

Мирошник Александр Владимирович

аспирант кафедры экономики транспорта,

Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург

ovobuhova@mail.ru

рабочая зона первичного коллектива на транспорте

Аннотация

Непосредственное воздействие на повышение эффективности работы транспортного процесса оказывает рациональная организация трудовых процессов работников транспорта, составной частью которой является организация труда рабочей зоны первичного коллектива. В статье рассматривается понятие «рабочей зоны первичного коллектива», приводится классификация рабочих мест и характеристики рабочих зон.

Ключевые слова: трудовой процесс, рабочее место, технологический процесс, транспорт, рабочая зона

На транспорте, в отличие от промышленности, большинство рабочих мест является зоной коллективного пользования, где средства оснащения, являются средствами совместного пользования. Есть рабочие места, которые одновременно являются общими рабочими местами нескольких работников различных профессий. Значительное число рабочих мест на транспорте находится под открытым небом за пределами предприятий, в штате которых числятся работники. Следует отметить и такую особенность организации трудового процесса на рабочих местах на транспорте, как большая протяженность зон непосредственной работы. Учитывая эти особенности, под рабочим местом на транспорте следует понимать пространственную зону или

территорию нахождения работника в процессе выполнения своей работы со всеми расположенными на них устройствами и оборудованием, необходимыми в работе, включая транспортные средства.

Как правило, рабочие места на транспорте состоят из зоны подготовительно-заключительных операций, зоны непосредственной работы (выполнение основных операций), а также зоны внутрисменного отдыха и различного рода ожиданий (возникающих, например, в связи с технологическими перебивками в работе) (1).

Если ограничиться узким пониманием рабочих мест на транспорте, то есть рассматривать их лишь как места непосредственной работы, невозможно учесть все факторы, необходимые для создания нормальных условий

для высокопроизводительного труда работников транспорта.

Специфические особенности трудовых процессов на рабочих местах на транспорте вызвали необходимость организации труда, разработки отраслевых (внутри транспортной отрасли народного хозяйства) методических подходов, учитывающих эти особенности.

Комплексное исследование анализа состояния и тенденций совершенствования организации рабочих мест на транспорте позволило разработать и сформулировать общие подходы, которые послужили методологической основой совершенствования организации труда на рабочих местах на транспорте.

Классификация рабочих мест

Учитывая неоднородность эксплуатационных работников транспорта с точки зрения организации трудовых процессов, а также характер выполнения ими работ, была разработана следующая классификация рабочих мест (2):

– рабочие места работников транспорта, работающих непосредственно на подвижном составе (транспортном средстве) и обеспечивающих управление его движением (эксплуатацией): рабочих локомотивных бригад, членов экипажей морских, речных и воздушных судов, водителей автомобилей и др.;

– рабочие места работников, выполняющих свою работу непосредственно на подвижном составе (транспортном средстве) без участия в управлении его движением (эксплуатацией): проводников вагонов, электромехаников рефрижераторных секций, экспедиторов и др.;

– рабочие места работников, обеспечивающих эксплуатацию подвиж-

ного состава его движение, маневровые перемещения и т.п.: составители поездов, дежурных стрелочных постов, сигналистов, лоцманов, дежурных по сопровождению воздушных судов и др.;

– рабочие места работников, занятых обслуживанием, наладкой и ремонтом подвижного состава, пути, постоянных устройств и сооружений и других средств транспорта, слесарей по ремонту подвижного состава, наладчиков оборудования, монтеров пути, авиатехников, механиков и др.;

– рабочие места работников, занятых оформлением товарно-транспортных документов, приемом и выдачей грузов и багажа и другими формами обслуживания пассажиров, отправителей и получателей грузов, приемосдатчиков, товарных кассиров, информаторов и др.;

– рабочие места работников, занятых выполнением погрузочно-разгрузочных работ: машинистов кранов, водителей авто- и электропогрузчиков, стропальщиков, грузчиков и др.;

– рабочие места работников оперативно-распорядительского (диспетчерского) персонала: различных диспетчеров, дежурных, операторов и т.п.;

– рабочие места работников руководящего персонала, занятого административным управлением: руково-

в рабочей зоне первичного
коллектива ... могут
выполняться или отдельные
технологические операции,
или весь технологический
цикл работ

дителей предприятий, служб, отделов, производственных участков (включая начальников, заведующих, мастеров).

Рабочая зона первичного коллектива

Как уже отмечалось выше, на транспорте большинство рабочих мест является рабочей зоной коллективного пользования, имеющей определенные признаки.

Под рабочей зоной каждого первичного коллектива (производственная бригада, диспетчерская смена, экипаж судна, производственный отдел или ремонтная мастерская) понимается организованный производственный объект, отличительными признаками которого, наряду с занимаемой производственной площадью или помещением и используемым техническим оснащением, являются также назначение этого объекта, заранее продуманный порядок (технология) выполнения осуществляемых на нем работ, организация и методы труда занятых работников, нормирование труда, учет затрат и результатов, организация обслуживания используемых машин и занятых работников, а также планирование работ и стимулирование труда.

В рабочей зоне первичного коллектива

ориентация на конечные
результаты – одна
из наиболее существенных
особенностей бригад
нового типа, новая ступень
в организации
и стимулировании труда

ва в зависимости от характера разделения труда на предприятии и применяемых форм его непосредственной кооперации могут выполняться или отдельные технологические операции, или весь технологический цикл работ. Например, в последние годы наиболее распространена организация работы бригадных коллективов, ориентированная на конечный результат, то есть выполнение ими всего технологического процесса осуществляемых работ. В соответствии с этим строится планирование деятельности бригад, учет и оценка результатов, оплата труда – основная и премиальная; формируется численный и профессиональный состав бригады; закрепляются производственные площади, оборудование, оснастка; обеспечиваются связи со смежниками; организуется обслуживание бригад различными видами услуг.

Ориентация на конечные результаты – одна из наиболее существенных особенностей бригад нового типа, новая ступень в организации и стимулировании труда. Бригада, работая на конечный результат, во-первых, становится организационно-экономической ячейкой, с деятельностью которой на предприятиях тесно связывается система планирования, стимулирования, учета, обслуживания и управления. Во-вторых, создаются необходимые организационно-экономические предпосылки ее формирования как коллектива, характеризующегося общностью целей и задач, развитием всесторонней взаимной материальной и моральной заинтересованности и ответственности.

Устройство и границы рабочей зоны на транспорте

Границы рабочей зоны первичного коллектива в каждом случае опреде-

ляются теми работами и функциями, выполнение которых вменяется в обязанности работников. Например, для монтеров пути, СЦБ и связи, электромонтеров рабочей зоной является не тот участок, где они в тот или иной день выполняют работы, а тот, на котором они работают в течение всего ремонтного цикла. Иными словами, границы рабочей зоны совпадают с границами участка, закрепленного за рабочими. По мере изменения выполняемых работ и функций границы рабочей зоны также изменяются.

При всех условиях основным критерием границ рабочих зон первичных коллективов служит уровень разделения труда на предприятии.

По общему принципу устройства рабочая зона первичного коллектива подразделяется на три основные внутренние зоны (участка) (3):

- 1) основную зону, где выполняются непосредственно основные операции;
- 2) вспомогательную зону, в которой выполняются подготовительно-заключительные операции;
- 3) зону отдыха, предназначенную для внутрисменного отдыха, личных нужд и различного рода ожиданий, возникающих, например, в связи с технологическими перерывами в работе. Так, например, рабочие зоны коллективов работников, занятых непосредственно на подвижном составе и обеспечивающих управление его движением, включают зону подготовки подвижного состава к работе, зону работы его на линии и зону (пункт) внутрисменного отдыха работников во время работы их на линии.

Рабочие зоны коллективов работников, занятых обслуживанием, наладкой и ремонтом подвижного состава, пути, постоянных устройств и сооружений, состоят из пункта явки на работу, где

...понятие «рабочая зона первичного коллектива» позволяет более системно и комплексно подойти к анализу трудовых и технологических процессов на транспорте

проводится инструктаж, определяется производственное задание, выдаются инструмент, запчасти и т.п., зоны непосредственного выполнения работ на линии, а также специально отведенного на линии места для внутрисменного отдыха, обогрева и защиты от непогоды.

Месторасположение и число рабочих зон на транспортном предприятии

Каждая из выделенных зон может быть сложной и располагаться на нескольких участках.

В пределах рабочей зоны первичного коллектива расположены все рабочие места его работников. Причем рабочие места во многих первичных коллективах, особенно занятых выполнением погрузочно-разгрузочных работ, технологически связаны друг с другом. На каждом из этих рабочих мест практически осуществляется отдельная операция выполняемой работы.

По месторасположению рабочие зоны различных первичных коллективов могут совпадать, то есть находиться на одной и той же территории или в помещении. Их внешнее различие в таком случае заключается только в том, что каждый коллектив имеет свои виды

технического оснащения и различных устройств, необходимые в работе. На практике в качестве рабочих зон первичных коллективов обычно выступают зоны обслуживания или ремонта, производственные участки, а также служебные помещения (4). На отдельных предприятиях число рабочих зон первичных коллективов может составлять от 14 до 40 и более единиц. Например, в локомотивном депо насчитывается около 40 рабочих зон первичных коллективов, на которых расположено свыше 200 рабочих мест различных категорий работников.

Вывод

Таким образом, понятие «рабочая зона первичного коллектива» позволяет более системно и комплексно подойти к анализу трудовых и технологических процессов на транспорте, выявить «узкие места» в организации труда, снизив тем самым nepроизводительные потери рабочего времени

и обеспечив рост эффективности производственно-хозяйственной деятельности на предприятиях транспортной отрасли.

Литература

1. Кязимов К.Г. Качество рабочей силы России // Уровень жизни населения регионов России. – 2008. – № 2. – С. 35–43.
2. Сухарев О.С. Теория эффективности экономики. – М.: Финансы и статистика, 2009. – 368 с.
3. Терешина Н.П. и др. Экономика железнодорожного транспорта. – М.: УМК. – 611 с.
4. Козырев В.А., Палкин С.В., Корсакова В.В. Управление персоналом на железнодорожном транспорте: учебное пособие для вузов ж.-д. транспорта. – М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2008. – 304 с.

рп

Aleksandr V. Miroshnik

*Postgraduate Student of the Transport Economics Chair,
Urals State University of Railway Transport, Yekaterinburg*

Working Area of Primary Group in Transport

Abstract

Rational organization of work flows of transport workers, including organization of work of a working area of a primary group, has a direct effect on an increase of operational efficiency of a transport process. A term of "working area of primary group" is considered in the article and a classification of work places and characteristics of working areas are represented.

Keywords: work flow, work place, technological process, transport, working area