



Оплата труда как элемент повышения удовлетворенности локомотивных бригад

Соколов Игорь Евгеньевич –
машинист-инструктор эксплуатационного
локомотивного депо Волховстрой

Определить оптимальную систему оплаты труда для работников локомотивных бригад:

- поднятия престижа профессии
- повышение корпоративного духа работников



Проблемы действующей системы оплаты труда

Незаинтересованность локомотивных бригад
в рациональном использовании рабочего
времени



Увеличение времени на оборот локомотивной
бригады, увеличение непроизводительных
потерь



Невыполнение графика движения поездов
согласно выданного расписания



Уравнивание оплаты труда работников с
разными трудовыми усилиями

Цель ввода:

1. Снижение непроизводительных потерь рабочего времени за счет эффективного использования локомотивов и локомотивных бригад.
2. Увеличение технической скорости.
3. Материальная заинтересованность работников локомотивных бригад.

Основные положения:

Положение распространяется на работников локомотивных бригад грузового движения (сквозные, участковые и сборные поезда), следующих по участкам обслуживания с низким уровнем выполнения графика движения грузовых поездов.

Премирование не распространяется на поездки, осуществляемые не на полных плечах обслуживания («брошенные» поезда), а также в случаях проследования участка по вариантному графику.

Итоги применения Положения о дополнительном премировании за сокращение времени за поездку по итогам работы за 6 месяцев 2014 года

Локомотивное депо	Поездной участок	Условие премирования	Размер премии	Дополнительное премирование					Среднее время за поездку в оба конца, час.					
				6 месяцев								2013	2014	± 2014 к 2013
				всего поездок	в т.ч. оплачено	% оплачено всем поездкам	сокращено времени, мин.	условное сокращение числен.	премировано чел.	премиальный фонд, руб.	размер премии на 1 чел., руб.			
Кемь	Кемь-Кандалакша-Кемь	Продолжительность поездки < нормы (90% от факта предыдущего года)	3,3% часовой тарифной ставки за отработанное время в поездке (5 руб.-маш., 3,8 руб.-п/маш за 1 мин.)	2791	597,0	21,4	16520	1,68	684	146973	214,9	21,82	20,63	-1,2
Кандалакша				4942	1100,0	22,3	32382	3,29	1189	309573	260,4	21,01	19,65	-1,4
Санкт-Петербург-Варшавский	Гатчина-Лужская-Гатчина			2313	341	14,7	11270	1,14	450	118326	262,9	11,31	11,26	-0,05
Дно	Дно-Шушары-Дно			809	0,0	0,0	0	0,00	0	0	0,0	20,8	21,5	0,7
Волховстрой	Волховстрой-Гатчина - Волховстрой			2855	160,0	5,6	9819	1,00	317	85785	270,6	16,5	18	1,5
Итого				13709	2198	16,0	69990	7,11	2640	660657	250,2			

Разработка единого положения о дополнительном премировании всех работников, участвующих в организации перевозочного процесса, за выполнение норм оборота локомотивных бригад



Цель ввода:

- исключение случаев несвоевременной доставки грузов;
- сокращение времени оборота локомотивной бригады.

Основными принципами данного положения должны стать:

- материальная ответственность каждой причастной службы за выполнение норм;
- мотивация работников разных подразделений к слаженной работе.

1. ОПРЕДЕЛИТЬ ДОЛЮ ОТВЕТСТВЕННОСТИ (ВЛИЯНИЯ) КАЖДОЙ СЛУЖБЫ (ДИРЕКЦИИ) НА ВЫПОЛНЕНИЕ ОБОРОТА ЛОКОМОТИВНОЙ БРИГАДЫ.



2. ПОРЯДОК ФОРМИРОВАНИЯ ПРЕМИАЛЬНОГО ФОНДА.

3. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПРЕМИРОВАНИЯ ВСЕХ ПРИЧАСТНЫХ РАБОТНИКОВ.

4. ПРИНЦИПЫ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ПРЕМИАЛЬНОГО ФОНДА МЕЖДУ СМЕЖНЫМИ СЛУЖБАМИ.

Дифференцированная оплата

Тарифная ставка машиниста грузового вида движения (11 разряд) 151,77 руб./ч.

130,52 руб./час.

Следование
пассажирам

$k_2 = 0,86$

БАЗА
151,77 руб./час.

-Подготовительно-
заключительные
операции;
- стоянки на
промежуточных
станциях

$k_1 = 1,05$

159,36 руб./час.

Время в
движении



Предложение круглого стола

- 1. Разработать положение о дополнительном премировании всех работников участвующих в перевозочном процессе путем применения единого показателя премирования.**
- 2. Подготовить пилотный проект «Введение дифференцированной оплаты труда локомотивных бригад» с применением понижающих, повышающих коэффициентов в зависимости от выполняемой работы.**

Введение положения о премировании и дифференцированной оплаты труда позволит увеличить мотивацию работников локомотивных бригад, повысит их удовлетворенность, что окажет положительное влияние на повышение безопасности движения поездов.

Спасибо за внимание!

Время в движении – 33 177 час.

Кол-во часов следования пассажиром – 11 602 час.

Увеличение фонда при применении повышающего коэффициента k_2 на время в движении:

$$\underline{33\ 177 * 151,77 * 0,05 = 251\ 763,66 \text{ руб.}}$$

Высвобождение фонда от применения понижающего коэффициента k_1 на время следования пассажиром: $11\ 602 * 151,77 * 0,14 = 246\ 516,98 \text{ руб.}$