

TAKSOJUHTIDE TÖÖTASUSTAMISE PROBLEEME

V. Tellis

Rahvamajandusharude ökonomika kateeder

Sõidutaksodega teenindab elanikkonda ja erandjuhtudel ettevõtteid ning organisatsioone Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi süsteemis 14 automajandit ühtekokku üle 1100 taksoga.

Taksojuhtide töötasustamine progressiivse tükitöötasuga toimub Tartu ja Rakvere Autobussi-Taksoparkides (ATP) ning autotranspordibaasides nr. 5 (Põltsamaal), nr. 8 (Viljandis), nr. 10 (Paides), nr. 11 (Kingissepas), nr. 15 (Kärdlas) ja nr. 19 (Raplas). Premiaalset ajapalgasüsteemi rakendatakse Tallinna Takso-pargis (TP), Kohtla-Järve ja Narva ATP-des ning autotranspordibaasides nr. 3 (Võrus) ja nr. 6 (Haapsalus). Premiaalse tükitöö-palgasüsteemi alusel tasustatakse taksojuhte üksnes Pärnu ATP-s.

Tükitööhinded on automajandites välja töötatud kas laekuvate tulude 1 rubla kohta või eraldi tasulise läbisõidu, taksomeetri sisselülitamise ja tasulise ooteaja eest laekuvate tulude kohta.

Isemajandaval transpordiettevõttel tuleb taksojuhtide töötasustamisel lähtuda mitmest omavahel vastuolulisest nõudest. Raken-datav töötasusüsteem peab tagama:

1) taksojuhtidele töötasu vastavalt nende töö kvantiteedile ja kvaliteedile ning teiste autojuhtide sama töökuulu juures kujunevale keskmisele töötasule;

2) tööviljakuse kasvu ning õige suhte keskmise töötasu ja tööviljakuse kasvu vahel;

3) taksovedude omahinna alanemise ning kasumi kasvu;

4) elanikkonna kultuurse teenindamise;

5) materiaalse ja moraalse stimuleerimise ühtsuse, töötasustamise psühholoogiliselt positiivse kasvatusliku mõju.

Spetsialiseeritud automajandis ei ole alust ühegi nimetatud nõude eelistamiseks, sest töötasusüsteem on efektiivne vaid kõigi toodud nõuete täitmisel. Omahinna alanemine ja töötasu ning töö-

Tulude ja töötasu vahekorrad automajandites reisijateveol sõidutaksodega
(ilma marsruuttaksodeta) 1969. a.

Jrk. nr.	Automajand	Tulud (t. rbl.)	Töötunnid (t. tundi)	Töötasu ilma MEF-ita (t. rbl.)	Tulud ühes töötunnis rbl.	Töötasu ühes töötunnis kop.	Töötasu tulude 1 rbl. kohta kop.	Läibsõidu kasut. koef.	Eksploatatsioonil. kiirus km/t.	Märkused
1.	Tallinna Taksopark	5249,4	2100,4	1671,7	2,50	79,6	31,84	0,776	26,8	Ilma Valga kolon- nita
2.	Tartu ATP	982,8	418,3	321,8	2,35	76,9	32,75	0,674	29,7	
3.	Pärnu ATP	422,1	182,0	141,0	2,32	77,5	33,41	0,636	30,7	
4.	Kohtla-Järve ATP	297,8	128,0	94,0	2,33	73,4	31,56	0,698	31,0	
5.	Rakvere ATP	242,6	97,3	76,2	2,49	78,3	31,41	0,645	35,2	
6.	Narva ATP	239,9	107,9	75,9	2,22	70,4	31,65	0,723	26,3	
7.	Autotranspordibaas nr. 3	160,1	63,6	42,9	2,52	67,5	26,81	0,619	36,8	
8.	" nr. 5	137,5	56,2	43,5	2,45	77,4	31,64	0,644	34,5	
9.	" nr. 6	82,0	33,6	21,9	2,44	65,3	26,73	0,637	33,9	
10.	" nr. 8	290,1	106,6	90,8	2,72	85,2	31,30	0,648	38,2	
11.	" nr. 10	153,8	71,9	49,3	2,14	68,5	32,03	0,660	29,6	
12.	" nr. 11	123,7	60,5	36,3	2,04	60,0	29,36	0,611	30,5	
13.	" nr. 15	27,6	13,6	7,8	2,04	57,3	28,16	0,588	31,1	
14.	" nr. 19	85,4	35,9	26,0	2,38	72,6	30,48	0,635	33,8	
		8494,8	3475,8	2699,1	2,44	77,65	31,77			

viljakuse õige proportsioon tulude plaani täitmisel tagab majandusliku tegevuse vajaliku lõppresultaadi — kasumi.

Segamajandites on aga omahinna alandamise ja keskmise töötasu ning tööviljakuse kasvu õige suhte nõue suuremal või vähemal määral allutatud ülejäänutele, eriti aga keskmise töötasu kasvu nõudele.

Sõltuvalt rakendatud töötasustamise vormidest ja süsteemidest on taksojuhtide töötasudes majandite lõikes suured erinevused. Seda eriti ühe töötunni, kuid ka laekunud tulude 1 rubla kohta (vt. tabel nr. 1). Mõningate majandite kõrged eksploatatsioonilise kiiruse andmed (lk. 94) viitavad sellele, et neis majandites (ATB-d nr-d 8, 3 jt.) esineb kasutatud tööaja varjamisi. Seda kinnitab ka küsimuse selgitamine nimetatud majandis. Tauline andmete moonutamine — nõrga kontrolli tõttu värvavas — halvatav nii majandusliku tegevuse analüüsi ja plaanimist kui ka õiget töötasustamist. Nii näiteks oli ATP-s nr. 8 taksojuhtide tunniplaan 1969. a. kinnitatud sõltuvalt sõidutakso vahetuste arvust kuni 2,9 rbl., mis oli üle 30% kõrgem vabariigi keskmisest tunniplaanist. On selge, et Viljandis saavutati selline tunnitootlikkus tööaja varjamise abil.

Et tunnitootlikkus sõltub mitte ainult taksojuhtidest ja tööorganiseerimisest, vaid ka teeninduspiirkonna iseloomust, reisijate keskmisest sõidukaugusest, ettevõtete ja organisatsioonide teenindamise osatähtsusest, sesoonsusest jne., siis ei ole alust taksojuhtide progressiivsete tükitööhinnete ühtlustamiseks. Progressiivsete tükitööhinnete skaala sõltub ka omahinna tasemest. Viimane omakorda üldkulude osatähtsusest, mis väikestel automajanditel on aga tunduvalt suurem.

Erinevusi omahinnas põhjustab ka segamajandites kehtiv üldkulude jaotamise puudulik meetodika.

Majandites, kus töötasuhinnete skaala laekunud tulude 1 rubla kohta on välja töötatud sõltuvalt läbisõidu kasutamise koefitsiendist (tasulise läbisõidu kilomeetri suhe üldläbisõitu), peab skaala kõrgema omahinna juures olema väiksema tõusuga, mis aga omakorda stimuleerib vähem.

Õige proportsioon keskmise töötasu ja tööviljakuse (tulud ühe taksojuhi kohta) kasvu vahel, võrreldes eelmise aastaga, ei ole üldreeglina tagatud üheski majandis, kus on kehtestatud progressiivsed tükitööhinnad tulu ühele rublale. Sama kehtib ka premiiaalse ajapalga puhul, kui plaani ületamise 1 protsendi eest makstakse preemiat üle 1% tariifsest töötasust. Taksojuhtide stimuleerimise korraldamisel ongi raskemaks küsimuseks kultuurse teenindamise tagamise kõrval keskmise töötasu ja tööviljakuse kasvu õige suhte kindlustamine. Küsimuse lahendamine on keerukas eelkõige kahel põhjusel:

1) sõidutaksojuhtide tariifne töötasu on põhjendamatult madal (65 rbl.);

Taksojuhtide töötasustamise

Tasulise läbi- sõidu koefitsient	Tasulised kilomeetrid tuh/km	Tulud tasu- listest km-test T_{tk} t. rbl.	Tulud taksoometri sisselülit. T_{ts} t. rbl.	Tulud tasul. ooteajast T_{to} t. rbl.	Tas. km tulude töötasu hinne H_{tk} kop.	Töötasu tas. km tuludelt $T_{tk}H_{tk}$ t. rbl.	Töötasu taksoom. sisselülit. tulu- delt $T_{ts}H_{ts}$ t. rbl.
0,60	750,0	75,0	9,0	4,0	15,0	11,25	4,5
0,61	762,5	76,25			15	11,45	
0,62	775,0	77,5			15	11,65	
0,63	787,5	78,75			15	11,80	
0,64	800,0	80,0			18	14,40	
0,65	812,5	81,25			21	17,05	
0,66	825,0	82,50			23	19,00	
0,67	837,5	83,75			24	20,10	
0,68	850	85,0			24	20,40	
0,69	862,5	86,25			25	21,60	
0,70	875,0	87,50			25	21,90	
0,71	887,5	88,75			27	24,00	
0,72	900,0	90,0			27	24,30	
0,73	912,5	91,25			27	24,60	
0,74	925,0	92,5			27	25,00	
0,75	937,5	93,75			28	26,20	
0,76	950,0	95,0			28	26,60	
0,77	962,5	96,25			28	26,90	
0,78	975,0	97,50	28	27,30			
0,79	987,5	98,75	28	27,65			
0,80	1000,0	100,0	28	28,00			

2) tulude juurdekasv tehnilis-ekspluatatsiooniliste näitajate parandamise ergutamisest on väike ja eeldab premeerimise skaala väikest tõusu.

Elanikkonna kultuurse teenindamise tagamine on taksojuhtide töö organiseerimise ja stimuleerimise keerukaim osa. Peale materiaalse ergutamise ja materiaalse vastutuse rakendamise on vaja printsipiaalselt, asjatundlikult ja objektiivselt valida tööjõudu, panna suurt rõhku taksojuhtide moraalsele stimuleerimisele ning teha nende seas järjekindlat kasvatustööd.

Taksojuhtide materiaalse ja moraalse stimuleerimise ühtsuse nõue on tihedalt seotud töökulule vastava töö järgi jaotamise põhimõtte elluviimisega. Et saavutada taksojuhtide stimuleerimisel suuremat psühholoogilist efekti, on vaja arvestada taksojuhtide koosseisu, nende olemasolevaid töötingimusi, seniseid töötasustamise aluseid jne.

Segamajandites lähtutakse taksojuhtide premeerimise efektiivsuse hindamisel sageli ainult kasumist, mille minimaalne kasv ka

ökonoomiline efektsus Tartu ATP-s

Töötasu tas. ooteaja tuludelt T_{to} H _{ts} t. rbl.	Töötasu kokku ilma juurdearvest. ja lisatasudeta S_t t. rbl.	Töötasu koos lisatasudega ja juurdearvestustega 1,25 S_t t. rbl.	Muud püsivad ja muutuvad kulud S_{mp} t. rbl.	Kokku kulud S t. rbl.	Tulud kokku T t. rbl.	Tulud — 2% (0,98T)	Kasum K t. rbl.
1,4	17,15	21,40	53,1	74,5	88,0	86,2	11,7
	17,35	21,65		74,75	89,75	87,4	12,65
	17,55	21,90		75,0	90,5	88,7	13,7
	17,70	22,10		75,1	91,75	89,9	14,8
	20,30	25,30		78,4	93,0	91,2	12,8
	22,95	28,60		81,7	94,25	92,3	10,6
	24,90	31,10		84,2	95,5	93,6	9,4
	26,00	32,50		85,6	96,75	94,7	9,1
	26,30	32,80		85,9	98,0	96,1	10,2
	27,50	34,40		87,5	99,25	97,2	9,7
	27,80	34,70		87,50	100,50	98,2	10,4
	29,90	37,40		90,5	101,75	98,8	8,3
	30,20	37,70		90,8	103,0	101,0	10,2
	30,50	38,10		91,2	104,25	102,0	10,9
	30,90	38,60		91,7	105,5	103,3	11,6
	32,10	40,10		93,2	106,75	104,8	11,4
	32,50	40,60		93,7	108,0	105,9	12,2
	32,80	40,90		94,0	109,25	107,0	13,0
	33,20	41,40		94,5	110,50	108,2	13,7
	33,55	41,80		94,9	111,75	109,9	15,0
33,90	42,40	95,5	113,0	110,7	15,2		

üldreeglina tagatakse. Sealjuures esineb aga sageli olukord, kus majandil on kasumi seisukohalt eelistatavam taksojuhtide poolt madala tasulise läbisõidu koefitsiendi saavutamine, mida näitab ka tabel 2 (lht. 16). Tabel on koostatud Tartu ATP 1969. a. III kvartali omahinna taseme ja ühe tulerubla kohta kehtestatud progressiivsete tükitoõhinnete skaala alusel. Projektarvutused on tehtud järgmiste valemite abil ühe kuu kohta:

$$K = 0,98T - S, \quad (1)$$

kus K = kasum (rbl.)

T = tulud (rbl.);

S = kulud (rbl.);

0,98T = tuludest on eraldatud 2% maanteede korrashoiuks.

$T = T_{tk} + T_{ts} + T_{to}$,

kus T_{tk} = tulud tasulistelt kilomeetritelt (rbl.);

T_{ts} = tulud taksomeetri sisselülitamiselt (rbl.);

T_{to} = tulud tasuliselt ooteajalt (rbl.).

$$S = S_t + S_{mp}, \quad (3)$$

kus S_t = kulud töötasule koos juurdearvestustega (rbl.);
 S_{mp} = teised muutuvad ja püsivad kulud (rbl.).

$$S_t = 1,25(T_{tk}H_{tk} + T_{ts}H_{ts} + T_{to}H_{to}), \quad (4)$$

kus H_{tk} = progressiivne tükitööhinne tasuliste kilomeetrite eest laekunud tulude 1 rbl. kohta vastava tasulise läbisõidu koefitsiendi puhul (rbl.);

H_{ts} = tükitööhinne taksomeetri sisselülitamise eest saadava tulu 1 rbl. kohta (rbl.);

H_{to} = tükitööhinne tasulise ooteaja eest saadava tulu 1 rbl. kohta (rbl.);

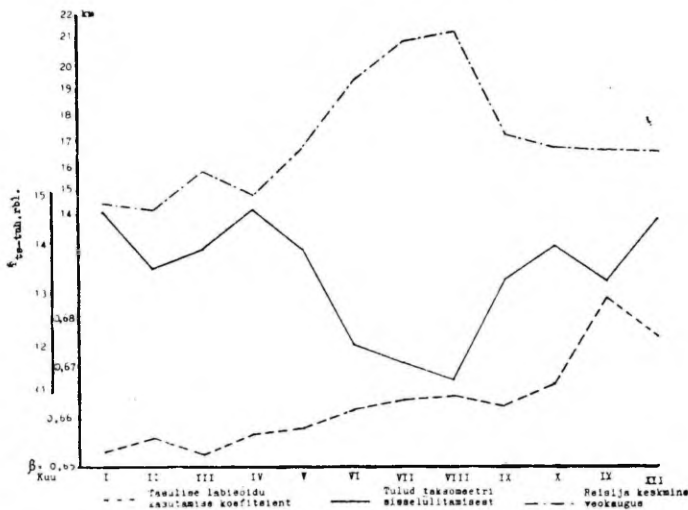
1,25 = põhitöötasule mitmesuguste lisatasude (liigitasu, pühadetasu, sots. erald. jm. juurdearvestamise koefitsient.

Seega:

$$K = 0,98(T_{tk} + T_{ts} + T_{to}) - 1,25(T_{tk}H_{tk} + T_{ts}H_{ts} + T_{to}H_{to}) - S_{mp}. \quad (5)$$

Kuu üldläbisõiduks on võetud 1250 tuh. km ning on eeldatud, et tulud taksomeetri sisselülitamiselt ning tasuliselt ooteajalt jäävad muutumatuiks tasulise läbisõidu koefitsiendi muutumisel. Kui aga tulud muutuvad tasulise läbisõidu koefitsiendi muutudes püsiva seaduspärasusega, võib nimetatud tulusid arvestuses vastavalt muuta.

Kuue automajandi (Tartu ja Rakvere ATP-d ja ATB-d nr-d 3, 5, 8, 10) 1969. a. andmete alusel tehtud üldistused viitavad teatud seaduspärasustele tasulise läbisõidu koefitsiendi, taksomeetri sisselülitustelt laekuvate tulude ja reisijate keskmise sõidukauguse vahel, mis on kujutatud graafilisel joonisel 1.



Progressiivsete tükitööhinnete skaalat saab kasumi seisukohalt lugeda põhjendatuks, kui on tagatud plaaniline (K_{pl}) või sellest suurem kasum.

$$\text{Seega: } K_{pl} \geq 0,98T - S.$$

Nagu tabelist 2 näeme, kujuneb madalaim kasum, kui tasuline läbisõidu koefitsient $\beta = 0,65 - 0,71$, sest töötasuühine järsult tõuseb. Kui võtta plaaniliseks või baasiperioodi aluseks $\beta = 0,65$, siis tasemel $\beta = 0,75$ kasvavad tulud 11%, töötasu aga 40%. Seega on keskmise töötasu ja tööviljakuse kasvu lahkuminek väga suur.

Toodud valemite ja tabeli abil on võimalik võrrelda tasustamise skaala mitmesuguseid variante.

Premiaalse ajatöö puhul soovime teha arvestused ühe taksojuhi kohta kuus järgmise skeemi kohaselt:

$$K = 0,98(T_{tk} + T_{ts} + T_{to}) - (S_t + L_{\bar{u}}C_m + BC_p), \quad (6)$$

kus $L_{\bar{u}}$ = üldläbisõit (km);

B = töötunnid liinil (t.);

C_m = muutuvad kulud 1 läbisõidu km-le (rbl.);

C_p = püsivad kulud 1 töötunnile (rbl.).

$$S_t = 1,25 \left[65k_{ta} + \frac{65k_{ta} + p_t}{100} + \frac{(k_{T_{pl.t}} \times 100 - 100) p_{\bar{u}} \times 65k_{ta}}{100} \right], \quad (7)$$

kus k_{ta} = tööajafondi kasutamise koefitsient (kuu tegelike liinitundide suhe kuu tööajafondi);

$k_{T_{pl.t}}$ = tulude plaani täitmise koefitsient (laekunud tulusumma suhe plaanilisse tulusummasse);

p_t = preemiaprotsent tariifsest töötasust tulude plaani täitmisel;

$p_{\bar{u}}$ = preemiaprotsent tariifsest töötasust tulude plaani ületamise 1% eest;

65 = taksojuthide kuu tariifne töötasu, kui $k_{ta} = 1$ (rbl.).

Lihtsustades eelnevat avaldust (7) saame:

$$S_t = 1,25 \times 65 \times k_{ta} [1 + k_{pt} + p_{\bar{u}}(k_{T_{pl.t}} - 1)], \quad (8)$$

kus k_{pt} = preemiaprotsent tariifsest töötasust tulude plaani täitmise eest, väljendatuna koefitsiendina.

Sagedamini esinevates premeerimissüsteemides makstakse tulude plaani täitmise eest preemiat 40% ja ületamise iga % eest 2% tariifsest töötasust. Kui väljendada esimene koefitsiendina $k_{pt} = 0,4$ ja teine protsentides $p_{\bar{u}} = 2$, siis lihtsustub eeltoodud avaldus (8) veelgi:

$$S_t = 1,25k_{ta} [91 + 130(k_{T_{pl.t}} - 1)]. \quad (9)$$

Teeme näitliku arvestuse järgmiste andmete alusel: tulude plaan 450 rbl., tegelik täitmine 540 rbl., tööajafond 172 tundi, tegelikult töötati 190 tundi.

$$\text{Siit: } k_{\text{r.pl. t}} = \frac{540}{450} = 1,2 \quad \text{ja} \quad k_{\text{ta}} = \frac{190}{172} = 1,1;$$

$$S_t = 1,25 \times 1,1 [91 + 130(1,2 - 1)] = 1,375 \times 117 = 161 \text{ rbl.}$$

Taksojuhtide põhitöötasule mitmesuguste lisatasude (liigi lisatasu, keskmised töötasud, pühadetasud jne.) osa on tariifse töötasu suhtes suur ja mõnes majandis jääb koefitsient 1,25 väikseks. Sellisel juhul tuleb koefitsienti suurendada.

Eeltoodud meetodika, s. o. projektarvestuste (tabel 2) ja valemite abil on võimalik hinnata taksojuhtide kehtivate töötasusüsteemide ja premeerimise ökonoomilist efektiivsust ning valida vastavad töötasuhinded või premeerimismäärad. Kuid mainime veel kord, et taksojuhtide tasustamis-premeerimissüsteemid, mida eeltoodud meetodika võimaldab hinnata, ei taga üldreeglina keskmise töötasu ja tööviljakuse kasvu õiget suhet. Selliseid töötasustamis-premeerimissüsteemide saab rakendada ainult segamajandites, kus teised veoliigid aitavad kindlustada majandis tervikuna õige suhte keskmise töötasu ja tööviljakuse kasvu vahel. Samuti ei soodusta nimetatud tasustamissüsteemid reisijate kultuurset teenindamist. Seepärast on vaja peale kehtiva töötasustamis- ja premeerimissüsteemi efektiivsuse hindamise leida otsustavam ja põhjendatum stimuleerimissüsteem.

Et taksojuht üldreeglina sõidaks sinna, kuhu reisija soovib, peatuks vastavalt eeskirjadele esimesel nõudmisel (ka siis, kui sõidab garaaži), ei valiks reisijaid, oleks teenindamisel viisakas jne., ei piisa üksnes materiaalse stimuleerimise paremast korraldamisest. Automajandites on vaja teha suurt tööd taksojuhtide kaadri valikul ja kasvatamisel, moraalse stimuleerimise juurutamisel, liinikontrolli tõhustamisel.

Artikli autor — koostöös Tallinna Taksopargi töö ja töötasu osakonnaga — analüüsis olemasolevaid võimalusi taksojuhtide töötasusüsteemi parandamiseks.

Taksojuhtide töö parema korraldamise esmaseks sisemiseks reserviks on põhjendatud materiaalse stimuleerimise kehtestamine. Taksoparkides tuleks kehtestada premiaalne tükitöösüsteem, mis tagaks rahvamajanduse ühe tähtsama proportsiooni — keskmise töötasu ja tööviljakuse kasvu õige suhte — ning elanikkonna eeskujuliku teenindamise. Tuleks soovitada eraldi hindeid tasuliselt läbisõidult, taksomeetri sisselülitamiselt ja tasuliselt ooteajalt laekuvate tulude ühe rubla kohta. Tasulise läbisõidu koefitsiendi plaani andmisest peaks üldreeglina loobuma, katseliselt ka tulude individuaalplaanist. Igal juhul ei või töötasuhinnet viia

suurenevalt sõltuvusse tasulise läbisõidu koefitsiendi kasvust. Kui aga automajandis otsustatakse anda tasulise läbisõidu koefitsiendi optimaalne plaan, siis võiks nimetatud plaani mittetäitmisel rakendada mitte alandatud hinnet, vaid töötasu arvestamise lihtsustamiseks maksta sel puhul tariifne töötasu. Tulude 1 rubla kohta töötasu muutumatu hinde rakendamisel tuleks anda taksojuhile optimaalselt pingeline plaan ühe liinitunni kohta ja kõrvaldada igasugune liinitundide varjamise võimalus. Pingeline tulude plaan sunnib taksojuhte kasutama tööaega liinil otstarbekohaselt vastavalt teenindamise võimalustele ja on automajandile garantiis tulude plaani täitmisel. See võiks lahendada ka omahinna alandamise ülesande, kui omahinda arvestataks tulude 1 rubla kohta, mis artikli autori arvates oleks õigem ametlikult kehtivast (kulud ühe tasulise kilomeetri kohta). Taksojuhtidele tulude plaani andmisel on soovitatav teenindamiskultuuri tõstmiseks kehtestada töötasu kõrgendatud hinded tasuliselt ooteajalt ja taksomeetri sisselülitamiselt laekunud tulude eest.

Tallinna Taksopargis kehtestati katseliselt kahes kolonnis alates 1. juulist 1970. a. taksojuhtide tasustamise lihtsustatud premiaalne tükitöösüsteem, mis on ligilähedane Moskvaa ja Leningradis kehtivaile. Rakendatud premiaalse tükitöösüsteemi juures tulude ja tasulise läbisõidu kasutamise koefitsiendi individuaalplaani ei anta. Kehtestati laekunud tulude 1 rubla kohta põhiline ja preemia kultuurse teenindamise eest.

Senini on laekunud andmed, mis kinnitavad süsteemi esialgset põhjendatust, kuid eksperimendiperiood on olnud liiga lühike lõplike järelduste tegemiseks.

Tükitööhindade väljatöötamisel tulude 1 rubla kohta tuleb lähendada eelneva aasta tulude mahust ja taksojuhtide töötasu osast, mille moodustavad tüki- või ajatasu koos preemiatega.

Majandid, kus arvestatakse eraldi hinded tasuliselt läbisõidult laekuvate tulude kohta, võivad kasutada Kasahhi NSV ATMM-i töö ja töötasu osakonna juhataja N. I. Artamonovi poolt antud meetodikat (vt. Н. И. Артамонов, «О материальном стимулировании труда и эффективность премирования на автотранспорте», Ташкент, 1968, с. 49).

Esitatud taksojuhtide töötasustamisele lähenemine ja analüüsi mõningad suunad ei ammenda küsimuse lahendamise võimalusi. Et sõidutaksojuhtide töö stimuleerimise parandamine, teenindamiskultuuri tõstmine ja keskmise töötasu ning tööviljakuse õige suhte tagamine on edasilükkamatud ülesanded, siis loodab artikli autor, et eeltoodu aitab kaasa kehtivate tasustamissüsteemide analüüsile ja paremate väljatöötamisele ning täidab mõningal määral lünka, mis on tekkinud vastava meetodika ja soovitude puudumisest.

О ПРОБЛЕМАХ ОРГАНИЗАЦИИ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ ШОФЕРОВ ТАКСИ

В. Теллис

Резюме

Организацией перевозок пассажиров в такси занимаются 14 автохозяйств Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог Эстонской ССР. В восьми из них применяется сдельно-прогрессивная система оплаты труда. В пяти автохозяйствах повременно-премиальная система. Лишь в одном (Пярнуском АТП) — сдельно-премиальная система.

На хозрасчетных предприятиях при организации заработной платы и премирования шоферов такси приходится исходить из нескольких противоречащих друг другу требований. Заработная плата и премии шоферов такси должны обеспечить:

- 1) оплату труда по количеству и качеству;
- 2) снижение себестоимости перевозок;
- 3) стимулирование повышения производительности труда и правильное соотношение между ростом средней зарплаты и ростом производительности труда;

- 4) культурное обслуживание пассажиров;
- 5) единство материального и морального стимулирования.

В большинстве автохозяйств, занимающихся организацией перевозок пассажиров в такси, не обеспечивается правильное соотношение между ростом средней зарплаты и ростом производительности труда. Обеспечение соотношений наряду с обеспечением культурного обслуживания пассажиров является сложнейшим вопросом при организации материального стимулирования шоферов такси. Решение этого вопроса затрудняется двумя причинами:

1. Тарифный оклад шоферов таксомоторов необоснованно низкий.

2. При улучшении технико-эксплуатационных показателей имеет место незначительное повышение доходов, что в свою очередь предполагает небольшие повышения в шкале премирования.

Для анализа сдельно-прогрессивных систем зарплаты рекомендуется составлять таблицу при помощи формулы:

$$П = 0,98 (Д_{пл. км} + Д_{вт} + Д_{пл. е}) - 1,25 (Д_{пл. км} Опл. км + Д_{вт. Овт} + Д_{пл. с} Опл. с) - S \text{ пер. пос.}, \text{ где}$$

П — прибыль (на тысяч. квартал, год)

0,98 — коэффициент, показывающий, что 2% от доходов идет на ремонт дорог, Д_{пл. км} — доходы от платных километров (руб.)

Опл. км — сдельная расценка на рубль доходов от платных километров (руб.)

Д_{вт. т/} } то же самое от включения таксометра (руб.)

Ов. т// }
Д_{пл. с/} } — „ — от платной стоянки (руб.)

Опл. с/// }
1,25 — коэффициент расчета дополнительных зарплат и отчислений на соцстрахование.

S пер. пос. — сумма остальных расходов кроме зарплаты (руб.)

Для улучшения организации заработной платы шоферов такси рекомендуется дифференцировать сдельные расценки по доходам от платного пробега, по доходам от включения таксометра и по доходам от платной стоянки. Даваемый индивидуальный план по коэффициенту платного пробега не обоснован. Надо попробовать отказаться и от индивидуального плана доходов. Такой эксперимент проводится в Таллинском таксомоторном парке с 1 июля 1970 г. Получаемые по ходу эксперимента данные, дают возможность предположить положительный результат опыта.