

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ФОРМИРОВАНИЮ КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА У ПРОВОДНИКОВ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ

В статье рассмотрена корреляционная зависимость уровня производственного травматизма и текучести кадров на примере проводников пассажирских вагонов, проведен мониторинг состояния производственного травматизма, анализ уровня текучести кадров и вовлеченности персонала.

Ключевые слова: производственный травматизм, проводник пассажирского вагона, текучесть персонала, оценка вовлеченности, условия труда

EDN: FCKOKD



Л.Н. Кошель

Сбережение численности трудоспособного населения и развитие кадрового потенциала является одной из приоритетных задач обеспечения безопасности государства и гарантией его развития.

В рамках государственной программы Российской Федерации «Содействие занятости населения», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. №298 (в редакции постановления от 22 сентября 2023 г. №1556) [1], определена необходимость создания условий для формирования культуры безопасного труда и повышения эффективности мер, направленных на сохранение жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности.

С учетом вышеизложенного проведено исследование корреляционной зависимости уровня производственного травматизма и текучести кадров на примере проводников пассажирских вагонов.

В целях формирования условий труда, позволяющих сохранить трудоспособность проводников пасса-

жирских вагонов, ежегодного осуществляется мониторинг состояния производственного травматизма [4]. Анализируя сводные данные мониторинга с 2010 по 2023 годы отмечен нестабильный уровень травматизма с динамикой роста количества пострадавших в последние годы (рис. 1). Всего за 13 лет травмировано 297 работников.

В рамках проводимого анализа состояния производственного травматизма применен коэффициент частоты травмирования проводников пассажирских вагонов. Этот показатель характеризует динамику явления и выражается количеством несчастных случаев на производстве в определенный период с привязкой к одной тысяче человек.

Формула для расчета:

$$k_{\text{ч}} = K \cdot 1000 / C_{\text{к}},$$

где $k_{\text{ч}}$ — коэффициент частоты;

K — количество несчастных случаев в рассматриваемом периоде;

Кошель Лилиана Николаевна, главный специалист отдела охраны труда проекта акционерного общества «Федеральная пассажирская компания» (АО «ФПК»). Область научных интересов: железнодорожная гигиена, охрана труда, промышленная гигиена и санитария, железнодорожный транспорт. Автор восьми научных работ.

C_k — среднесписочное количество сотрудников в рассматриваемом периоде.

Исходя из расчета, средний показатель коэффициента частоты несчастных случаев среди проводников пассажирских вагонов за период с 2010 по 2023 годы составляет 0,68.

Необходимо отметить, что на протяжении последних трех лет коэффициент частоты травматизма ежегодно превышал уровень среднего показателя коэффициента.

Причины роста уровня травматизма среди проводников пассажирских вагонов, начиная с 2021 года, объясняются в том числе воздействием внешних факторов и сопоставимы с причинами превышения значений показателей производственного травматизма в целом по стране в части последствий мероприятий вследствие распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-19). Также высокий уровень травматизма связан с увеличенным спросом на пассажирские железнодорожные перевозки в дальнем сообщении в связи с вводимыми в последние годы ограничениями для выезда граждан нашей страны за границу и со значительным ростом внутреннего туризма в России.

Одновременно с анализом уровня производственного травматизма среди проводников пассажирских вагонов в рамках проведения социально-психологического исследования проведен анализ текучести кадров среди рассматриваемой категории работников, а также причин увольнения персонала [5].

Проблема высокого уровня текучести проводников пассажирских вагонов препятствует формированию квалифицированного коллектива, что влечет за собой снижение производственных показателей, эффективности и качества работы, трудовой дисциплины и, как следствие, неизбежно ведет к росту технологических

нарушений и случаев травмирования работников в процессе трудовой деятельности.

Согласно статистическим данным в период с 2017 по 2022 годы средний уровень текучести проводников пассажирских вагонов составил 15,6%, что соответствует естественному уровню текучести персонала для производственных предприятий, который находится в диапазоне 10–15%.

Однако в 2022 году отмечен значительный рост уровня текучести проводников пассажирских вагонов относительно его среднего значения при снижении среднесписочной численности работников, который составил 20,7 % (рис. 2).

Значительная доля уволившихся работников (49%) — это молодежь в возрасте до 35 лет. При этом достаточно высокий уровень текучести персонала в течение первого года работы — 30% (рис. 3).

Стоит отметить, что портрет увольняющегося проводника пассажирского вагона соответствует портрету работника, который входит в одну из основных групп риска, наиболее часто подверженных травмам. Так, согласно статистическим данным в период с 2010 по 2023 годы около 20% проводников, получивших травмы — это лица в возрасте до 30 лет со стажем работы до 1 года.

Данные факты свидетельствуют, что значительное количество травм происходит с работниками, неадаптированными к производственному процессу, не овладевшими трудовыми навыками и необходимыми профессиональными компетенциями.

В целях комплексного исследования уровня развития кадрового потенциала компании проведена оценка вовлеченности проводников пассажирских вагонов, которая непосредственно влияет на такой показатель, как текучесть кадров [6]. В опросе приняли участие 5,3 тыс. проводников пассажирских

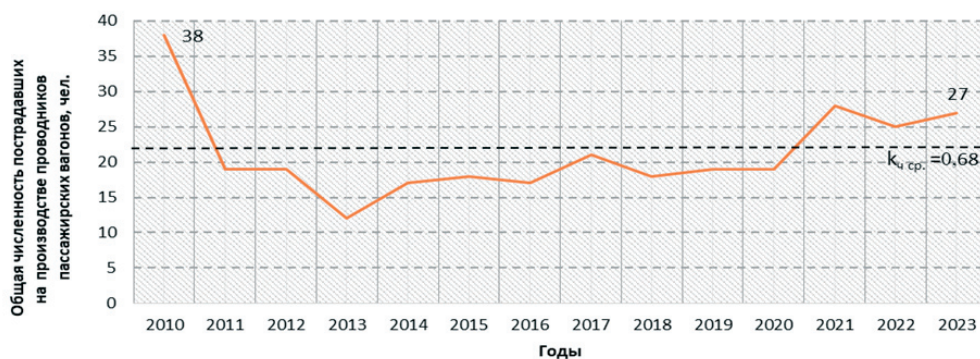


Рис. 1. Динамика производственного травматизма среди проводников пассажирских вагонов хозяйства пассажирских перевозок в дальнем сообщении

вагонов, что составляет 15,5% от всего штата данной категории работников.

Опрос проводился по основным 13 факторам трудовой жизни, таким как: информированность, непосредственный руководитель, соблюдение этических норм, санитарно-бытовые условия, руководство, баланс между работой и личной жизнью, признание и вознаграждение, условия труда, социальные льготы и гарантии, внутренние коммуникации, работа аутсорсинга, обучение и развитие, карьерные возможности.

При оценке фактора «условия труда» проводниками рассматривались и анализировались следующие составляющие показатели: положительные изменения в части развития функционала программного обеспечения, удовлетворение от выполнения ежедневных рабочих обязанностей, удовлетворение от результатов работы, интенсивность труда (количество выходных дней в месяц, за исключением массовых перевозок), соблюдение графика работы.

Несмотря на то, что в целом данный фактор трудовой жизни находится в зоне нейтральных значений

(53%), однако 2 составляющих показателя находятся в зоне неудовлетворенности: «интенсивность труда» — 44% и «соблюдение графика работы» — 41% (рис. 4).

Как следствие, несоблюдение междусменного отдыха, непредоставление отпуска или вызов из отпуска, подтверждают наличие предпосылок у работников к переутомлению, высокому уровню стресса, ухудшению работы мозга и памяти, хронической усталости и, как следствие, профессиональному выгоранию проводников пассажирских вагонов, что напрямую влияет на безопасность труда и уровень производственного травматизма.

Стоит отметить, что анализ опроса и анкет уволившихся проводников пассажирских вагонов показал, что одной из основных причин увольнения является неудовлетворенность условиями труда (702 чел. или 33%).

При оценке фактора «санитарно-бытовые условия» рассматривалась удовлетворенность состоянием и оснащением: туалетных комнат, камер хранения (для личных вещей), гладильных комнат, комнат приема

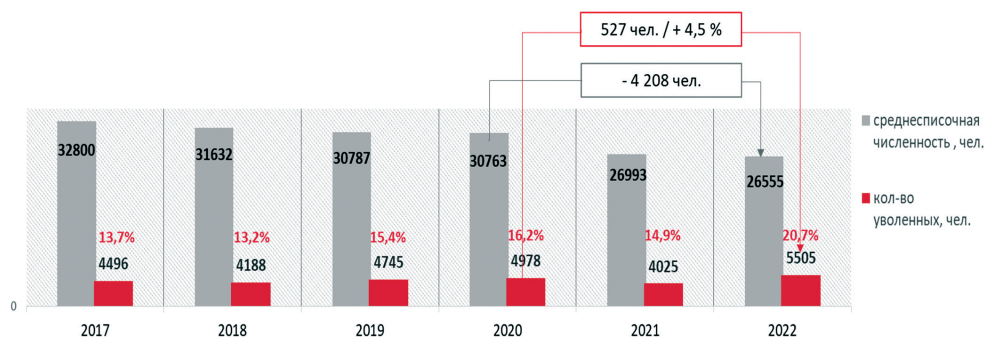


Рис. 2. Уровень текучести проводников пассажирских вагонов

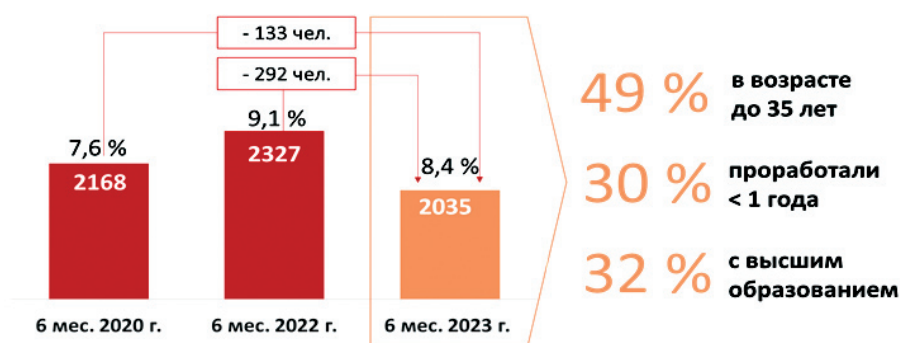


Рис. 3. Портрет увольняющегося проводника пассажирского вагона

пищи, душевых комнат, служебных помещений вагона (купе для отдыха, служебное купе).

Данный фактор в целом также расположен в зоне нейтральных значений (62%), однако показатель «оснащение служебных помещений вагонов (купе для отдыха, служебное купе)» находится в секторе неудовлетворенности с показателем, равным 45% (рис. 5), что в очередной раз подтверждает пренебрежение отдыхом персонала.

Проанализировав основные причины неудовлетворенности персонала в части условий труда, приходится делать неутешительные выводы, что ради достижения таких целей, как «клиентоориентированный подход», «качество сервиса», «удовлетворенность пассажиров», обесценивается такой важный компонент продуктивности и эффективности работы, а также качественной жизни персонала, как отдых.

Качественный отдых влияет на концентрацию внимания работника, на эффективность восприятия окружающей действительности, быстроту реакции, точность, координацию, темп, что особенно важно в рамках трудовой деятельности проводников пассажирских вагонов, работа которых связана с повышенной опасностью.

Стоит отметить, что согласно статистическим данным Роструда [2], а также хозяйства пассажирских перевозок в дальнем сообщении, значительное влияние на уровень производственного травматизма имеет человеческий фактор.

Термин «человеческий фактор» впервые упомянул английский экономист Бенджамин Сибом в 1921 году. В конце 50-х годов в Европе и в СССР термин приравнивали к понятию эргономики, которая была призвана определить место человека в некой системе, обеспе-

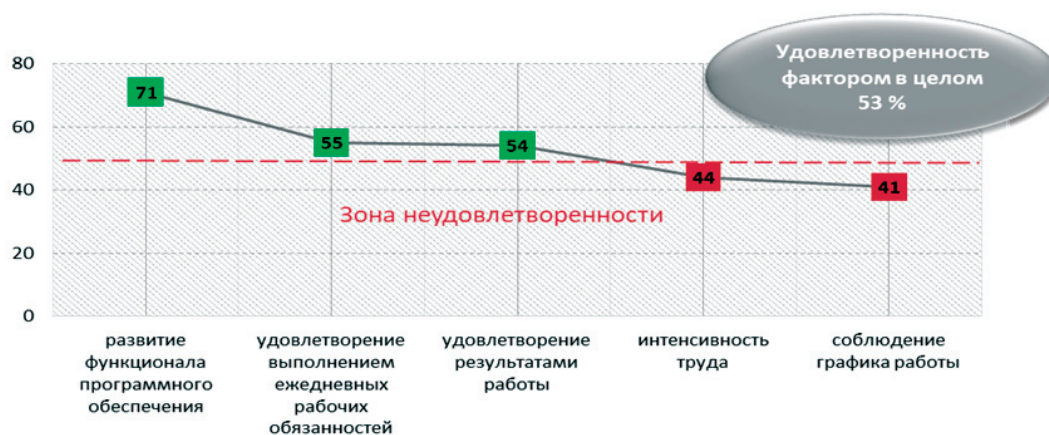


Рис. 4. Составляющие показатели фактора «условия труда»

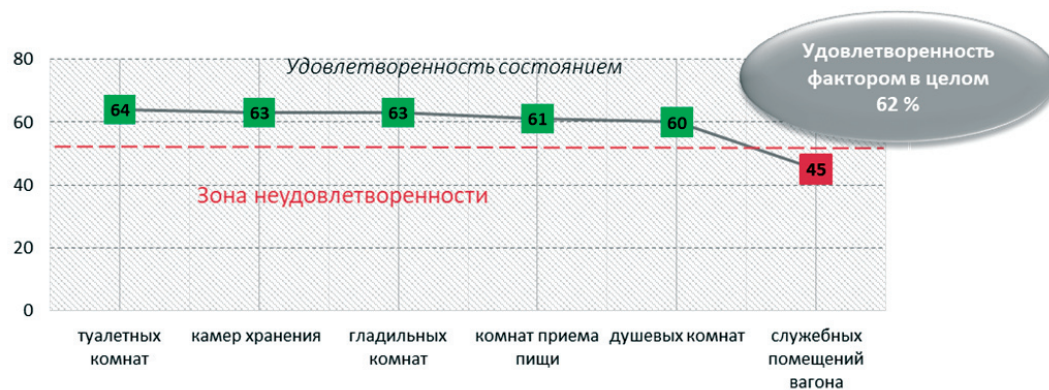


Рис. 5. Составляющие показатели фактора «санитарно-бытовые условия»

чить его комфортное пребывание в ней, с помощью чего улучшить качество работы и повысить эффективность. Постепенно понятие человеческого фактора стало ассоциироваться с ошибочностью принятых человеком решений, которые проявляются в его действиях и поступках [3].

Одной из причин принятия человеком ошибочных решений является нарушение его физического или эмоционального состояния, к которому и ведет пренебрежение отдыхом. В свою очередь, неверные и несвоевременные действия создают опасную ситуацию, которая и приводят к риску возникновения несчастных случаев. Как следствие, подтверждается прямая взаимосвязь между высоким уровнем производственного травматизма среди проводников пассажирских вагонов и низким качеством отдыха работников, о чем свидетельствует уровень неудовлетворенности персонала в части интенсивности труда, соблюдения графика работы, а также оснащения служебных помещений вагонов (купе для отдыха, служебного купе).

Одновременно с этим отсутствие полноценного отдыха влияет на уровень стресса в организме, высокое значение которого впоследствии ведет к выгоранию и эмоциональному истощению человека, что непосредственно влияет на такой показатель, как текучесть персонала.

Повышение мотивации к труду должно выстраиваться при непосредственном соблюдении баланса труда и отдыха.

В целях формирования культуры безопасного труда требуется гармоничное распределение приоритетов между ключевыми жизненными компонентами — работа и отдых, которое позволит достичь эффективности труда проводников пассажирских вагонов, повысит уровень удовлетворенности персонала в части условий труда и организации рабочего процесса в Компании в сочетании с безусловным соблюдением требований безопасности при выполнении всех трудовых функций. 

Литература

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 298 (в редакции Постановления от 22 сентября 2023 г. № 1556). - URL: <https://docs.cntd.ru/document/499091781?ysclid=m4sg4ta0l9910072232> (дата обращения: 17.12.2024). - Режим доступа : Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. - Текст : электронный.
2. Отчет о деятельности Федеральной службы по труду и занятости 2023. - URL: https://rostrud.gov.ru/upload/iblock/c0a/otchet-rostrud-2023_web.pdf (дата обращения: 17.12.2024). - Текст : электронный.
3. Человеческий фактор : в 6 т. / под ред. Г. Салвенди ; перевод с английского ; под общ. ред. [и с предисл.] В. П. Зинченко, В. М. Мунипова. - Москва : Мир, 1991. - Текст : непосредственный.
4. Статистические данные о состоянии производственного травматизма и охраны труда в АО «ФПК». - Москва, 2024. - Текст : непосредственный.
5. Справочно-аналитический материал по текучести проводников пассажирских вагонов. - Москва, 2022. - Текст : непосредственный.
6. Результаты единого опроса вовлеченности проводников пассажирских вагонов. - Москва, 2022. - Текст : непосредственный.