

МАТЕРИАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА БЕЛОРУССКОЙ ССР В КОНЦЕ 1943–1991 ГОДАХ (НА ПРИМЕРЕ ОПЛАТЫ ТРУДА)

Р.В. ТИМОФЕЕВ

*Витебский государственный университет,
г. Витебск, Республика Беларусь*

Введение. На состояние социально–экономической сферы Республики Беларусь большое влияние оказывает материальное положение населения, зависящее главным образом от уровня оплаты труда. Поэтому бесспорно полезным будет изучение опыта возмещения затрат труда работникам транспорта Белорусской ССР.

Актуальность изучения данного вопроса состоит в возможности проанализировать эффективность тех или иных форм улучшения материального положения работников, найти наиболее экономически приемлемые решения. Такой вопрос давно имеет право быть отдельным предметом исследовательской работы, так как организация оплаты труда напрямую влияла на рост его производительности и позволяла лучше использовать имевшиеся возможности предприятий. Сегодня работы такого плана отсутствуют, а из современных изданий, где вопросы материального положения транспортников затрагивались, можно выделить лишь коллективные труды по истории железной дороги БССР [1, 2].

Целью работы является отражение изменений в материальном положении транспортников БССР в 1943–1991 гг., задачами – демонстрация основных типов оплаты труда, видов доплат и направлений премирования работников транспорта, выделение изменений в оплате труда по отдельным взятым десятилетиям, влияние фондов директора, предприятия, материального стимулирования на уровень оплаты труда.

Материал и методы. Из сборников постановлений Совета Министров СССР, Совета Министров БССР для данной работы были взяты сведения о переходе на новые условия оплаты труда и возможностях фондов предприятий. В работе использованы материалы фонда ЦСУ БССР Национального архива Республики Беларусь, которые позволили на конкретных цифрах проследить изменения в оплате труда работников железнодорожного и автомобильного транспорта. В фондах Государственных архивов Витебской, Могилевской и Гродненской областей были выявлены документы, на основе которых проводился анализ использования на транспортных предприятиях различных типов оплаты и премирования труда, были определены имевшиеся недостатки. Выдержки из аналитических статей экономического и правового характера, размещенные в периодических изданиях, дали возможность подробно показать особенности той или иной системы оплаты труда.

В исследовании использован системный метод, который позволяет рассмотреть проблему в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие окружающих его связей. Его дополнили такие методы, как анализ и синтез.

Результаты и их обсуждение. С момента восстановления на ряде участков железнодорожного движения в БССР в конце 1943 г. органы власти стремились обеспечить высокий уровень оплаты труда работников ведущих профессий ЖД (железных дорог): машинистов, их помощников, слесарей, занятых на ремонте локомотивов и вагонов, составителей поездов. Несмотря на данное внимание на ЖД ощущался недостаток паровозных бригад, и поэтому Советом Министров (СМ) СССР было принято специальное постановление от 17 февраля 1947 г. «Об обеспечении нормального режима работы и отдыха паровозных бригад железнодорожного транспорта, улучшения их материально–бытовых условий и о подготовке работников паровозных бригад». В его рамках учащимся трехлетних школ по подготовке машинистов локомотивов на период учебы выплачивалась стипендия в размере 100 руб. в месяц, они обеспечивались бесплатным обмундированием, трехразовым питанием.

В целях усиления возможностей руководителей ЖД, начальников их предприятий и организаций по материальной поддержке своих работников 1 октября 1947 г. решением СМ СССР был образован фонд директора, из которого расходовались средства на выдачу индивидуальных премий и оказание единовременной помощи работникам. Уровень заработка во многом зависел от произ-

водственных успехов. Если среднемесячная зарплата одного работника ЖД БССР в 1947 г. составляла 630 руб. [1, с. 353], то слесари вагонных участков БЖД еще в 1946 г. при перевыполнении заданий зарабатывали до 800 руб. в месяц [3, с. 2]. В 1945 г. 1 кг пшеничного хлеба стоил по карточкам 1,7 руб., в коммерческом магазине при свободном доступе 30 руб., сыр – соответственно 20 и 260 руб., макароны – 4 и 60 руб., ботинки мужские хромовые – 100 и 1200 руб. [1, с. 353].

Увеличивали уровень материального обеспечения надбавки и премии. В целях поощрения работников ЖД постановлением от 24 июля 1949 г. СМ СССР установил им выплату надбавок за выслугу лет к окладу: от 1 до 3 лет – 5%, от 10 до 15 лет – 15%, свыше 20 лет – 30 %. Чтобы простимулировать эффективность труда начальник Западной ЖД Г. Котьяш в июле 1945 г. премировал месячным окладом лучших машинистов Орши. За рационализацию подготовки паровозов к поездкам начальник транспортного отдела службы пути БЖД А. Морозов в марте 1946 г. получил премию в сумме 1750 руб. Ряду работников выплачивалось вознаграждение за безаварийность. Передовики производства при вручении почетного знака, например «Отличный паровозник», в 1946 г. одновременно получали денежную премию в размере месячного заработка. При переходе локомотивов на хозрасчет часть сэкономленных средств отчислялось в виде премии. До 1947 г. действовало Положение о премировании работников паровозоремонтных заводов, мастерских и паровозных депо ЖД за выполнение и перевыполнение плана ремонта. В то же время, необходимо отметить и то, что, например, на станции Сиротино Западной ЖД в 1947 г. происходили задержки в выплате зарплаты. О несвоевременной выплате зарплаты говорилось в 1948 г. и на 3-м пленуме дорожного профсоюза (Дорпрофсожа) БЖД.

Что касается работников автотранспорта, то с момента восстановления в конце 1943 г. первых автохозяйств в БССР действовали тарифные ставки шоферов грузовых автомобилей в зависимости от грузоподъемности. В 1944 г. зарплата работников автоэксплуатационных баз Наркомата автомобильного транспорта БССР составила 366 руб. в месяц [4, л. 58]. По распоряжению СМ СССР от 21 мая 1946 г. появилась надбавка к заработку по сдельным расценкам и к заработку по тарифу в размере 20% тем шоферам, которые работали на автомобилях с дизельными моторами. Была установлена также надбавка шоферам 3-го класса, работавшим на автомашинах грузоподъемностью 8–10 тонн при сдельной оплате – 450 руб., при повременной – 405 руб., шоферам 3-го класса на автомашинах и тягачах грузоподъемностью свыше 10 тонн при сдельной оплате – 525 руб., при повременной – 465 руб. [5, л. 21].

Каждое десятилетие уровень оплаты труда транспортников возрастал. Так, в докладе руководителя Министерства путей сообщения (МПС) СССР Б.П. Бещева на Всесоюзном совещании актива работников железнодорожного транспорта в 1954 г. было указано, что средняя зарплата железнодорожников по сравнению с довоенным периодом возросла более чем в 2 раза. Реальная зарплата вследствие снижения розничных цен – еще больше. Постоянно появлялись решения властей, касающиеся получения дополнительного вознаграждения. Так, СМ СССР распоряжением от 25 декабря 1954 г. предоставил право руководителям подразделений ЖД производить повышение сдельных расценок, доплату и выплату вознаграждения за формирование, отправление и проведение сдвоенных поездов, достигших 1,8 весовой нормы. По положению «О фонде предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства» от 9 августа 1955 г. средства из него расходовались, в том числе, и на выдачу индивидуальных премий.

Для оплаты труда комплексных и маневровых бригад на ЖД в 1956 г. использовалась сдельно-прогрессивная система, когда работники поощрялись ростом индивидуального сдельного заработка и доплатой по бригаде. Оплата труда локомотивных бригад, обслуживавших пассажирское и грузовое движение, была установлена в 1957 г. по сдельной системе. Увеличение оплаты труда было связано с использованием передовых методов труда. Был высок размер премий и за безаварийную работу в 1950 г. лучшие машинисты Лунинецкого узла получили премии МПС в размере до 2810 руб. Среднемесячная зарплата работников эксплуатационных подразделений БЖД за 1958 г. составила 709 руб. [6, с. 81]. Деньги имели достаточно высокую покупательную способность. Так, ряд машинистов Витебского паровозного депо смогли в 1955–56 гг. купить на собственные сбережения автомобили «Москвич» и «Победа».

Однако не всегда денежное вознаграждение было своевременным и справедливым. Если действовавшая с 1954 г. оплата труда локомотивных, поездных и составительских бригад за формирование и вождение тяжеловесных поездов зависела от длины участка, профиля пути и условий работы, то оплата труда вспомогательных служб не создавала у них личной материальной заинтересованности в продвижении подобных составов. С одной стороны на ЖД действовало премирование работников, добившихся высоких показателей в выполнении месячного задания, а с другой

на БЖД получить премию было нелегко. Не всегда правильно учитывалась при оплате труда ответственность работников за безопасность движения поездов. За весь 1955 г. так и не получили расчетных книжек работники Барановичского вокзала.

За 1950–е гг. изменилась оплата труда и на автотранспорте общего пользования. По АТК Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог (МАТШДа) за 1953 г. у шоферов зарплата составила 734 руб. в месяц, у ремонтных рабочих 836 руб., кондукторов 369 руб. [7, л. 39]. На предприятиях Главного управления автомобильного транспорта (ГУАТ) при СМ БССР за 1957 г. у шоферов зарплата составляла 820 руб. в месяц, у ремонтных рабочих – 791 руб., кондукторов – 341 руб. [8, л. 26]. Стоимость 1 кг. ржаного хлеба в отмеченное время составляла 18–20 коп., макароны – 30–34 коп. за 1 кг, 1 кг мяса в зависимости от сорта – 10 – 12 руб.

Использовались различные формы оплаты труда. Приказ от 13 июня 1955 г. по МАТШДу БССР определил, что оплата труда шоферов за участие в работах по техническому обслуживанию автомобилей производилась повременно. Наоборот, постановление Коллегии Министерства автомобильного транспорта (МАТ) БССР от 12 декабря 1956 г. в автобусных хозяйствах ввело повременно–премиальную систему. У шоферов была возможность повышения реальной заработной платы путем бережного ухода за автомобилем. По АТК ГУАТа в 1958 г. шофера получали в месяц уже 835 руб., ремонтные рабочие – 753 руб., кондукторы – 467 руб.

На автобусах МАТа в 1956 г. для оплаты труда использовалась прямая сдельная, почасовая или повременно–премиальная система, сдельно–прогрессивная оплата. Шоферы получали надбавки за классность и за работу в сверхурочное время, премии за перевыполнение плана, за экономию бензина, за безаварийную работу, за пробег автомашин сверх нормы. По мнению союзных ведомств, система оплаты труда шоферов в 1956 г. не заинтересовывала шоферов грузовых автомобилей в лучшем их использовании, так как основным показателем была выработка в километрах пробега автомобиля вне зависимости от того, загружен ли он.

Поэтому Госкомитетом СМ СССР по вопросам труда и зарплаты для шоферов грузовых автомобилей и автобусов за 1957–59 гг. были введены новые тарифные ставки в зависимости от грузоподъемности и вместимости машин, но упразднились премии за безаварийную работу, за перевыполнение плана в тонно–километрах, надбавки – за перевозку грузов в попутном направлении, за работу на автомобилях с дизельным моторами, на автомобилях–самосвалах, на автомобилях с кранами, с прицепами. Остались надбавки за классность, премии за экономию бензина и авторезины, за перевыполнение норм межремонтных пробегов. Оплата труда шоферов грузовых автомобилей была поставлена в зависимость от перевезенного количества, водители автобусов стали получать зарплату в зависимости от выполнения планов перевозок. Для шоферов 3–го класса на автомобилях грузоподъемностью до 1,5 тонн ставки в месяц составили 550 руб., свыше 20 тонн – 1200 руб.

По информации заведующей отделом труда и заработной платы ЦК профсоюза работников связи, рабочих автотранспорта и шоссейных дорог Е. Гореловой, по новому Положению тарифные ставки шоферов выросли на 40%. Для шоферов 2–го класса на автобусах вместимостью до 40 мест тарифные ставки достигли 750 руб., свыше 60 мест – 950 руб. [9, л. 51]. Изменились и надбавки. Если, например, по условиям коллективного договора Полоцкой АТК–2 в 1956 г. действовала надбавка за квалификацию: шоферу 2 класса – 15 %, 1 класса – 35 % ставки шофера 3 класса [10, л. 2]. То в 1959 г. надбавка за классность стала меньше: шоферам 2–го класса – 10%, 1–го класса – 25% от тарифной ставки шофера 3–го класса.

Проявлялись и негативные явления в оплате труда автотранспортников. Так, в приказе от 4 октября 1955 г. по МАТШДу БССР было отмечено, что в некоторых автохозяйствах не была произведена доплата за работу в праздничные дни, неправильно производилась доплата за работу в ночное время, имели место случаи значительной задержки и даже невыплаты премий. Партийный комитет Витебского областного автотранспортного треста в июне 1956 г. отметил то, что из–за плохого выполнения плана не было возможностей вовремя выплачивать зарплату. В ряде случаев оплата труда передовиков производства была ниже, чем у шоферов 2–го и 1–го класса, которые сумели сдать экзамены в ГАИ, в то время как задания они не выполняли. Пятый съезд профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР в 1956 г. отметил, что союзное и республиканские министерства автотранспорта неудовлетворительно занимались вопросами упорядочения зарплат.

В 1960 г. на БЖД была введена новая система оплаты труда транспортников на основе 7–часового рабочего дня, обеспечившая повышение зарплаты низкооплачиваемым работникам. Для отдельных профессий оклады и ставки были увеличены на 50%. У проводников вагонов оклад со-

ставил 650–750 руб. в месяц. Рабочие оплачивались по часовым тарифным ставкам исходя из 6–ти разрядов: при нормальных условиях от 2,75 руб. по 1–му разряду и до 5,5 руб. по 6–му, при особо тяжелых от 3,9 руб. по 1–му разряду и до 7,8 руб. по 6–му. Для машиниста локомотива сдельная часовая ставка в зависимости от мощности локомотива колебалась от 7–15 до 10–30 руб., повременная от 6–30 – до 8–90 руб. [11, с. 43]. Для оплаты труда бригад пассажирских поездов вместо сдельной системы стала действовать повременно–премиальная. Оклады руководящим работникам были установлены по разрядам и классам управлений в зависимости от объема работы, премирование происходило за выполнение плана по себестоимости перевозок. За проведение пассажирских поездов строго по графику работникам локомотивных бригад было премирование в размере до 20% ставки. Работники локомотивных бригад получали премии за экономию топлива и электроэнергии. За класс квалификации была доплата: машинистам 1–го класса – 15%, 2–го класса – 10%, 3–го класса – 5% ставки повременщика.

В 1960 г. на ЖД было введено материальное поощрение за совмещение профессий до 30% ставки или оклада работника, который высвобождался. На Витебском отделении БЖД в 1966 г. в целях повышения материальной заинтересованности работников было решено сократить штат, а высвободившийся фонд зарплаты передать на увеличение размера премии [12, л. 5]. По БЖД среднемесячная зарплата работника увеличилась за 1959 – 1965 гг. на 24%. В результате мер, осуществленных в 1965 г., минимум зарплаты был доведен до 40 – 45 руб. в месяц против 20 – 35 руб. в 1957 г.. Цены в этот период: за 1 кг хлеба ржаного – 12 коп., колбасы докторской – 2,2 руб., мяса – 1,8 – 2 руб., картофеля – 10 коп. [1, с. 359]. За 1966–1970 гг. на БЖД была повышена зарплата работникам массовых профессий: машинистов локомотивов, диспетчеров и дежурных по станциям, стрелочников и монтеров пути. На ряде предприятий, например, в Витебском вагонном депо, широкую популярность приобрели кассы взаимопомощи, которые давали необходимую сумму в долговременный кредит для покупки товаров длительного пользования.

Во 2–й половине 1960–х гг. при новой системе планирования и экономического стимулирования работники получали дополнительные выплаты из фонда материального поощрения. Локомотивные бригады грузового движения премировались за выполнение и перевыполнение задания по производительности локомотива, увеличение его пробега между плановыми ремонтами. Руководителям предприятий было предоставлено право использовать резервы фонда заработной платы, разрешалось совмещение профессий, материально поощрять предприятия, которые обеспечивали улучшение использования подвижного состава. В результате использования фондов материального поощрения среднемесячная зарплата по ЖД во 2–м полуг. 1967 г. по сравнению со 2–м полуг. 1966 г. возросла на 5,6%. В большей степени был увеличен размер премий ИТР и служащим [13, с. 18].

Из недостатков по оплате труда на ЖД необходимо отметить то, что при работе проводников в рейсе ими отработывалось много часов, которые не оплачивались. Премиальная система проводников не учитывала качество обслуживания вагонов и протяженность маршрута. В 1967 г. несоответствия в показателях выполнения плана прибыли отделениями ЖД СССР и дорогами в целом привели к тому, что фонды экономического стимулирования были созданы с превышением плана.

При переходе на 7–часовой рабочий день в 1960 г. были введены новые условия оплаты труда автотранспортников, когда для шоферов действовали единые повышенные тарифные ставки в зависимости от типа, грузоподъемности, вместимости подвижного состава. Для шоферов грузовых автомобилей чаще всего была установлена сдельная система оплаты по расценкам за тонна–километр и за тонну перевезенного груза. Для шоферов регулярных линий пассажирского сообщения было установлено премирование за соблюдение графика движения. Действовали надбавки за классность, доплаты за совмещение профессии шофера и кондуктора, шофера и экспедитора, шофера и грузчика.

В 1961 г. премиальная доплата водителям по областным автотрестам за соблюдение графика движения производилась по внутригородским маршрутам в размере 18% оклада, по загородным маршрутам – 12%. Кондукторам автобусов премиальные оплачивались в зависимости от условий работы и количества перевезенных пассажиров. Доплата за сверхурочную работу шоферам при сдельной и повременной оплате в 1963 г. производилась за каждый из первых двух проработанных часов по 50%, а за каждый последовавший сверхурочный час по 100% ставки. Работа, выполненная в праздничные дни, оплачивалась в двойном размере [14, с. 42]. В АТК ГУАТа при СМ БССР заработок слесаря высокой квалификации на ремонте автомашин по бригадному методу в 1960 г. составил 1100 – 1200 руб., рабочих – 700 руб. За 1961 г. зарплата у работников автотранспорта, по

информации председателя Республиканского комитета профсоюза рабочих автотранспорта и шоссейных дорог В.М. Чуковича, благодаря переходу на новые условия труда возросла на 15%.

В автохозяйствах МАТа БССР, переведенных на новые условия хозяйствования, в 1966 г. существовала проблема экономической обоснованности роста зарплаты. В автобазе № 11 Минска коэффициент использования пробега увеличился за 1966 г. на 4%, а зарплата шоферов – на 12%. В Минском автобусном парке междугородних перевозок для повышения заинтересованности шоферов размер премии за перевыполнение плана выручки был повышен до 3% за каждый процент перевыполнения, но снижена премия за соблюдение графика движения, а план по выручке был увеличен на 6%. За 1 кв. 1966 г. доходы возросли на 27%, а зарплата шоферов возросла на 25% [15, с. 40]. В 1966 г. на автопредприятиях, переведенных на новые условия планирования, средняя зарплата работников возросла за первых 3 месяца по грузовым автохозяйствам на 5–14%, по автобусному парку – до 30%. Во 2-м Минском автобусном парке за 1966 г. средняя зарплата работников составила 156 руб.

Уровень оплаты труда водителей в целом не был высоким, о чем свидетельствовала нехватка их кадров в 1960–е гг., например, на ряде городских пассажирских маршрутов [16, л. 6]. Несмотря на новые условия планирования, существовали серьезные недостатки в разработанных положениях о премировании. В 1966–67 гг. по автохозяйствам МАТа БССР в ряде случаев премии рабочим были определены в малых размерах, что не создавало у них заинтересованности. Недостатки в поощрительных системах в ряде автохозяйств МАТа приводили к невыполнению ряда показателей. Поэтому Президиум Республиканского комитета профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог в декабре 1967 г. постановил установить строгий порядок оказания матпомощи из фонда предприятия.

На БЖД в 1970–е гг. изменение уровня оплаты труда железнодорожников опиралось на постановление ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС от 2 июня 1971 г. «О повышении минимального размера заработной платы и увеличении ставок и окладов среднеоплачиваемых рабочих и служащих железнодорожного транспорта и метрополитенов и о мерах по закреплению кадров на железнодорожном транспорте». Минимум зарплаты работников ЖД был увеличен с 60 руб. до 70 руб. в месяц, по повышенным тарифным часовым ставкам оплачивались работники, связанные с движением поездов, осмотром подвижного состава, безотцепочным ремонтом вагонов [17, с. 8]. Стоимость 1 кг ржаного хлеба в этот период составляла 14–16 коп., белого 22–24 коп., 1 кг вареной колбасы – 1,8 – 2,4 руб. Постоянно снижались, в среднем на 20 % за акцию, розничные цены на ряд промышленных товаров (часы, велосипеды, ткани), однако был дефицит мебели и ковров, легковых автомобилей.

Исходя из постановления от 2 июня 1971 г., работникам отдельных наиболее тяжелых по условиям труда участков ЖД были установлены повышенные тарифные ставки и должностные оклады. Труд локомотивных бригад оплачивался по фактически выполненной работе, и размер оплаты зависел от ее сложности и условий. В пассажирском движении была сохранена повременная система оплаты труда, но ее увеличили при вождении скоростных пассажирских поездов и при интенсивном вождении пригородных поездов. За выполнение машинистом локомотива работы без помощника, если это не было предусмотрено нормативом, оплата его труда также повышалась. В 1971 г. были введены звания «Мастер формирования поездов» и «Осмотрщик–ремонтник вагонов I класса» с ежемесячной выплатой надбавки. В связи с новыми условиями оплаты труда на ЖД рабочим локомотивных бригад была установлена надбавка за классность: машинисту локомотива I класса при наличии права управления локомотивами одного вида тяги ежемесячная выплата – 15 % к тарифной ставке повременщика; при наличии прав управления локомотивами двух видов тяг – 20 %, а трех и более видов тяги – 25 %. Повышенная оплата за ночное время производилась за период с 10 вечера до 6 часов утра. Действовало положение о порядке и размерах возмещения работникам расходов, связанных с разъездным характером труда в размере 1,5% оклада или ставки в сутки.

В 1970–е гг. областные автомобильные тресты МАТа БССР использовали при перевозках грузов сделную оплату, пассажиров – почасовую [18, л. 8]. В отличие от условий оплаты труда, введенных в 1960 г., новая система, действовавшая с 1972 г. для всех водителей автомобилей, использовала только часовые тарифные ставки. Исходя из них, рассчитывались расценки для сельщиков. Размеры тарифных ставок водителей грузовых автомобилей продолжали зависеть от грузоподъемности и назначения автомобилей. Минимальный размер тарифной ставки водителя 3-го класса на автомобиле грузоподъемностью до 1,5 тонн составлял в 1972 г. 49,5 коп. в час. Для водителей повременщиков, использовавшим прицепы, впервые были утверждены тарифные ставки,

повышенные на 20% по сравнению с теми, кто прицепы не использовал. Увеличенные на 10% тарифные ставки были установлены для водителей автобусов в крупных городах. При новых условиях оплаты труда надбавки за классность выплачивались в установленных процентах от тарифной ставки за все отработанное в качестве водителя время.

На предприятиях, переведенных на новую систему планирования, максимальные размеры премий работникам, за исключением водителей и кондукторов автобусов, за счет фонда зарплаты не превышали 40% заработка. Для усиления воздействия экономических рычагов на рациональное использование фонда зарплаты в 1976 г. на предприятиях МАТа БССР проводился эксперимент, когда средства на зарплату выделялись сверх сумм, причитавшихся предприятию по утвержденным нормативам за счет средств фонда материального поощрения. Зарплата водителей в 1979 г. зависела как от типа и грузоподъемности автомобиля, так и степени использования пробега. Количество перевезенного груза, время сверхнормативного простоя, участие водителей в погрузке и разгрузке влияли на начисление зарплаты.

Расширилось премирование автотранспортников. В 1976 г. выплачивалась премия водителям автосамосвалов БелАз – 540, которые довели пробег без капремонта до 140 тыс. км, не получив при этом нового двигателя. В положении о зарплате 2-го Минского автобусного парка в 1977 г. было предусмотрено ее увеличение водителям, проработавшим без аварий в течение года. Водителям, например, Витебской автоколонны № 2432 премии в 1979 г. выдавались за выполнение графика, плана по рейсам, за выполнение плана по выручке. Для рабочих использовались повременно-премиальная, сдельно-премиальная и аккордно-премиальная оплаты труда [19, л. 53]. Несмотря на изменения в оплате труда профессия водителей, в первую очередь автобусов, в число престижных не входила, так как зарплата была небольшая, а условия работы тяжелые. Продолжали иметь место случаи нарушений положения о премировании (автоколонна № 2430 г. Молодечно за 1976 г.).

Значительное повышение зарплаты на БЖД в 1980-е гг. было осуществлено в рамках белорусского эксперимента на основе постановления ЦК КПСС, СМ СССР, ВЦСПС от 17 сентября 1986 г. Тарифные ставки в среднем возросли на 20–25 %, преимущества получили работники более сложного труда, были введены более высокие ставки для машинистов тяжеловесных и высокоскоростных поездов. На основе эксперимента по БЖД в 1985 г. и за 6 месяцев 1986 года производительность труда возросла на 20,1%, а зарплата – на 15,5% или на 31,1 руб. [1, с. 363]. Эксперимент позволил использовать высвобожденный фонд зарплаты на повышение ставок и окладов оставшихся работников. Начальник локомотивного депо получал до эксперимента около 200 руб. в месяц – в два раза меньше любого подчиненного ему машиниста, а в ходе изменений стал получать 300 руб. [20, с. 5]. В результате эксперимента у инженеров оклады увеличились почти на одну треть. При переходе ЖД на полный хозрасчет и самофинансирование надбавки за профессиональное мастерство в 1988 г. составляли 12 – 24% тарифной ставки. Также были введены надбавки за высокие достижения в труде, за выполнение особо важных работ. Для осмотрщиков-ремонтников в локомотивном депо Полоцк действовали коэффициенты профессионализма. В распоряжении коллектива станции Могилев в 1991 г. оставалось 70% дополнительных доходов, полученных от хозяйственности. До эксперимента не всегда оплата труда соответствовала его сложности. Так, на Витебском отделении БЖД в 1980-е гг. были случаи отсутствия учета выполненной работы и затраченного времени, что создавало условия для получения зарплаты работниками, фактически не выполнившими заданий, порождало неуверенность в правильности оплаты труда.

Изменилась и номинальная зарплата работников автотранспорта. Например, в 1984 г. в Ветковской автобазе № 18 она составляла 176 руб. На это время 1 кг. ржаного хлеба стоил 16 коп., 1 кг картофеля 8 коп., 1 кг вареной колбасы – от 1,8 руб., копченой от 3,5 руб., мебельный гарнитур стоил 1–2 тыс. руб., ковер 200–400 руб., но не всегда и везде их можно было купить свободно.

По постановлению ЦК КПСС и СМ СССР от 17 сентября 1986 г. стали действовать более высокие ставки оплаты труда водителей высокопроизводительных автомобилей. Исходя из положения о производственном объединении автотранспорта, утвержденного 24 апреля 1980 г., объединение имело право устанавливать мастерам надбавки к зарплате в размере до 30% оклада. Работникам автотранспорта, постоянная работа которых протекала в пути, надбавка выплачивалась в размере 1,5 % месячного оклада за сутки. Действовала надбавка водителям автомобилей за классность, доплаты за выполнение работ в сверхурочное и ночное время.

Исходя из постановления ЦК КПСС и СМ СССР от 5 августа 1983 г., было введено материальное поощрение работников, занятых на приемке и отправке грузов, за сокращение простоев автомобилей. Размер вознаграждения, выплачиваемого работникам автотранспорта за экономию ГСМ,

был увеличен до 95% их стоимости. Министерствам и ведомствам было предоставлено право принимать меры по переводу водителей грузовых автомобилей на повременно–премиальную систему оплаты труда. В 1987 г. произошло увеличение зарплаты в связи с переходом предприятий МАТа БССР на новые условия хозяйствования. В Волковысском автомобильном парке № 4 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 – на 20,2 %. В объединении «Минскпассажиравторгас» в октябре 1991 г. водители, выработавшие полный баланс времени (173 ч), получали в среднем 1 тыс. руб. в месяц. В ряде предприятий выдавались премии за работу в выходные дни, за выполнение плана восстановления деталей, за выполнение плана доходов.

Тем не менее, в условиях нараставшего экономического кризиса 1989–1991 гг. реальная зарплата транспортников снижалась, их материальное положение ухудшилось, особенно из-за дефицита товаров и роста цен на них.

Заключение. Материальное положение транспортников было связано с их квалификацией, занимаемой должностью, сложностью и условиями труда. Главным фактором, влиявшим на материальное положение, была оплата труда. Ее изменение происходило каждое десятилетие, в первую очередь необходимо отметить денежную реформу 1947 г., повышение роли тарифа в общем уровне оплаты труда в 1957–59 гг., переход на семичасовой рабочий день в 1960–61 гг., проведение экономической реформы 1965 г., увеличение минимального уровня оплаты труда в 1971–72 гг., переход на самофинансирование в 1987–88 гг.

Размер оплаты во многом находился в зависимости от выполнения производственных показателей, она увеличивалась за высококачественный труд. Большое значение играли общегосударственные мероприятия: переход на 7-часовой рабочий день, 5-дневную рабочую неделю, использование бригадного подряда. Дополнительным источником улучшения материального положения транспортников было появление фонда директора в 1947 г., фонда предприятия в 1955 г., фонда материального стимулирования в 1965–67 гг. Особую роль сыграло использование транспортными предприятиями бригадного подряда, хозрасчета, самофинансирования, экономических экспериментов в 1970–80-е гг. Повышали общий уровень оплаты труда различные виды доплат и премирования. Условия оплаты труда в 1960–80-е гг. в основном стремились отразить принцип распределения по труду, чтобы создать материальную заинтересованность работников в его результатах и качестве, стимулировали рост их квалификации и повышение производительности труда. Тем не менее, имело место значительное количество случаев, особенно во 2-й половине 1940-х – 1950-е гг., когда зарплата выплачивалась с опозданием, а работники не могли получить причитающиеся по размеру премии. В 1960–80-е гг. уровень премирования не всегда был достаточным для стимулирования высокопроизводительного труда, а с другой стороны, расходы из фонда оплаты труда не всегда были экономически оправданными.

ЛИТЕРАТУРА

1. Железная дорога Беларуси: История и современность; под общей редакцией В.Г. Рахманько. – Минск : ОДО «Триолета», 2001. – 488 с.
2. Этапы большого пути. 125 лет Белорусской железной дороге; под общей редакцией Володько Е.И. – Мн.: ДЦНТИ, 1996. – 322 с.
3. Долгий, В. Мои первые трудовые шаги / В. Долгий // Железнодорожник Белоруссии. – 1946. – 27 октября. – С. 2.
4. Годовой отчет Наркомата автотранспорта БССР за 1944 г. СУ БССР // Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 52.
5. Постановления и распоряжения Совета Министров СССР, БССР. 1946 г. // Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 10.
6. Отчет по основной деятельности за 1958 г. Белорусская железная дорога. ЦСУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 3. – Д. 5994.
7. Сводный годовой отчет Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог БССР за 1953 г. СУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 2. – Д. 3869.
8. Годовой отчет Главного управления автомобильного транспорта при Совете Министров БССР за 1957 г. ЦСУ БССР // НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 3. – Д. 5571.
9. Мизинов, В. Упорядочение заработной платы работников автомобилей / В. Мизинов // Социалистический труд. – 1959. – № 3. – С. 50 – 54.
10. Приказы Витебского областного автотранспортного треста. 1957 г. // ГАВО. – Ф. 2923. – Оп. 1. – Д. 49.

11. Перетрутов, В. Упорядочение заработной платы работников железнодорожного транспорта / В. Перетрутов // Социалистический труд. – 1960. – № 10. – С. 41 – 49.
12. Протоколы партийных собраний Витебского отделения Белорусской железной дороги. 1966 г. // ГА-ВО. – Ф. 39. – Оп. 1. – Д. 48.
13. Митрофанов, В. Некоторые итоги хозяйственной реформы на железных дорогах / В. Митрофанов // Плановое хозяйство. – 1968. – № 5. – С. 15 – 24.
14. Лазаренко, И. Оплата труда шоферов / И. Лазаренко // Советские профсоюзы. – 1963. – № 21. – С. 42 – 44.
15. Перетрутов, В. Учесть опыт работы автомобильных хозяйств в новых условиях / В. Перетрутов // Социалистический труд. – 1966. – № 5. – С. 34 – 39.
16. Первичные материалы 7-й Сессии (11-го созыва) Гродненского областного Совета депутатов трудящихся. 1966 г. // Государственный архив Гродненской области. – Ф. 1171. – Оп. 3. – Д. 600.
17. Эзерин, А. Новые условия оплаты труда работников железных дорог и метрополитенов / А. Эзерин // Социалистический труд. – 1971. – № 9. – С. 7 – 14.
18. Справки к отчету депутатов Могилевского облсовета депутатов трудящихся. 1971 г. // Государственный архив Могилевской области. – Ф. 7. – Оп. 5. – Д. 1939.
19. Справки о результатах проверок. 1979 г. Витебский КНК // ГАВО. – Ф. 3485. – Оп. 1. – Д. 1013.
20. Татевосян, О. Белорусский вариант / О. Татевосян // Советские профсоюзы. – 1986. – № 7. – С. 5 – 6.

**FINANCIAL POSITION TRANSPORT WORKERS
BYELORUSSIAN SSR IN THE END 1943-1991 YEARS
(ON THE EXAMPLE OF WAGE)**

R.V. TIMOFEEV

Summary

In clause the attempt is made to show change of a material rule of the workers of transport Byelorussian SSR, based on a level of payment of their work. The growth of the salary is especially allocated in connection with transition for a seven-hour working day in 1960, realization of economic reform of 1965, introduction of self-financing at the enterprises in 1987. On railway and motor transport the concrete parameters of payment of work on decades, kinds of surcharges to the basic earnings and direction of awarding are marked. Given clause also tells about the main normative certificates, on the basis of which there were marked changes.

© Тимофеев Р.В.

Поступила в редакцию 26 декабря 2011 г.