

Материальное стимулирование работников транспорта Белорусской ССР в годы перестройки

Тимофеев Р.В.

Учреждение образования «Витебский государственный университет имени П.М. Машерова», Витебск

В статье показано материальное стимулирование работников железнодорожного и автомобильного транспорта Белорусской ССР за период перестройки (1985–1991 гг.).

Актуальность изучения стимулирования работников транспорта Белорусской ССР через повышение доли премиальных в их доходе состоит в том, что оно позволяет определить наиболее удачные подходы в этом вопросе, а также показать пути преодоления сложностей в данном процессе. В целом государственная политика материального стимулирования в экономике являлась одним из аспектов послевоенной истории белорусского транспорта.

Цель работы – определить главные тенденции развития материального стимулирования железнодорожного и автомобильного транспорта Белорусской ССР во время перестройки.

Материал и методы. Основу для написания статьи составили материалы фондов местных органов Белорусской ССР и транспортных ведомств из белорусских государственных областных архивов и сведения из союзной специализированной периодической печати. Для достижения поставленной нами цели в работе использовались такие методы научного познания, как историко-типологический, историко-генетический и историко-системный.

Результаты и их обсуждение. Материальное стимулирование в различных сферах в изучаемый период было естественным процессом, без которого было невозможно реальное продвижение вперед всей экономики советских республик.

В период перестройки (1985–1991 гг.) в союзных республиках органы государственного управления и партийные органы попытались полнее учитывать потребности работников в материальной компенсации затрат их труда.

В итоге их усилий наращивалась среднемесячная зарплата рабочих и служащих, теснее увязывались размеры вознаграждения работников с трудовым вкладом, устранялись элементы уравниловки, усиливалась материальная ответственность за недостатки и упущения в работе, улучшалось соотношение размеров заработной платы по отраслям хозяйства.

Одновременно усиливалось материальное поощрение рабочих и служащих, занятых на работах во второй и третьей сменах, а также были расширены льготы и преимущества этим работникам за счет средств предприятий и организаций.

Заключение. Уровень материального стимулирования работников транспорта в период перестройки зависел от экономической политики государства, которое стремилось повысить в общем объеме денежных выплат долю премиальных, чем повышало вознаграждение для инициативных работников. Все это способствовало производительности труда и экономии финансовых ресурсов предприятий.

Ключевые слова: транспорт, политика, оплата труда, производительность труда, премия.

(Ученые записки. – 2020. – Том 32. – С. 69–73)

Material Stimulation of the Belarusian SSR Transport Employees in the Years of Perestroika

Timofeyev R.V.

Education Establishment "Vitebsk State P.M. Masherov University", Vitebsk

The article shows the material stimulation for workers in the railway and road transport of the Belorussian SSR during the period of perestroika (1985–1991).

The relevance of the study of stimulation for transport workers of the Belorussian SSR through increasing the share of bonuses in their income is that it makes it possible to determine the most successful approaches to this issue, as well as show ways to overcome difficulties in this process. In general, the state policy of material stimulation in the economy was one of the aspects of the postwar history of Belarusian transport.

The purpose of the work is to determine the main trends in the development of material stimulation for railway and road transport workers in the Belorussian SSR during perestroika.

Material and methods. *The article was based on materials from the funds of local bodies of the Belorussian SSR and transport departments from Belorussian state regional archives and information from the Union specialized periodicals. To achieve our goal, the following methods of scientific cognition were used: historical-typological, historical-genetic and historical-systemic.*

Findings and their discussion. *Material stimulation in various spheres during the period under study was a natural process, without which real advancement of the entire economy of the Soviet Republics was impossible.*

During the perestroika period (1985–1991) in the Union Republics, state administration bodies and party bodies tried to take into account more fully the needs of workers in material compensation for the costs of their labor.

As a result of their efforts, the average monthly wages of workers and employees were increased, the size of remuneration of workers was more closely linked with the labor contribution, elements of equalization were eliminated, the material responsibility for shortcomings and omissions in work was increased, the ratio of the size of wages improved according to branches of the economy.

At the same time, material stimulation for employees who worked in the second and third shifts was intensified, and the benefits and advantages for these workers were expanded at the expense of enterprises and institutions.

Conclusion. *The level of material stimulation for transport workers during the perestroika period depended on the economic policy of the state, which sought to increase the share of bonuses in the total volume of cash payments, thereby increasing remuneration for initiative workers. All this increased labor productivity and saved the financial resources of enterprises.*

Key words: *transport, politics, wages, labor productivity, bonus.*

(Scientific notes. – 2020. – Vol. 32. – P. 69–73)

Актуальность изучения материального стимулирования работников транспорта Белорусской ССР состоит в том, что оно позволяет определить наиболее удачные виды стимуляции и показать пути преодоления сложностей в этом процессе. Одним из аспектов послевоенной истории белорусского транспорта была государственная политика материального стимулирования в экономике.

Вопросы материального стимулирования могут сегодня быть предметом для отдельного научного исследования, так как напрямую влияли на выполнение транспортом его масштабных задач по транспортировке грузов и пассажиров.

Однако сегодня значимые работы такого плана отсутствуют. Из изданий, где в числе прочих вопросов конкретно разбиралось материальное стимулирование работников транспорта в перестройке, можно отметить лишь работы, которые относятся к деятельности Белорусской железной дороги [1]. Но там вопросы материального стимулирования не являлись основным объектом изучения.

Цель работы – определить главные тенденции развития материального стимулирования железнодорожного и автомобильного транспорта Белорусской ССР во время перестройки.

Материал и методы. Основу для написания статьи составили материалы фондов местных органов Белорусской ССР и транспортных ведомств из белорусских государственных областных архивов и сведения из союзной специализированной периодической печати.

Для достижения поставленной нами цели в работе использовались такие методы научного познания, как историко-типологический, историко-генетический и историко-системный.

Результаты и их обсуждение. Материальное стимулирование в различных сферах в изучаемый период

было естественным процессом, без которого было невозможно реальное продвижение вперед всей экономики советских республик.

В период перестройки (1985–1991 гг.) в союзных республиках партийные органы попытались полнее учитывать потребности работников в материальной компенсации затрат их труда. Поэтому на XXVII съезде КПСС в 1986 г. они предложили нарастить среднемесячную зарплату рабочих и служащих на 13–15%, или до 210–220 руб., теснее увязать размеры вознаграждения работников с их трудовым вкладом, устранить элементы уравниловки, усилить материальную и моральную ответственность за недостатки и упущения в работе, улучшить соотношение размеров зарплаты по отраслям хозяйства. Было также предложено усилить материальное поощрение рабочих и служащих, занятых на работах во второй и третьей сменах, расширить льготы и преимущества этим работникам за счет средств предприятий и организаций.

Для перевода начисления зарплаты многих транспортников на новые условия (с тем, чтобы прослеживалась ее прямая связь с результатами труда) использовалось постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС от 17 сентября 1986 г. «О совершенствовании организации заработной платы и введения новых тарифных ставок и должностных окладов работников производственных отраслей народного хозяйства» [2, л. 1].

Другое дело, что в условиях начавшего проявлять себя социально-экономического перестроечного кризиса решения подобного плана оказалось выполнить сложно.

Проблемы периода перестройки с течением времени проявляли себя все чаще. В июне 1988 г. руководители ряда союзных республик с целью углубления экономической реформы, ее совершенствования, быстрого выхода из кризисного положения предло-

жили перейти на республиканский (региональный) хозрасчет. На практике эти радикальные предложения привели к разрушению единого экономического пространства СССР и соответственно к падению уровня реальной зарплаты работников.

Ситуацию не спасли и новые решения органов власти, такие как постановление Совета Министров СССР в 1989 г. «О дополнительных мерах по обеспечению нормативных соотношений между ростом производительности труда и заработной платы и упорядочения выплат из фондов экономического стимулирования» [3, л. 133]. Реализовать на практике данную линию возможностей у транспортных ведомств уже не получилось.

Материальное стимулирование на железной дороге оставалось разнообразным. Рабочие локомотивных бригад в 1980-е гг. премировались за экономию топлива и электрической энергии на тягу поездов в тех предприятиях, депо, заводах, для которых были утверждены нормы расхода и был обеспечен надлежащий учет расходов. Размер отчислений, используемых на поощрение бригад за экономию, был поставлен в зависимость от вида топлива и района расположения железной дороги.

Для повышения материальной заинтересованности бригад, занятых на эксплуатации мощных дизельных двигателей, размер средств, отчисляемых за экономию топлива, был повышен с 17 до 35% от суммы экономии. Для премирования машинистов-инструкторов, рабочих по наладке аппаратуры использовался также процент полученной экономии. Премии выплачивались по условиям выполнения локомотивными бригадами заданий по поездной, маневровой работе, технических скоростей, предусмотренных графиком движения поездов.

Изменения в оплате труда не теряли у работников своего постоянного характера. Если на основе экономического эксперимента за 1985 г. и 6 месяцев 1986 г. производительность труда на Белорусской железной дороге возросла на 20,1% (или в 2,6 раза выше, чем в целом по Министерству путей сообщения), то зарплата увеличилась на 15,5%, или на 31,1 руб.

Кроме того, на предприятиях ряда отделений было нарушено соотношение между ростом производительности труда и среднемесячной зарплатой [4, л. 1].

Следующее повышение оплаты труда на Белорусской железной дороге было связано с реализацией постановления ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС от 17 сентября 1986 г. «О совершенствовании организации заработной платы и введении новых тарифных ставок и должностных окладов работников производственных отраслей народного хозяйства». Зарплата железнодорожников включила тарифные ставки, надбавки, доплаты и премирование. Тарифные ставки возросли на 20–25%, при этом преимущества получили работники на сложных участках организации и осуществления перевозок [5, с. 99–100]. Были введены также специальные и более высокие ставки оплаты труда для машинистов, которые водили длинносо-

ставные, тяжеловесные и высокоскоростные поезда. С одной стороны, здесь получало неоспоримые преимущества народное хозяйство республики, а с другой – железнодорожники повышали свой уровень вознаграждения.

Белорусский эксперимент позволил железнодорожникам с 1985 г. полностью использовать высвобожденный фонд зарплаты на повышение ставок и окладов оставшихся работников. Их зарплата увеличилась в среднем на 12%. Начальник локомотивного депо, организовавший труд нескольких тысяч людей, получал до эксперимента около 200 руб. в месяц – в два раза меньше любого подчиненного ему машиниста, меньше слесаря-ремонтника. В ходе изменений руководители магистралей и предприятий согласно положению, разработанному Госкомтрудом СССР, стали получать оклад около 300 руб. [6, с. 5–6].

Отмеченная выше ситуация позволила руководству предприятий более ответственно относиться к порученному делу.

В 1986 г. более 80% рабочих в бригадах на Белорусской железной дороге работало на единый подряд с оплатой за конечный результат. Свыше 90% из них зарплату получали с применением коэффициента трудового участия. В результате эксперимента у инженерно-технических работников оклады увеличились почти на одну треть. Были пересмотрены положения о их премировании, а также служащих, младшего обслуживающего персонала и рабочих. Все расчеты производились в пределах фондов зарплаты и материального поощрения. Для инженеров, экономистов, техников с учетом различий их квалификации и сложности выполняемых работ были введены квалификационные категории, в соответствии с которыми и устанавливались должностные оклады.

Дальнейшее изменение оплаты труда было связано с введением на предприятиях железной дороги самофинансирования и хозрасчета. При новых методах хозяйствования в 1986 г. за перевозки железнодорожникам поступала оплата от отправителя груза, которую суммировали, пересчитывали на единицу транспортной работы и пропорционально объемным показателям распределяли по предприятиям и подразделениям транспорта [7, л. 2–4].

На железной дороге действовали специальные, более высокие часовые тарифные ставки для машинистов и помощников машинистов локомотивов при работе с поездами, следовавшими со скоростью от 100 до 150 км/ч и свыше 150 км/ч, и длинносоставными пассажирскими поездами, а также с тяжеловесными и длинносоставными грузовыми поездами.

В период особо сложных метеорологических условий (морозы, метели, заносы) на работах, выполняемых на открытом воздухе, понижались на 10% установленные нормы выработки рабочим-сдельщикам и повышались на 10% тарифные ставки (оклады) повременщикам. Все это поддерживало на практике принцип более высокого вознаграждения за сложный труд.

При переходе железной дороги на полный хозрасчет и самофинансирование применялись надбавки за профессиональное мастерство в целях создания преимуществ в оплате труда рабочих при достижении ими более высоких практических навыков по специальности. Надбавки вводились высококвалифицированным рабочим дифференцированно к тарифным ставкам. Такие надбавки составляли 12–24% соответствующей тарифной ставки. Также были введены надбавки за высокие достижения в труде, за выполнение особо важных работ.

Наряду с надбавками лучшим по профессиям работникам железной дороги, непосредственно обеспечивавшим безопасность движения поездов, действовали классные названия (с соответствующими доплатами): «Мастер формирования поездов», «Осмотрщик-ремонтник вагонов I класса», «Бригадир пути I класса», «Электромеханик I класса», «Электромонтер I класса», «Приемосдатчик I класса», «Проводник пассажирских вагонов I класса», «Машинист I класса», «Дежурный по станции I класса», «Диспетчер I класса». То есть ни одна важная для железной дороги категория специалистов не была упущена из виду при дополнительном материальном стимулировании.

Повысить оплату труда работнику железной дороги можно было различными способами, но в основе здесь лежал качественный труд. Так, в 1990 г. в локомотивном депо Полоцк за обнаруженные сложные неисправности осмотрщикам-ремонтникам было выплачено около 3 тыс. руб. По размерам выплат (делением суммы, полученной каждым осмотрщиком, на его годовую зарплату) определялся использовавшийся при этом коэффициент профессионализма. В распоряжении коллектива станции Могилев (для материального поощрения работников) в 1991 г. оставалось 70% дополнительных доходов, получаемых от хозяйственной деятельности. На премирование работников использовалось также 10% штрафных сумм, получаемых с клиентов за превышение норм простоя вагонов [8, с. 48]. Другое дело, что взыскать выплаты подобного плана было сложно, особенно в конце перестройки, сопровождавшейся распадом хозяйственных связей.

В период перестройки в стране значимые изменения в оплате труда произошли в связи с распространением на автопредприятия общего пользования положений экономического эксперимента, инициированного на Белорусской железной дороге.

С 1 декабря 1986 г. объединение «Гродноблавтотранс» первым в республике перешло на соответствующие новые тарифные ставки и оклады. В ходе осуществления эксперимента материально стимулировались двухсменная работа, использование прицепов, наращение бортов, что часто проходило по инициативе водителей.

Благодаря аттестации должностные оклады специалистов, разряды ремонтников и классность водителей были приведены в соответствие с реальным вкладом людей в организацию и осуществление перевозок.

В 1987 г. уже на всем автотранспорте общего пользования БССР были введены новые тарифные ставки и оклады в связи с переходом на новые условия хозяйствования – самофинансирование [9, с. 1–3]. Для повышения зарплаты работникам использовались внутренние резервы предприятий, когда средства на выплаты появлялись за счет сокращения общего штата работников.

Материально на всем транспорте поддерживали высококвалифицированный труд, на что были направлены разносторонние шаги органов власти и парторганов. По постановлению ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС от 17 сентября 1986 г. стали действовать более высокие ставки оплаты труда для водителей высокопроизводительных и сложных автомобилей, а также для работавших с прицепами. Часовые тарифные ставки водителей, как и прежде, в основном были распределены на три группы в зависимости от назначения автомобилей [10, с. 43].

Реализация на практике принятых решений давала результат, хотя бы на базе передовых предприятий. В ходе укрепления работы на принципах самофинансирования в Волковысском автопарке № 4 объединения «Гродноблавтотранс» при переходе на вторую модель хозрасчета с 1 января 1989 г. производительность труда возросла по сравнению с 1988 г. на 20,8%, а средняя зарплата увеличилась на 20,2%. С переходом на аренду в этом автопарке было внедрено новое положение о премировании за экономию топлива, запасных частей и материалов [11, с. 51]. Таким образом искали новые источники для дополнительных выплат.

В результате различного рода преобразований в номинальном выражении зарплата по автотранспорту общего пользования БССР в период перестройки росла. Если в грузовом автопарке № 7 Бреста управления «Совтрансавто» система оплаты водителей в 1988 г. была сдельно-премиальная по тонно-километрам, то она составляла не менее 300 руб. в месяц. В рейсы выдавались командировочные в валюте той страны, которая посещалась. Водители автобуса «Икарус-280» в марте 1991 г. получали за 1 час работы 1,09 руб. в Бобруйске, а в городах с населением более полумиллиона – на 12 коп. больше. Премиальные начальника отряда напрямую зависели от выхода машин на линию. В объединении «Минскпассажиравтотранс» в октябре 1991 г. водители, выработавшие полный баланс времени (173 ч), получали в среднем 1 тыс. руб. в месяц, в то время как в августе – 800 руб. [12, с. 1]. Повышению оплаты труда в номинальном измерении способствовали дополнительные доходы автотранспортников, которые по документам проходили как приработок.

Значительное место в увеличении оплаты труда и в годы перестройки занимало премирование, но для получения дополнительных выплат требовалось выполнить ряд условий.

Водителям, например, автобусов 1-го автобусного парка г. Минска в 1987 г. полностью выплачивалась премия при работе без нарушений. Причем ее размер был увеличен по сравнению с ранее действовавшей

системой. Кроме того, необходимо отметить, что в 1991 г. по предприятиям автотранспорта общего пользования часто автомобили работали с убытками и рост зарплат опережал рост выручки.

Такая ситуация приводила к ухудшению финансового положения предприятий автотранспорта и, соответственно, уменьшала их возможности обеспечивать качественное материальное возмещение затрат труда его работников.

Заключение. Уровень материального стимулирования работников транспорта в период перестройки зависел от экономической политики государства, которое стремилось повысить в общем объеме денежных выплат долю премиальных, чем повышало вознаграждение для инициативных работников. Все это способствовало производительности труда и экономии финансовых ресурсов предприятий.

Литература

1. Железная дорога Беларуси: История и современность / В.Г. Рахманько [и др.]; под общ. ред. В.Г. Рахманько. – Минск: ОДО «Триолета», 2001. – 488 с.
2. Государственный архив Могилевской области (ГАМО). – Ф. 444. Оп. 1. Д. 1570.
3. Государственный архив Гомельской области (ГАГО). – Ф. 1950. Оп. 1. Д. 972.
4. Зональный государственный архив в г. Барановичи. – Ф. 479. Оп. 1. Д. 387.
5. Щербаков, В. Совершенствование системы оплаты труда / В. Щербаков // Плановое хозяйство. – 1987. – № 1. – С. 99–103.
6. Татевосян, О. Белорусский вариант / О. Татевосян // Советские профсоюзы. – 1986. – № 7. – С. 5–6.
7. Российский государственный архив социально-политической истории. – Ф. 17. Оп. 124. Д. 13.
8. Развивать хозяйственную инициативу // Железнодорожный транспорт. – 1991. – № 10. – С. 48.
9. Горин, М.А. Сквозь частокол инструкций / М.А. Горин, Н.Я. Гордейчик, И.Ф. Козел, Р.А. Пестова // Советские профсоюзы. – 1988. – № 5. – С. 1–9.
10. Афанасьев, В. Тарифные ставки на транспорте / В. Афанасьев // Социалистический труд. – 1987. – № 3. – С. 40–44.
11. Ломако, З. Как работаешь, так и живешь / З. Ломако // Автомобильный транспорт. – 1991. – № 2. – С. 51.
12. Лещенко, Н. На 200 рублей больше / Н. Лещенко // Транспорт Белоруссии. – 1991. – 5 окт. – С. 1.

Поступила в редакцию 23.12.2020