

**Новые подходы к оплате труда  
работников автотранспортных предприятий**

Тозик А.А.

Белорусский национальный технический университет

Прошло почти пять лет после выхода Указа Президента Республики Беларусь № 181 от 10.05.2011г. «О некоторых мерах по совершенствованию государственного регулирования в области оплаты труда», согласно которому с 01.06.2011г. Единая тарифная система (далее по тексту ЕТС) в Республике Беларусь носит рекомендательный характер.

Предприятия, в том числе и автотранспортные, имеют возможность самостоятельно разрабатывать свои, более совершенные, привлекательные системы оплаты труда.

Что же изменилось за это время? По большому счету ничего. И если раньше руководители и специалисты предприятий одной из причин неэффективной работы предприятий называли отсутствие должной мотивации труда в связи с обязательным применением ЕТС, то сейчас мнение о целесообразности применения ЕТС у многих резко поменялось с отрицательного на положительное. С моей точки зрения, на практике все объясняется достаточно просто. Подавляющее большинство специалистов экономических служб предприятий не хотят, а многие и не способны, разрабатывать новые варианты и подходы к оплате труда работников своих коллективов.

Да, сегодня нужно отдать должное автотранспортным предприятиям (далее по тексту АТП) в плане разработки тарифов на оказание транспортных услуг. В основе тарифной политики лежат пробеги автомобилей и простои у заказчиков. Ушли в прошлое или постепенно исчезают такие понятия, как объем перевезенного груза, нормативный простой под погрузкой-разгрузкой и т. д. Эти показатели в первую очередь являются заботой заказчиков транспортных услуг. В связи с такой постановкой вопроса для АТП становятся второстепенными такие показатели, как коэффициенты использования грузоподъемности и пробега, длина груженой ездки и т. д.

Новые веяния следует внедрять и при формировании фонда оплаты труда работников АТП. Это должно касаться всех категорий работников, начиная от водителей и заканчивая руководителем предприятия, т. е. заработная плата всех и каждого должна быть тесно связана с конечными результатами работы предприятия.

Учитывая, что при существующих формах оплаты труда, повременной и сдельной, в основе лежит время, затраченное на выполнение той или иной работы, то давно назрела необходимость отойти от расчета трудоемких и ненужных, скажем, расценок за перевезенные тонны и выполненные тоннокилометры для водителей при сдельной оплате труда.

Гораздо проще и главное эффективнее определять заработную плату водителей в процентном отношении от доходов за оказание транспортных услуг. Таким образом можно определять норматив заработной платы для каждой категории работников и для каждого конкретного работника. Стартовым нормативом может быть сложившийся норматив за прошлый год. Это будет являться базовой величиной для определения заработной платы тому или иному работнику.

Для повышения мотивации труда работников для каждого подразделения предприятия есть смысл разработать систему показателей, учет которых даст возможность увеличивать или уменьшать размер заработной платы конкретного работника.

УДК 656.13

### **Влияние геополитическое положение стран Таможенного союза на транспортные и энергетические потоки**

Липницкий Л.А.

Белорусский национальный технический университет

Стратегическая роль стран Таможенного союза в осуществлении транспортных и энергетических потоков определяется как географическим положением входящих в ее состав стран, так и их ресурсным потенциалом. Главные преимущества наиболее основных стран-участников Таможенного союза заключаются в следующем.

Беларусь, располагаясь в центре Европы, является пересечением основных торговых путей. Из десяти трансъевропейских транспортно-коммуникационных коридоров два непосредственно проходят по ее территории. Через территорию Беларуси проходят транспортно-коммуникационные коридоры, обеспечивающие международные связи Беларуси со странами Балтии, Польшей, Украиной, Россией. В то же время они связывают Россию со странами Восточной и Западной Европы, Украину и Молдову с Литвой, Латвией, Эстонией, северо-западом России. По территории Беларуси проходят самые короткие пути в Европу и для Казахстана и государств Центральной Азии. С севера на юг Беларусь пересекают важные транспортные магистрали, которые содействуют поддержанию экономических и политических связей со странами Балтии и