

Соколов Дмитрий Михайлович

студент

Рачек Светлана Витальевна

д-р экон. наук, профессор,

заведующая кафедрой

ФГБОУ ВО «Уральский государственный

университет путей сообщения»

г. Екатеринбург, Свердловская область

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

***Аннотация:** в данной статье рассмотрены вопросы, касающиеся отличительных особенностей организации трудовой деятельности в отрасли железнодорожного транспорта. Показаны отличительные критерии, характеризующие трудовую деятельность на железных дорогах РФ.*

***Ключевые слова:** организация труда, железнодорожный транспорт, экономика труда, труд, трудовые отношения.*

Отличительная черта железнодорожного транспорта как отрасли народного хозяйства – это значительная удаленность большей части его производственных объектов от административных центров.

Основными особенностями производственных процессов на железнодорожном транспорте являются следующие [1]:

- 1) непрерывность перевозочной работы;
- 2) протекание технологических процессов в тесной взаимосвязи;
- 3) повышенный уровень опасности;
- 4) разъездной характер работы некоторых сотрудников.

Под непрерывностью перевозочной работы понимается тот факт, что движение подвижных составов осуществляется круглогодично вне зависимости от каких-либо внешних факторов [9]. Это поясняет необходимость организации труда как системы, которая способна организовать и привести в исполнение

круглосуточную работу по графикам, при которых дни отдыха не совпадают с выходными днями.

Деятельность большого числа работников железнодорожного транспорта протекает в движущемся поезде, что уже подразумевает под собой влияние шума и вибрации на человеческий организм. Локомотивные бригады совершают поездки посменно. Проводники пассажирских вагонов в дальнем следовании могут находиться в составе пару недель. Работники путевых машинных станций живут в специальных поездах по мере смены мест ремонта [3].

Труд некоторых работников протекает в местах с повышенным выделением тепловой энергии, неприятных запахов, множеством вредных отходов и сильного загрязнения воздуха.

Железнодорожный транспорт является зоной повышенной опасности для всех групп работников, особенно тех, чья деятельность напрямую связана с работой на путях. У некоторых групп работников труд характеризуется наличием элементов опасного риска в трудовой деятельности (выполнение операций на высоте свыше 1,3 метра, высокое электрическое напряжение, повышенная ответственность за результат своих рабочих действий, неудобная поза в работе, мешающая реализации полного потенциала рабочего) [4].

Трудовые усилия абсолютного большинства работников железнодорожного транспорта направлены на обеспечение бесперебойного движения составов, которое регламентируется графиком движения и расписанием движения поездов на участке железной дороги [6].

Повсеместное распространение на железнодорожном транспорте получила бригадная форма организации трудовой деятельности. Подобная форма организации труда применяется при эксплуатации электровозов и тепловозов, на ремонте подвижного состава, в путевом хозяйстве, в механизированных дистанциях погрузочно-разгрузочных работ и в других структурных подразделениях, напрямую связанных с перевозочной деятельностью.

На крупных железнодорожных станциях организуются единые смены. Единые смены работают по единому плану и имеют единое диспетчерское руководство. В состав единых смен входят работники различных служб и профессий, занятые на работах по приему, отправлению, формированию и расформированию поездов, а также на маневровой работе [5].

С учетом особенностей работы железнодорожного транспорта происходит организация и оплата труда в структурных подразделениях различных уровней и направленностей. К примеру, процесс организации трудовой деятельности на открытом воздухе достаточно сильно отличается от организации труда в помещениях, а трудовые процессы в подвижном составе требуют иной организации труда, в отличие от работы в стационарных условиях [2].

В условиях работы железнодорожного транспорта, с учетом его специфики проблемами повышения организации труда занимается научная организация труда на железнодорожном транспорте [7]. Под данным термином понимается анализ уровня организации трудовой деятельности, который основывается на самых современных достижениях науки и техники, которые систематически внедряются в производственные процессы на железнодорожном транспорте.

Повышение уровня организации труда на предприятиях железнодорожного транспорта возможно путем внедрения комплекса мероприятий по направлениям работы на железнодорожном транспорте. Данные направления представлены на рисунке 1.

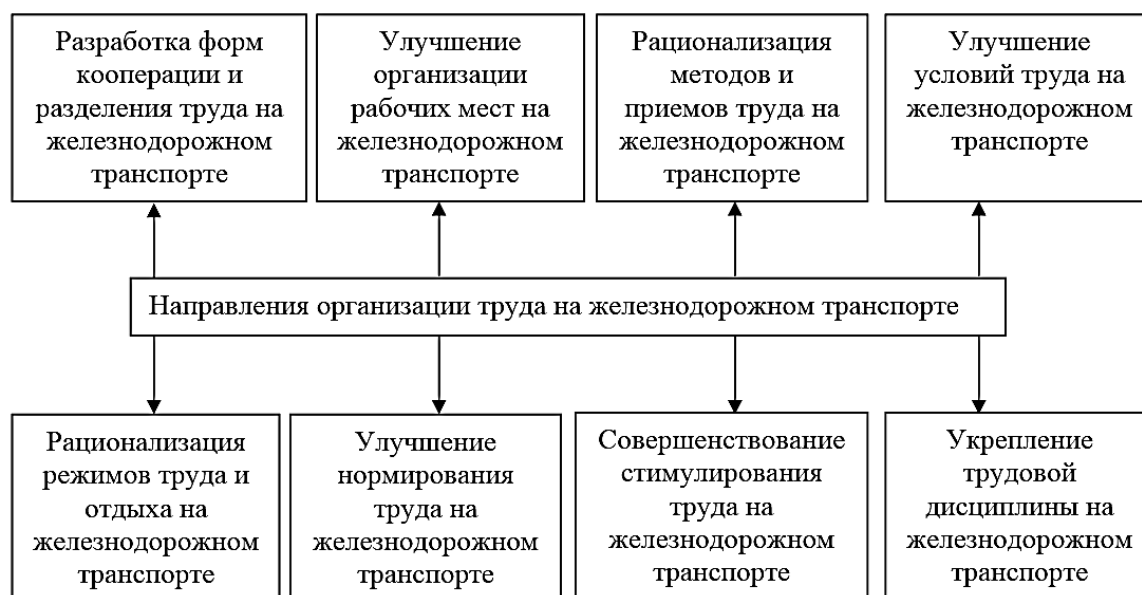


Рис. 1. Структурная схема основных направлений организации труда на железнодорожном транспорте

Основой рациональной организации труда на железнодорожном транспорте является разделение трудовой деятельности. Разделение классифицируется по следующим признакам: функциональное, технологическое и квалификационное разделение [8]. Все формы подобного разделения взаимосвязаны и могут существовать одновременно. Разберем подробнее каждое из них.

Сущность функционального разделения труда на железнодорожном транспорте заключается в том, что сотрудники распределяются по небольшим группам в соответствии с их ролью в на предприятии. В соответствии с подобным разделением трудовой деятельности выделяются группы руководителей, служащих, специалистов, основных и вспомогательных рабочих [10].

Что касается технологического разделения труда на железнодорожном транспорте, то можно отметить, что оно связано с расчленением производственного процесса на определенные части. Эти части называются фазами. Однородные по технологической составляющей фазы закрепляют за конкретными исполнителями на предприятии.

Сущность квалификационного разделения трудовой деятельности заключается в распределении работников железнодорожного транспорта по виду и характеру работ, напрямую связанному с требуемым уровнем знаний, умений и опыта работников.

Используя методы и приемы научной организации труда на железнодорожном транспорте, возможно добиться повышения уровня организации труда на предприятии, что, в свою очередь, приведет к повышению результата экономической деятельности в целом.

Список литературы

1. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник / Под. ред. Н.П. Терешинной, Л.П. Левицкой, Л.В. Шкуриной. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. – 536 с.
2. Экономика труда: Учебник для вузов / Под ред. П.Э. Шлендера, Ю.П. Коккина, 2012. – 588 с.

3. Экономика труда и система управления трудовыми ресурсами на железных дорогах Российской Федерации и Республики Казахстан: Учеб. пособие / Л.В. Шкурина [и др.]; под. ред. Л.В. Шкуриной и К.Ж. Даубаева. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015. – 352 с.
4. Тубольцева А.И. Вопросы организации труда на предприятии // Политика, экономика и инновации. – 2016. – №4. – С. 1–6.
5. Шушкина Ж.В. Научная организация труда: Учебное пособие / Ж.В. Шушкина. – Тольятти: ТГУ, 2007. – 225 с.
6. Организация, нормирование и оплата труда на железнодорожном транспорте: учебное пособие / С.Ю. Саратов [и др.]; под ред. С.Ю. Саратова и Л.В. Шкуриной. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2014. – 360 с.
7. Рачек С.В. Современные методические подходы к определению экономической эффективности инновационно-инвестиционных проектов / С.В. Рачек, О.В. Обухова // Известия Уральского государственного экономического университета. – 2011. – №4. – С. 49–54.
8. Рачек С.В. Зарубежный опыт реформирования железных дорог // Известия Уральского государственного экономического университета. – 2013. – №6. – С. 62–66.
9. Рачек С.В. Производительность труда как основной показатель эффективности трудовой деятельности / С.В. Рачек, А.В. Мирошник // Современные проблемы науки и образования. – 2013. – №6. – С. 503.
10. Рачек С.В. Методология согласования управленческих решений / С.В. Рачек, В.И. Радченко, А.Ю. Бельский // Экономика железных дорог. – 2012. – №3. – С. 97.