

автотранспорта, электротранспорта и речного флота. Тем не менее, специалистов было недостаточно, в первую очередь рабочих профессий, была высокой их текучесть.

Заключение. Учебные заведения транспортного профиля стремились учитывать пожелания производства, откликались на появление новых видов техники и оборудования, учитывали необходимость повышения доли специалистов с высшим и средним специальным образованием. Однако, решение кадровой проблемы на транспорте было глубже, чем казалось на первый взгляд, так как мало было подготовить работника, необходимо было ещё и закрепить его на предприятии. В противном случае усилия учебных заведений направлялись только на возмещение убывавших специалистов, которых могли не устраивать производственные условия, оплата труда, возможности социальной базы.

Список литературы

1. Государственный архив Гродненской области. – Ф. 1171. Оп. 1. Д. 7.
2. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 873. Оп. 2. Д. 1Б.
3. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 18. Д. 35.
4. Государственный архив Могилевской области. – Ф. 444. Оп. 1. Д. 72.
5. Государственный архив Витебской области. – Ф. 1п. Оп. 1. Д. 425.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ ХОЗРАСЧЕТНЫХ ОТНОШЕНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ БССР В 1944–1950-е гг.

*Р.В. Тимофеев
Витебск, ВГУ имени П.М. Машерова*

Использование хозрасчётных отношений на транспорте БССР создавало у его работников стимулы к высокопроизводительному труду, рациональному использованию имевшихся машин, оборудования и материалов, но в полной мере они распространены не были, так как экономика республики была централизованной, а предприятия зависели от ведомств.

Цель работы – отразить генезис применения хозрасчётных отношений на транспорте БССР за послевоенный период.

Материал и методы. В данной статье широко применялась информация, найденная в фондах архивов, в специализированной монографической литературе и в ведомственной периодической печати. В качестве методологического основания предложенной работы использована совокупность принципов и методов научного познания в целом и исследования проблем развития транспорта в частности. В методологических принципах главное место занимают историзм, объективность и аксиологический подход.

Результаты и их обсуждение. В первые послевоенные годы государство дотировало железные дороги, так как их средства производства были разрушены, но, в 1948 г. после восстановления части экономики Совет Министров СССР решил ликвидировать систему дотаций, препятствовавшую хозрасчёту. Одним из мероприятий стало повышение с 1 января 1949 г. в среднем на 68% тарифов на грузоперевозки. Благодаря новым тарифам и улучшению эксплуатационной работы железные дороги БССР достигли рентабельности, что позволило в основном, а в 1950 г. им полностью отказаться от ранее действовавших дотаций.

Экономическое стимулирование труда расширялась постепенно. Так, нарком путей сообщения И.В. Ковалёв в 1945 г. отмечал, что хозрасчёт ещё не стал основным методом хозяйствования на железных дорогах. Но за 1946 г. на хозрасчёт смогли перевести свои локомотивы многие белорусские машинисты. В 1948 г. на хозрасчёте работало уже 85% паровозов в БССР, что помогло получить 29 млн. руб. сверхнормативных накоплений [1, л. 6]. Хозрасчёт способствовал улучшению основных эксплуатационных и экономических показателей работы. В то же время там, где внимание к хозрасчёту уменьшалось, проявлялась убыточность. То есть работа в данном направлении должна была вестись постоянно.

В 1950-е гг хозрасчёт. продолжал распространяться. Так, Барановичское отделение с его помощью получило экономию 1,5 млн. руб. За 1953 – 1955 гг. внедрились новые положения о хозрасчёте линейных подразделений железных дорог. Стимулирование предприятий в целом проявлялось и в том, что с 1953 г. паровозные депо финансировались по объёму перевезённых ими грузов. Но мешало то, что Министерство путей сообщения в 1955 г. основным измерителем работы приняло «тонно–километр брутто», в то время как эффективность труда зависела от производительности локомотива. У машинистов не было заинтересованности в увеличении пробега локомотива с нагрузкой, то есть здесь их работу не стимулировали.

Использование экономического стимулирования было свойственно и другим предприятиям. Так, 16 декабря 1946 г. в Минске как хозрасчетная единица появился автобусно-таксомоторный парк. Условием внедрения в Минавтотрансе БССР бригадного хозрасчёта в 1949 г. стало движение шофёров за достижение ими 100 тыс. км. пробега без капремонта. В целях улучшения качественных показателей в начале 1950-х гг. по примеру Управления грузового автотранспорта Мостгорисполкома на хозрасчёт перевели ещё часть автохозяйств Минавтотранса БССР [2, л. 19]. Всё это позволяло более эффективно использовать имевшиеся средства и выделять их на премирование.

Речники строили свою работу так, чтобы в 1948 г. отказаться от дотаций, важная роль здесь отводилась хозрасчёту, но он распространялся медленно. Плавсостав речников в начале 1950-х гг. оплачивался по окладам, составлявших до двух третей фонда зарплаты, одна треть – доплаты. Однако, он был слабо заинтересован в выполнении заданий, так как премии в сумме были только 10%. Сдельную оплату установить было трудно из-за работы флота в разных условиях.

Для экипажей самолётов в начале 1950-х гг. практиковали сдельную километровую оплату в зависимости от типа самолётов и сложности полётов. Подобные подходы стимулировали работников повышать уровень своей квалификации. В целях повышения материальной заинтересованности использовались средства фонда начальника. Чтобы его пополнить авиаторы стремились поднять эффективность своего труда, добиваясь максимальной загрузки самолётов.

Внимание органов власти и парторганов к стимуляции труда повышалось постоянно, так, на необходимость применения хозрасчёта как одного из условий выполнения производственных заданий указали на XIX съезде КПСС [3, л. 2]. Подобная идея была выделена в положении о фонде предприятия от 9 августа 1955 г., далее – о фондах предприятий для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства. В итоге их наличие ускорило переход к новой системе планирования и экономического стимулирования.

Важным для стимулирования труда во 2-й пол. 1950-х гг. стало получение прибыли хозрасчётными автотранспортными конторами за счёт снижения себестоимости перевозок. Но оплата труда автотранспортников не заинтересовывала их в улучшении использовании машин, так как главным был пробег без учёта загрузки. Поэтому в 1957 г. ввели новые ставки по грузоподъёмности и вместимости, у шоферов они выросли на 40%, доля тарифа в зарплате дошла до 80%, но премии двух видов и надбавки пяти упразднили. В итоге зарплаты скорее уравнили.

По автотранспортным конторам в 1958 г. шофера получали 835 руб. в месяц, ремонтники 753 руб. Оплату труда шоферов грузовиков во многом, но не до конца поставили в зависимость от перевезенного груза. Для шоферов автобусов ставки в 1959 г. дифференцировали в зависимости от вместимости машин. Уровень оплаты зависел и от возможностей предприятия. Так, по электротранспорту в 1955 г. кондукторы получали 435 руб. в месяц по 1 классу. Размер оплаты водителей трамвая в 1957 г. доходил до 1 тыс. руб. в месяц [4, л. 82]. Начислялись премии, в том числе за выполнение графиков движения.

Большим препятствием в стимулировании речников была убыточность в их работе и использование дотаций. В 1958 г. дотации по Верхне-Днепровскому речному пароходству составили 28,5 млн. руб., то есть создание СНХ не помогло выйти на рентабельность [5, л. 6]. Поэтому речники пытались уменьшить убытки, например, за счёт хозрасчёта и по Гомельской ремонтно-эксплуатационной базе в 1958 г. увеличили коэффициент использования мощности имевшихся судов.

Заключение. Без применения экономических методов воздействия на работника нельзя было рассчитывать на увеличение эффективности перевозок и рост производительности труда. В этих целях с довоенного времени использовался хозрасчёт. Проблемой в функционировании предприятий было преобладание административных методов воздействия на их работу, что оставляло небольшое поле для экономической стимуляции. Тем не менее, на ЖД с конца 1943 г.

с помощью хозрасчёта проводились попытки повысить материальную заинтересованность работников, с конца 1940-х гг. развивался хозрасчёт на автотранспорте.

Список литературы

1. Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Ф. 1п. Оп. 2. Д. 202.
2. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 30. Оп. 5. Т. 2. Д. 4313.
3. Зональный государственный архив в г. Мозыре. – Ф. 1123. Оп. 1. Д. 136.
4. ГАВО. – Ф. 2923. Оп. 1. Д. 6.
5. НАРБ. – Ф. 30. Оп. 5. Т. 2. Д. 5066.