УДК 338.984

Пономарева Анна Алексеевна,
магистрант, ведущий инженер по организации и
нормированию труда, моторвагонное депо Свердловск - ОАО «РЖД»,
Россия, Екатеринбург
Научный руководитель: Рачек Светлана Витальевна
Д.э.н., профессор кафедры экономики транспорта,
УрГУПС, Россия, г. Екатеринбург

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ НА ПРИМЕРЕ МОТОРВАГОННОГО ДЕПО СВЕРДЛОВСК

Аннотация: *совершенствование организации работы работников локомотивных бригад структурных подразделений ОАО «РЖД» - моторвагонных депо путём обеспечения процесса работы электропоездов серии ЭС2Г «Ласточка» в «одно лицо» на всех участках обслуживания моторвагонного депо Свердловск.*

Ключевые слова: *производительность труда, оптимизация деятельности, пригородные железнодорожные перевозки, сокращение трудозатрат, повышение эффективности, трудовые ресурсы, электропоезд ЭС2Г «Ласточка», моторвагонный подвижной состав, моторвагонное депо.*

INCREASED EFFICIENCY OF LABOUR RESOURCES USING THE EXAMPLE OF MOTORVAGONNY DEPOT SVERDLOVSK

Annotation: *improvement of the organization of work of employees of locomotive brigades of structural subdivisions of JSC "Russian Railways" – motorvagonny depot by providing the process of operation of electric trains of series ЭС2Г "Lastochka" in "one person" in all areas of maintenance of motor car depot Sverdlovsk.*

Keywords: *labor productivity, optimization of activities, commuter railway transport, reduction of labor costs, increase of efficiency, labor resources, electric train ЭС2Г "Lastochka," motorvagonny rolling stock, motorvagonny depot.*

В последнее время наметилась устойчивая тенденция дефицита кадров, в том числе и локомотивных бригад. К сожалению, дефицит машинистов и помощников связан не только со сложной демографической ситуацией в стране в 90-х годах, но и другими обстоятельствами.

Как показывает практика, общее ухудшение состояния здоровья претендентов на замещение должности помощника машиниста и машиниста на фоне ужесточения критериев прохождения медицинской комиссии, также негативно сказывается на численности работников локомотивных бригад.

В течение последних лет на полигоне Свердловской железной дороги активно вводятся в эксплуатацию электропоезда серии ЭС2Г «Ласточка». Перевозка пассажиров осуществляется на трех участках: Екатеринбург-Пассажирский – Нижний Тагил (3 пары поездов), Екатеринбург-Пассажирский – Каменск Уральский (2 пары поездов) и Екатеринбург-Пассажирский – Кузино (1 поезд) и так далее [1, с. 39]. Перевозку в постоянном режиме осуществляют четыре состава электропоездов, состоящих из пяти вагонов, которые были изготовлены на заводе АО «Уральские локомотивы» в городе Верхняя Пышма, в числе первых поездов.

За период эксплуатации электропоезда ЭС2Г показали свою надежность с технической стороны. Срывов графика и не выходов на линию допущено не было. Все замены проводились только для проведения регламентных работ, которые проводятся каждые 25 тысяч километров.

Выявленные в ходе эксплуатации в зимний период недостатки были оперативно устранены и сейчас уже все электропоезда, выпускаемые с завода, данных недостатков конструкции не имеют. За период эксплуатации на дороге уже подготовлена материальная база, на которой проводится техническое обслуживание.

За прошедшие годы накоплен определенный опыт вождения маневровых, хозяйственных и пассажирских поездов машинистами без помощника машиниста (далее – в «одно лицо»). В настоящее время, учитывая выше сказанное, появилась реальная возможность организации вождения электропоездов сери ЭС2Г в «одно лицо».

Функционирование моторвагонного депо Свердловск – структурного подразделения Свердловской дирекции моторвагонного подвижного состава в современных условиях обуславливает целесообразность усиления рыночных подходов к управлению, а также наряду с качественным выполнением заказа перевозчиков на выдачу подвижного состава – улучшение производственно-финансовых и технико-экономических показателей деятельности депо [2, с. 32.].

Основной задачей моторвагонного депо является предоставление услуг локомотивных бригад для обеспечения облуживания моторвагонного подвижного состава в соответствии с заданными объемами.

Цель рассматриваемого предложения – сокращение эксплуатационных расходов и повышение производительности труда локомотивных бригад при безусловном обеспечении безопасности движения поездов и перевозке пассажиров. Маршрутная сеть движения ЭС2Г представлена на рис. 1.

В настоящее время проведен анализ возможности перевода электропоездов серии ЭС2Г на работу без помощника машиниста на участках Екатеринбург-Пассажирский – Каменск Уральский, Екатеринбург-Пассажирский – Тюмень рассмотрены требования, предъявляемые к нормативной документации, устройствам инфраструтктуры, к техническим средствам, установленным на подвижном составе, приведены особенности подготовки и порядок работы машиниста при обслуживании электропоезда «в одно лицо», а также рассмотрена экономическая значимость перевода части пригородного движения на работу без помощника машиниста для моторвагонного депо Свердловск.

Рисунок 1. Существующая маршрутная сеть электропоездов ЭС2Г «Ласточка»

Какие должны быть сегодня требования к машинисту, работающему в одно лицо? Прежде всего, он обязан иметь поездной стаж в пригородном движении не менее двух лет, I или II класс квалификации. Каждому необходимо пройти медицинское освидетельствование и профессиональный психофизиологический отбор. Разумеется, знать ПТЭ, соответствующие инструкции, эксплуатируемую им серию МВПС.

На него дополнительно возлагаются функции помощника машиниста, а такая перегрузка информацией может привести к увеличению порога восприятия сигналов, что, в свою очередь, повлечет пропуск важных сигналов. Ведь машинист обязан не только быстро отреагировать на соответствующий сигнал, но и правильно осмыслить его, принять соответствующее решение. Вот почему необходим высокий уровень готовности, особенно на фоне такой специфической составляющей, как монотония. И, естественно, должна быть высокая степень моральной и личной ответственности.

Здесь важную роль играют обучение особенностям езды в одно лицо, взаимодействие с работниками смежных служб. Для этого предполагается организация специальных курсов. Подготовку таких машинистов нужно проводить с отрывом от производства в образовательных подразделениях и учреждениях, имеющих соответствующую лицензию.

Широкое внедрение технологии вождения поездов в одно лицо сегодня, напрямую зависит от научно обоснованного режима труда и отдыха. Это связано с тем, что, с одной стороны, он должен способствовать сохранению элиты машинистов, которая может работать по данной технологии. С другой стороны, режим труда и отдыха должен быть таким, чтобы до конца поездки у машинистов сохранялся устойчивый уровень работоспособности.

Поэтому при разработке режима труда и отдыха необходимо учитывать многие факторы. Прежде всего, скорость движения, профиль пути, длину обслуживаемого плеча и ограничения на участках обращения, работу в ночное время суток.

Данная система возможна при соблюдении следующих условий. У каждого машиниста должен быть именной график. Продолжительность общего рабочего времени не должна превышать 7 ч при длительности непрерывной поездной работы не более 6 ч, время междусменного отдыха не менее 16 часов.

Как уже упоминалось, немаловажную роль играют, разумеется, социальные и материальные гарантии [3,с.512]. На совещаниях по безопасности движения с локомотивными бригадами в моторвагонном депо Свердловск неоднократно поднимался вопрос внедрения технологии работы в «одно лицо», и выяснилось, что многие машинисты готовы работать по данной технологии, основная причина – повышенная заработная плата.

Проведенное технико-экономическое обоснование показало, что при переводе управления подвижным составом без помощника машиниста при существующем графике оборота и режиме работы потребность локомотивных бригад составляет 280 человек (150 машинистов 130 помощников машиниста), тогда как при работе «в два лица» потребность составляет 284 человека

локомотивных бригад (150 машинистов и 134 помощника машиниста). Сокращение численности помощников машиниста составит 4 человека.

Годовая экономия только от работы 4 машинистов электропоезда «в одно лицо» составит 1 193 118 рублей 11 копеек, произойдет рост производительности труда на 1,4% за счет сокращения численности работников, а также будут получены дополнительные преимущества в укомплектовании штата.

Качество нового подвижного состава уже оценили жители Свердловской области, и органы власти заинтересованы в дальнейшем развитии проекта с расширением географии и частоты курсирования поездов [4, с. 12].

От Екатеринбурга практически равно удалены четыре региональных столицы: Тюмень, Пермь, Челябинск, Курган для которых скорое беспересадочное сообщение является хорошей альтернативой в условиях неконтролируемой автомобилизации населения при не развитой автодорожной сети. На данных направлениях целесообразен ввод на первом этапе по одной паре поездов, на втором этапе двух пар.

Также по инициативе губернатора Свердловской области планируется организовать внутрирегиональный маршрут на участке Екатеринбург – Верхотурье, связав региональную столицу с Духовной столицей Урала, [5, с. 34].

Управление моторвагонным подвижным составом в одно лицо, потребует усилий всех служб дорог и линейных подразделений, многих специалистов. Только при их активной поддержке и практическом участии в освоении нового метода вождения пригородных поездов моторвагонное депо Свердловск сможет успешно решить задачи, поставленные руководством Компании и Дирекции, а также стать толком в развитии пригородного пассажирского комплекса Российской Федерации.

Список литературы:

1. Распоряжение ОАО «Российские железные дороги» № 905р от 28.04.08 «О развития пригородного пассажирского комплекса ОАО «РЖД» до 2015 года» // Экономика железных дорог. – 2008. – № 5. С. 39-59.

2. Терешина Н.П. «Экономика железнодорожного транспорта», М.:УМК МПС России, 2001 год. – 2012. – № 2. – С. 29-32.

3. Богдановская Л.А., Виноградов Г.Г. Анализ хозяйственной деятельности в промышленности / Л.А. Багдановская, Г.Г. Виноградов. – М.: Промышленность и экономика, 2006. – 512 с.

4. Суханова А.В., Рачек С.В. «Организация труда как фактор повышения эффективности использования трудовых ресурсов», Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии, 2017, № 11 (58). С. 1480-1483.

5. Рачек С.В. «Экономические аспекты стратегического управления трудовыми ресурсами на современном этапе развития холдинга ОАО «РЖД»».