

войны 1-й степени и медалью «Партизан Отечественной войны» 1-й степени [1].

Заключение. Михаил Андреевич Белуш повторил подвиг Александра Матвеевича Матросова. С той только разницей, что Саше было девятнадцать, а Мише – шестнадцать. Память о юном побратиме Матросова сохраняется в сердцах его земляков. На месте подвига в д. Куписк установлен памятник-обелиск. В 1977 году в родной деревне Руда Липичанская установлен мемориальный знак с надписью «Земляку Михаилу Андреевичу Белушу, который повторил подвиг Александра Матросова». Его именем названы улицы в городах Гродно, Мосты, Новогрудок, Кореличи, г.п. Дятлово и Кореличи.

Список использованных источников: 1. Белуш Михаил Андреевич // Биографический справочник. — Минск. : «Белорусская советская энциклопедия» имени Петруся Бровки, 1982. — Т. 5. — С. 51. 2. Галерея детей-Героев. Миша Белуш [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.chitalnua.ru/work/2719117/> - Дата доступа: 27.03.2020. 3. Девярых, С. Ю. Дети и подростки Страны Советов в годы Великой Отечественной войны : ист.- публицист. очерк / С. Ю. Девярых. — Минск : РИВШ, 2015. — 208 с. 4. Коваленко, А. П. Правда о Матросове и матросовцах / А. П. Коваленко. – М. : МОФ Победа, 1994. – 432 с. 5. Приказы Верховного Главнокомандующего в период Великой Отечественной войны Советского Союза. С 23 января 1943 по 3 сентября 1945 гг. – М. : Воениздат МО СССР, 1975. - 597 с.

УДК 658.7.011.1

ЛУКАШЕВИЧ А. С., студент

Научный руководитель – **Иванов В. И.**, канд. эконом. наук, доцент
Витебский филиал УО ФПБ Международный университет «МИТСО»,
г. Витебск, Республика Беларусь

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ В СССР В ПРЕДВОЕННОЕ И ВОЕННОЕ ВРЕМЯ

Введение. По мнению ученых, до середины XX века точечное внедрение элементов логистики во всех отраслях экономики связано в первую очередь с малой востребованностью снижения общих затрат в процессе управления материальными потоками. Дальнейшее развитие промышленности и, как следствие, увеличение материальных и товарных потоков определило необходимость появления в этот период первых организаций, занимающихся вопросами и проблемами логистики. Старейшей организацией, основанной в 1915 г., считается Национальная ассоциация проблем управления закупками, преобразованная в 1967 г. в Национальную ассоциацию агентов снабжения.

В советский период при установлении государственной формы собственности на транспорт были созданы возможности для широкого применения передовых научных методов эксплуатации железных дорог в интересах всего народного хозяйства. Наиболее яркий период использования логистики прихо-

дится на время существования СССР, поскольку сам формат экономического и политического союза представлял собой большую логистическую систему. То есть, задолго до появления в экономике термина «логистика», ее как эффективную методологию организации народного хозяйства, использовали, как на уровне страны, так и отраслей, предприятий, а также в целом по отдельным регионам.

Материал и методы. В качестве материала исследования выступали научные публикации по истории создания логистических систем на территории СССР; использовался конкретно-исторический метод.

Результаты исследования. В самом начале XX в. петербургскими профессорами института путей сообщения был издан труд «Транспортная логистика». На его основе были построены модели перевозки войск, их обеспечения и снабжения. Эти модели получили практическое применение при планировании и проведении ряда операций в ходе Первой мировой войны.

В СССР логистика была запрещена, как капиталистическая наука, поэтому в официальной советской действительности места для логистики не было. Несмотря на это, сама логистика была развита на очень достойном для того времени уровне, правда, к потребностям рядовых граждан она относилась как к второстепенным, что в принципе характерно для плановой экономики. Сырье и комплектующие для производств доставлялись по оптимальным схемам, в то время как полки магазинов были пусты.

Как научное направление логистика начала развиваться в СССР в начале XX в. Правда, исключив из употребления термин «логистика», в СССР она имела другое название - рохрематика - наука об изучении процессов движения материалов от первичного источника к конечному потребителю. Термин «рохрематика» образован из двух греческих корней: *rhoe* – поток и *chrema* – продукты, материалы и или другие «объекты» (включая информацию), и окончания – «ика». Данная наука рассматривает управление материальными потоками при помощи экономико-математического моделирования.

Ее целью было сокращение общего времени прохождения материального потока, а также общих затрат на перемещение, хранение, распределение готовой продукции, сырья, материалов, комплектующих и полуфабрикатов. Это научное направление, именуемое «рохрематикой», так описывалось С. А. Уваровым: «рохрематика оперирует только материальными потоками, в то время как логистика изучает вопросы по созданию и реализации всей совокупности потоков предприятия, как системы; рохрематика не выходит за рамки системы «производство – сбыт», логистика же ориентирована на значительно больший интервал». Из данного утверждения следует, что рохрематика является составным элементом логистики и отражает движение ресурсов на микроуровне. И в итоге автор делает весьма странный вывод: «рохрематика — не этап становления логистики, а ее составляющая часть».

В СССР в годы первых пятилеток на основе принципов транспортной логистики разрабатывались графики поставок грузов для важнейших строек, полярных и других экспедиций.

В 1939 году советскими учеными был предложен метод выбора наиболее выгодного варианта, полученного способом «постепенного приближения» по общей сумме приведенных вагоно-часов. В том же году завершилась работа по научному обоснованию схемы размещения сортировочных станций на сети дорог на основе рационального распределения объемов сортировочной работы. В конце 40-х годов XX века в нашей стране по политическим соображениям логистика была признана «символической, новейшей разновидностью формалистической логики», «идеалистическим извращением математической логики».

Исключение составляет военная (командная) логистика. Вместо экономической заинтересованности и ответственности здесь работает обязательность выполнения приказов вышестоящего командования и связанная с этим военная карьера исполняющего приказа. Особо следует выделить развитие военной логистики как важного этапа развития логистики в СССР. В начале Великой Отечественной войны был реализован грандиозный логистический проект по демонтажу и переносу огромного числа оборонных предприятий вглубь страны. Необходимо было спасти военно-промышленный комплекс страны, переместить его на Восток, воссоздать на новых местах и в новых условиях и использовать для обеспечения Красной Армии.

В условиях мобилизации народного хозяйства, массовой эвакуации оборудования из европейской части в восточные районы страны, возросших объемов воинских перевозок значение маршрутизации с мест погрузки, как одного из принципов транспортной логистики, еще более возросло. Успешно применялась и ступенчатая маршрутизация для перевозок военно-снабжениеских грузов. Активно применялись и другие принципы логистики, особенно координация. Для быстрейшего продвижения эвакоэшелонов железнодорожники широко использовали технические новшества, применяли передовые методы труда: скоростное формирование поездов; безотцепочный ремонт вагонов; вождение тяжеловесных составов, отправление сдвоенных поездов, а также с целью повышения пропускной способности некоторых участков осенью 1941 года на железной дороге была введена «живая блокировка», то есть через каждые 800–900 метров на перегонах стояли сигналисты и по их сигналам шли поезда.

В итоге среднесуточная скорость движения эшелонов с воинскими грузами на стратегических тыловых железных дорогах была доведена до 700–900 км при задании около 700 км (скорость курьерского поезда). Отдельные серии локомотивов машинисты умудрялись вести со скоростью 1100–1200 км в сутки.

Заключение. Великая Отечественная война раскрыла огромные преимущества советского транспорта перед капиталистическим, как основанного на социалистической собственности на средства производства и плановом ведении хозяйства. Благодаря устойчивой и жизнеспособной экономической основе, в тяжелые годы войны была обеспечена ее высокая маневренность, живучесть и большие потенциальные возможности. Если бы Центральное управление военных сообщений Красной Армии не координировало работу разных видов транспорта, были бы невозможны воинские, эвакуационные и важнейшие народно-хозяйственные перевозки в таком объеме и в такие сроки, какими ха-

рактиковалось транспортное обеспечение решающих стратегических операций войны.

Список используемых источников: 1. Федоров, В. А. Россия — родина логистики // Экономика, управление, финансы: материалы V Междунар. науч. конф., г. Краснодар, август 2015 г. — Краснодар: Новация, 2015. — С. 141-145. — URL <https://moluch.ru/conf/econ/archive/204/8345/> - Дата доступа: 20.02.2020. 2. Афанасенко, И. Экономическая логистика: Учебник для вузов. Стандарт третьего поколения / И. Афанасенко, В. Борисова. – СПб.: Питер, 2013. - 432 с. 3. Логистика : учебник, электронное издание сетевого распространения / В. О. Симонян. — М.: «КДУ», «Добросвет», 2018. – <https://bookonline.ru/product/Logistika-uchebnik/> - Дата доступа: 23.02.2020.

УДК 94(100)“1941/1945”

МЕДВЕДЕВА В. А., студент

Научный руководитель – **Крученкова Т. Н.**, ст. преподаватель
УО «Витебская ордена «Знак Почета» государственная академия
ветеринарной медицины», г. Витебск, Республика Беларусь

ДЕТИ ВОЙНЫ: ГЕРОИЧЕСКИЕ СУДЬБЫ В ГЕРОИЧЕСКОЕ ВРЕМЯ

Введение. 9 мая отмечается 75-я годовщина Победы в Великой Отечественной войне. Это одно из самых ужасных и кровопролитных испытаний, выпавших на долю нашего народа. События того времени глубоко засели в душах не только тех, кто непосредственно участвовал в защите своей Родины, но и тех, кому передавались их переживания, эмоции и опыт. Мы привыкли слушать истории о героизме людей от наших бабушек и дедушек. Слушая рассказы очевидцев о войне, читая книги и статьи, изучая историю в учебных заведениях и самостоятельно мы не принимаем во внимание тот факт, что не только силами взрослых была достигнута Победа. Благодаря интернету активно освещаются истории людей, кто вступил в ряды солдат, будучи детьми и подростками.

Материал и методы. Существует множество источников, исходя из которых можно почти полностью воссоздать картину военного времени и какое участие принимали в ней дети. Методом анализа статей с рассказами и сборника рассказов участников Великой Отечественной войны, в период которой они были детьми и подростками, представлена работа о их вкладе в победу, их эмоциях и историях жизни.

Результаты исследования. Начать историю о детях-героях Великой Отечественной войны стоит с упоминания всем известного Марата Казея – советского непоколебимого духом подростка, чей подвиг заслуженно увековечен в исторической и художественной литературе. Марат родился в 1929 году в деревне Станьково Минской области Белоруссии, успел окончить 4 класса сельской школы. В 1941 году, когда Белоруссию оккупировали немецко-