport and logistics company is characterized. It was noted that the success of this organization was directly related to its car fleet. The role of various types of MAZ trucks in the work of «Sovtransavto» is noted. As a conclusion, it was emphasized that the role of Belarusian MAZ trucks, which made up 80% of «Sovtransavto» trucks, was enormous. They actually became the «face» of this unique transport and logistics company in the USSR.

Keywords: history of logistics; transport company; logistics; cars; Minsk Automobile Plant.

История белорусской логистики всё еще представляет собой Terra Incognita. Однако, современное стремительное развитие логистических технологий, их широкое распространение практически во всех сферах экономики требует от нас понимания и знания эволюции логистической сферы. Но, историография логистики, несмотря на треть века государственной независимости Беларуси, имеющей уникальное географическое транзитное положение между Западом и Востоком, крайне незначительна, а специальных отечественных публикаций по истории белорусской или глобальной логистики практически нет. Интересующийся этой темой может довольствоваться лишь краткими историческими обзорами в различного рода изданиях, главным образом учебных. Среди белорусских авторов, прежде всего надо отметить одну из первых в стране монографий Р. Б. Ивута и С. А. Нарушевича «Логистика» (2004), где авторы уделили внимание этапам эволюции логистической теории [1]. Развитие логистики было кратко освещено в работе В. И. Маргуновой (2011) [2]. Также в этом плане интересен курс лекций Д. В. Курочкина (2017), в котором размещен краткий обзор истории логистики [3]. Поэтому, актуальность исследования в области истории логистики сегодня высока, тем более прошлое белорусской логистики крайне интересно и богато на события.

Одной из подобных малоизученных тем – роль Минского автозавода в деятельности знаменитой и единственной в Советском Союзе транспортно-логистической компании «Совтрансавто».

Рассматривая этот вопрос сразу необходимо отметить, что в СССР, несмотря на мировые тенденции и активный масштабный переход в 1950-е гг. логистических принципов и методик из военной сферы в гражданскую, собственно сама логистика с конца 1940-х гг. отвергалась и считалась «буржуазной формалистской логикой». В Советском Союзе она развивалась как рохрематика, т.е. наука о процессах движения материалов от производителя к потребителю, управление которыми осуществляется с помощью экономико-математического моделирования. Фактически это было теоретизирование отдаленное от практики реальной экономики. Однако политические и экономические реформы конца 1950-х гг. создали в Советском Союзе возможности для резкой активизации внешнеэкономических связей как с социалистическим, так и капиталистическими странами, что все же потребовало использования логистических подходов. Одним из инструментов реализации интереса СССР к внешней торговле вскоре стало транспортное предприятие «Совтрансавто».

История Совтрансавто началась с правительственного решения о выделении международных перевозок грузов автомобильным транспортом в отдельное направление. С этой целью в сентябре 1963 г. при Главмежавтотрансе Министерства автомобильного транспорта и шос-

сейных дорог РСФСР под Москвой создано Кунцевское автохозяйство междугородних сообщений [4]. 9 и 12 августа этого года состоялся и первый международный автомобильный рейс в социалистическую Польшу [5]. В Варшаву на минских МАЗ-200 поехала продукция организации «Книгаэкспорт». Вскоре, учитывая положительный опыт работы этого предприятия 1 июля 1968 г. в Москве было образовано Главное управление международных автомобильных сообщений «Совтрансавто» (ГУМАС) Минавтошосдора РСФСР. Для выполнения производственных задач был сформирован парк из 300 большегрузных автомобилей. Предприятие стало быстро расширяться. Имея первоначально два подразделения в Москве и Ленинграде, она создала структурные региональные филиалы в городах вблизи крупных транспортных артерий у государственной границы СССР: в Бийске, Ростове-на-Дону, Брянске, Ворошиловграде, Кишиневе, Минеральных Водах, Таллине и конечно на западном направлении в Беларуси – Минске и Бресте.

К примеру, белорусское предприятие «Совтрансавто-Брест» было крупнейшим в СССР и считалось кузницей кадров водителей-международников. Создано оно было в 1970-х гг. 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. Они приходили в Брест по железной дороге, перегружались и развозились по всей Европе. Там имела гостиница, кафе-ресторан, пункт технического обслуживания и ремонта. Был свой штат перевозчиков и автопарк. На его территории действовал пункт таможенного оформления, где растамаживались некоторые виды грузов, прибывавшие в фурах на территорию СССР из-за границы. В 1980-е гг. персонал «Совтрансавто-Брест» насчитывал 1800 человек, включая 1100 высокопрофессиональных водителей-международников, прозванных в народе «софиками».

Кроме Беларуси, Молдовы и РСФСР «Совтрансавто» открыло филиал в Узбекской ССР в городе Термез на границе с Афганистаном. Отсюда автопоезда направлялись в Ирак, Иран, Афганистан, Сирию и Турцию.

Для «Совтрансавто» был разработан специальный логотип – на русском «Совтрансавто» и английском «Sovtransavto» языках в виде латинской буквы S стилизованной под две стрелки, указывающие направления движения. Удачный логотип стал широко известен в Советском Союзе и за рубежом. Чаще всего его наносили синей краской на серые брезентовые тенты, белой краской на синие. Красный и синий цвета применялись на белых бортах изотермических и рефрижераторных полуприцепов. Водители также в начальный период носили специальную служебную одежду.

ГУМАС осуществляла грузовые и пассажирские перевозки как в страны социалистического лагеря, так и капиталистические. Автопоезда в период своей максимальной активности во второй половине 1980-х гг. перемещались по дорогам 25 стран мира. Первой зарубежной соцстраной для машин Совтрансавто, как было отмечено выше, стала Польша, а из капиталистических – Финляндии. Первым финским маршрутом «Совтрансавто» стал «Москва – Ленинград – Хельсинки» [6]. Вскоре маршруты пролегали в социалистические страны – Польша, Венгрия, Румыния, Болгария, Чехословакия и ГДР и Финляндию, через несколько лет в капиталистические – Австрию, Бельгию, Голландию, Данию, Италию, Францию, ФРГ, Швейцарию, Швецию. Позже добавились Испания, Португалия, Норвегия и другие страны. Хотя, как свидетельствуют источники, на самом деле поездки в Антверпен, Лондон, Париж были огромной редкостью.

Из капстран автопоезда доставляли в СССР мебель, бытовую технику, станки, одежду, обувь, автомобильные запчасти, живые цветы, свежие морепродукты, замороженное мясо и птицу. Грузооборот нарастал год от года. Однако, как вспоминают водители, за рубеж «как правило, наши сцепки шли пустыми под погрузку. В лучшем случае по пути в пункт назначения брали попутные грузы в Болгарию, Венгрию, ГДР, Польшу, Румынию, Чехословакию, Югославию» [7].

Производственные обороты и маршруты «крупнейшей советской транспортной фирмы» постоянно росли и в 1979 г. был даже специально снят рекламный фильм «Совтрансавто» – ваш надежный партнер».

«Совтрансавто» просуществовало до 1988 г. и перед распадом СССР достигло максимально высоких финансово-экономических показателей и находилось в числе крупнейших мировых автоперевозчиков. В его автопарке имелось 3500 автопоездов и трудилось 15 000 работников.

Конечно, успехи этой организации напрямую были связаны с его автопарком. Первоначально туда поступили автомашины ЗИЛ. Однако, тягачи ЗИЛ ездили в ближнее зарубежье не дальше Польши. С 1967 г. была попытка использовать грузинские тягачи КАЗ-608 «Колхида». Но все эти авто не отвечали требованиям скоростных автоперевозок на большие расстояния, абсолютно не было их сервисных пунктов. В итоге даже запланированные 50 тысяч тонн грузов в 1969 г. «Совтрансавто» не перевезло, что стоило должности его руководителю [8]. Положение спасли новые белорусские грузовики Минского автозавода.

Минский автомобильный завод был молодым. Его создали 9 августа 1944 г. как автосборочный завод грузовых автомобилей из американских машинокомплектов Ford, Chevrolet, Studebaker и Mack, поступавших в СССР по ленд-лизу. Затем на заводе стали выпускать собственные автомобили – МАЗ-200.

Но время этих грузовиков-капотников уходило, и инженеры предприятия подготовили новый тип грузовиков собственной разработки – МАЗ-500, который серийно выпускался с 1965 г. до 1979 гг. С 1965 г. также начал выпускаться базовый седельный тягач МАЗ-504.

Едва модель МАЗ-504 с двухосными бортовыми полуприцепами, укрытыми влагонепроницаемым тентом, встала на конвейер как ее нацелили на заграничные рейсы. Отметим, что 8 февраля 1965 г. на Международной ярмарке в Лейпциге седельный тягач «МАЗ-504» был отмечен почетным дипломом [9]. Госплан СССР даже определил отдельную целевую строку, по которой Минский автозавод отпускал для «Совтрансавто» модель МАЗ-504 и ее модификации в необходимом количестве [10].

Этот был первый в СССР бескапотник и он стал невероятно знаменитым, получил множество прозвищ – «лобастый», «боксер» за большую кабину со спальным местом. В нем отразилось повышенное внимание к комфорту водителя, приоритет скорости, экономия топлива, аэродинамика. Это было острое советской автоинженерной мысли. Престиж автомобиля был невероятно высокий. У водителей существовало даже мнение, что это были не обычные авто с конвейера, а машины особой сборки.

Начиная с 1968 г. и по 1973 г. «МАЗ-504» стал базовым седельным тягачом, работающим в Совтрансавто и ее официальной «визиткой». В этот период был сформирован автопарк в 300 единиц, где грузовики МАЗ-504 и МАЗ-504В составили почти 80% машин. В 1980 г. количество седельных тягачей с полуприцепами увеличился до 2000 ед. Для их ремонта и обслуживания в европейских странах Совтрансавто создало сеть представительств Автоэкспорта.

Отметим, что в представлении большинства советских граждан и иностранцев «Совтрансавто» прочно ассоциировалось с машинами Минского автомобильного завода. Этому способствовали и многочисленные фирменные календари, плакаты и альбомы. В 1971 г. даже вышел в свет остросюжетный фильм производства киностудии «Беларусьфильм» «Мировой парень». В нем было показано участие МАЗ в международных ралли грузовиков в одной из стран Центральной Азии.

С 1981 г. в компании стали трудиться автомобили нового поколения – МАЗ-5432. Они могли перевозить 21 т груза, развивали по шоссе максимальную скорость в 100 км/ч. А их 500-литровый топливный бак позволял водителю долго не думать о заправке. В кабине имелось два спальных места, появился даже бортовой компьютер. Автомобиль первым в СССР прошел испытания по безопасности в Международном центре института ЮТАК в Париже. В 1983 г. МАЗ был награжден золотой медалью болгарской Пловдивской международной ярмарки за автопоезд МАЗ-5432.

Еще при СССР Минский автозавод начал сотрудничать с германским MAN. Новая машина называлась МАЗ-64226, но изготавливались в небольшом количестве. В 1987 г. начался выпуск тягача МАЗ-64229 получившим наименование «СуперМАЗ». На первых образцах под стеклом даже была размещена надпись «Super». Автомобиль отличался просторной кабиной с панорамным остеклением и двумя спальными местами для отдыха водителей.

В конце 1980-х инженеры начали работу над знаменитым МАЗ-2000 «Перестройка» футуристическим и амбициозным проектом, который как говорят опередил свое время. Как оказалось, в СССР не было для подобной машины ни достаточной инфраструктуры, ни достаточного спроса. Поэтому новым флагманом советских траков эта машина не стала.

Стоит отметить, что наряду с МАЗами в Совтрансавто трудились и автомашины от европейских производителей. Одними из первых стали использоваться чехословацкие тягачи Skoda. В 1973 г. в ряды Совтрансавто вошла шведская машина «Volvo». В 1975 г. компания приобрело первую партию тягачей «Mercedes-Benz». К концу 1980-х этих машин в «Совтрансавто» было около 1500 единиц. Это самая массовая иномарка «крупнейшей советской транспортной фирмы» и вместе с МАЗ они стали самой распространенной маркой авто в «Совтрансавто». Были и другие иномарки. Так, использовали и французскую технику марки Unic. Один из тестовых тягачей Unic даже приезжал на Минский автозавод для изучения.

Европейские автомобили были надёжны и прекрасно подходили для международных перевозок и в отличие от МАЗа обслуживаться практически в любой точке Европы. Однако, подобное соседство не умаляли достоинства МАЗа, они лишь подчеркивали его потенциал и качества.

Таким образом, роль белорусских автомобилей МАЗ в деятельности «Совтрансавто» колоссальна. Они, составляя большинство его автопарка и фактически стали «лицом» этой единственной в СССР транспортно-логистической компании.

Также необходимо отметить, что в сентябре 2024 г. в рамках недели открытия при кафедре таможенного дела новой специальности «Международная логистика» и популяризации истории белорусской логистики будет представлена совместная с ОАО МАЗ фотовыставка «Из истории международной логистики. Белорусские МАЗы в Совтрансавто».

Библиографические ссылки

1. *Ивуть Р. Б., Нарушевич С. А.* Логистика. Минск : БНТУ, 2004. 328 с.
2. Логистика: учеб. пособие / В. И. Маргунова [и др.]; под общ. ред. В. И. Маргуновой. Минск: Высш. шк., 2011. 508 с.
3. *Курочкин Д. В.* Логистика: курс лекций. Минск : Амалфея. 2017. 492 с.

4. Трохачев А. История Совтрансавто [Электронный ресурс]. URL: <https://5koleso.ru/avtopark/ekskurs/sovtransavto-elita-dalnego-boya-v-sovetskom-soyuze/> . (дата обращения: 14 марта 2024).
5. 53 года назад советские дальнбойщики впервые отправились в заграничный рейс [Электронный ресурс]. URL: https://vk.com/wall-63402044_2610. (дата обращения: 15 марта 2024).
6. Работа мечты советского дальнбойщика. Вспоминаем историю «Совтрансавто» и его техники [Электронный ресурс]. URL: <https://auto.onliner.by/2021/06/30/sovtransavto-history> (дата обращения: 14 марта 2024).
7. Трохачев А. История Совтрансавто [Электронный ресурс]. URL: <https://5koleso.ru/avtopark/ekskurs/sovtransavto-elita-dalnego-boya-v-sovetskom-soyuze/> (дата обращения: 14 марта 2024).
8. Трохачев А. История Совтрансавто [Электронный ресурс]. URL: <https://5koleso.ru/avtopark/ekskurs/sovtransavto-elita-dalnego-boya-v-sovetskom-soyuze/> (дата обращения: 14 марта 2024).
9. Нагих Н. Ф. МАЗы на службе в Совтрансавто [Электронный ресурс]. URL: <https://www.drive2.ru/b/2181372/> (дата обращения: 15 марта 2024).
10. Кругом пятьсот [Электронный ресурс]. URL: <https://auto.onliner.by/2019/08/09/maz-126?ref=tjournal.ru>. (дата обращения: 14 марта 2024).