

ПРОБЛЕМА СКЛАДНОСТІ ПРАЦІ У ВОДІЇВ

*У статті висвітлено проблеми праці водіїв; залежність продуктивності праці водіїв від її складності; рівень показників складності праці; особливості організації праці водіїв. Розкрито підходи до надання якісного перевезення пасажирів. Виявлено фактори, які впливають на емоційну напругу водія й заважають його роботі.**

Ключові слова: складність праці, пасажирський транспорт, емоційний стан, продуктивність праці, автомобіль, дорога, безпека дорожнього руху.

Життя сучасного суспільства неможливо уявити без транспорту. Найбільш важливим для міських перевезень є автомобільний транспорт, експлуатація якого пов'язана зі значними трудовими витратами та проблемами міських розв'язок і комунікацій. Безсумнівно, праця водіїв, як і будь-яка інша діяльність, вимагає витрат фізичних і емоційних ресурсів. Оцінка трудомісткості роботи, виконуваної водіями, є актуальним і дуже важливим чинником для визначення найбільш раціональної оплати їх праці, режиму відпочинку, харчування, створення якомога комфортніших умов роботи, підвищення престижності професії, факторів, які стимулюють їх до більш якісної роботи. На сьогодні у сфері транспортних послуг (зокрема пасажирських перевезень) проводять велику кількість різноманітних досліджень. Їх результати дуже важливі, оскільки транспортне обслуговування населення є одним з елементів сфери послуг [1].

Міський пасажирський транспорт – частина єдиної транспортної системи країни. Висока якість транспортних послуг є необхідною умовою відтворення робочої сили, що визначає рівень соціального та економічного розвитку країни.

Трудова діяльність водія, крім керування автобусом, також містить участь у поточному ремонті та технічному обслуговуванні автобуса, підготовку до виїзду на лінію й оформлення необхідних документів. Часто водій виконує обов'язки кондуктора та контролера.

До обов'язків водія входить безперервний контроль за роботою агрегатів автомобіля за показниками приладів, спостереження за різними об'єктами обстановки руху (дорогою, дорожніми знаками, іншими транспортними засобами, пішоходами тощо), а також увага до стану та поведінки пасажирів.

Керування автобусом визначається складним комплексом різних дій:
– перцептивних (від лат. *perceptio* – сприйняття) – спрямовані на вирішення різноманітних перцептивних задач, таких як виявлення, розрізнення, ідентифікація, формування образу, впізнання; відображають різні параметри системи водій – автомобіль – середовище – рух;

- інтелектуальних виявляються в осмисленні отриманої інформації та зіставленні її з метою поїздки, накопиченим досвідом, технічною характеристикою автомобіля, правилами дорожнього руху;
- моторних – є складно координованим впливом на органи керування автомобілем.

Таким чином, актуальність дослідження зумовлена загостренням суперечностей між об'єктивною необхідністю підвищення якості перевезень і складністю праці водіїв.

Метою статті є розгляд проблем, пов'язаних зі складністю праці водіїв, яка залежить від факторів, що детерміновані діями водія й не залежать від рівня його підготовки (справність транспортного засобу, стан дорожнього покриття, рівень транспортного напруження на дорозі), а також від тих факторів, які відображають професіоналізм водія (рівень сформованості процесів уваги, комунікабельності, стаж керування транспортним засобом).

Розглядаючи проблеми складності праці водіїв, насамперед, слід з'ясувати суть поняття “праця”. І. Нагаєва, І. Улицька вважають, що це складне соціально-економічне явище. *Праця* – це процес впливу людини на предмети праці з метою задоволення своїх потреб. *Складність праці* – основна об'єктивна характеристика якості праці, значна ознака кваліфікованої праці, її сутність, що визначається змістом процесу праці, тобто складом виконуваних функцій і особливо наявністю творчих елементів, підвищеної відповідальності й функцій управління в роботі; виявляється у вимогах до кваліфікації виконавців – їх загальної та спеціальної підготовки [1].

У праці І. Кулінцева як основний показник рівня складності робіт і кваліфікації робітників визначити тарифний (кваліфікаційний) розряд. Тарифікацію праці робітників здійснюють переважно в межах I–VI розрядів. Кваліфікаційний розряд робочого встановлюють залежно від оцінки їх складності – шляхом детального аналізу змісту робіт. При цьому враховують: складність застосування (інструментів, пристосувань, приладів тощо) предметів праці й технологічних процесів, а також роль працівника в їх здійсненні, яка визначається рівнем механізації праці; широту комплексу виконуваних операцій у межах робочого завдання; ступінь самостійності і відповідальності працівника при виконанні конкретної роботи [2].

Кожна галузь відповідно до специфіки процесів виробництва має певні особливості в організації праці свого персоналу. На автомобільному транспорті ці особливості пов'язані з людськими факторами: праця водіїв відбувається поза трудовим колективом. Водій відчуває нервово-емоційне перевантаження, для нього характерним є поняття “робоче місце” – автомобіль і “робоча зона” – дорога, АТП, АЗС тощо, які визначаються підвищеною небезпекою. Від роботи водіїв багато в чому залежить виконання плану перевезень, тому одним з найважливіших завдань є оптимальна організація їх праці, що має ряд особливостей:

– основна робота водіїв відбувається поза підприємством, тому і її результати значною мірою залежать від ініціативи водіїв;

– на відміну від промислового підприємства, на результати діяльності АТП багато в чому впливають зовнішні фактори (стан доріг, кліматичні умови, інтенсивність руху транспорту на маршруті тощо), через які можливі зміни у видах і обсягах робіт водіїв;

– оскільки робота водіїв відбувається у відриві від виробничого колективу, на відкритому повітрі й пов'язана з впливом на них метеорологічних факторів, що залежать від кліматичної зони, пори року, умов погоди, підвищується значущість впливу суб'єктивних факторів на результати діяльності водіїв і безпеку руху;

– тривалість робочої зміни водіїв сягає в багатьох випадках 10–12 годин (при дотриманні місячного балансу робочого часу) без суворо регламентованої обідньої перерви (її час важко регламентувати);

– з двох видів навантажень, що діють на людину в процесі праці (фізичної і нервово-емоційної), у водія переважає нервово-емоційне.

Ці специфічні умови слід враховувати в комплексі заходів з організації нормування праці на АТП.

Складність праці є однією з головних складових її оплати. Велике значення для підвищення продуктивності праці, збільшення обсягу пасажирських перевезень має поліпшення організації нормування заробітної плати. Виконанню цих завдань має сприяти чітке визначення змісту, застосування та дотримання чинного законодавства щодо заробітної плати.

За твердженням І. Кулінцева, Е. Каран, Ю. Бобильова, Н. Терентьєва, для ефективного визначення складності праці у водіїв необхідно розглянути такі фактори:

1. *Технічні*: тип транспортного засобу, технічний стан рухомого складу, вантажопідйомність транспортного засобу, повна маса автомобіля, динамічні якості автомобіля, габарити транспортного засобу, наявність причепа.

2. *Технологічні*: тип маршруту, спосіб доставки вантажу, наявність спеціального обладнання на автомобілі, спосіб виробництва вантажно-розвантажувальних робіт, клас вантажу, габарити вантажу (для великовагових великогабаритних вантажів).

3. *Організаційні*: стабільність маршруту, інтенсивність руху, пасажиропотік, протяжність маршруту, частота зупиночних пунктів, контроль за регулярністю руху, непрямолінійність маршруту, пропускна здатність зупиночних пунктів, напруженість техніко-експлуатаційних показників, пересіченість маршруту, наявність спецполоси для руху автобуса, графік доставки вантажу, перевезення у зворотному напрямку.

4. *Дорожньо-кліматичні*: тип дорожнього покриття, стан покриття, природно-кліматичні, робота в кар'єрах, в гірських умовах.

5. *Економічні*: форми й системи оплати праці, організація праці, форми нарахування та розподілу заробітної плати в бригаді, економічні результати діяльності підприємств.

6. *Соціальні*: кваліфікація, вік водія, стаж роботи, режим праці, тривалість робочого дня, рівень трудової дисципліни, поєднання обов'язків, сучасна інфраструктура АТП.

7. *Ергономічні*: зручність розташування важелів управління, наявність токсичних речовин у кабіні, рівень шуму й вібрації, температура в кабіні, вентильація в кабіні, запиленість, коефіцієнт оглядовості, теплова радіація, освітленість приладів, вологість повітря, освітленість у кабіні, розмір кабіни.

8. *Організаційно-технічні*: інтенсивність руху, пропускна здатність дороги, частота перехресть зі світлофорами, дозволена швидкість на ділянках маршруту [2; 3].

Наведені фактори за характером свого впливу на водія доцільно поділити на *пасивні* (тобто такі, що не залежать від водія та АТП) й *активні* (це ті фактори, які безпосередньо залежать від водія). Їх співвідношення визначає ступінь значущості впливу складності праці водія на кінцеві показники виробничо-господарської діяльності АТП [4].

Проблема надійності дорожнього руху вимагає знань зв'язку між психофізіологічними показниками роботи водія під час руху й дорожніми умовами руху автомобіля. Вважаємо, що на надійності роботи водія однаково негативно позначається як високий, так і низький рівень інформаційного завантаження (сприйняття інформації, яка оточує та супроводжує водія під час маршруту). Основними факторами, що постійно викликають інформаційне перевантаження водія й надмірно високий рівень емоційної напруженості є інтенсивність транспортного потоку, швидкість руху автомобіля та стан дороги. Крім них, стресові ситуації можуть бути спричинені помилками сприйняття, що зумовлені суб'єктивною та об'єктивною дорожньою обстановкою, яку важко прогнозувати.

Для підтримки емоційної напруженості водія в оптимальних межах необхідне постійне надходження до нього деякого обсягу нової інформації про умови руху та навколишнього простору. Істотну роль у забезпеченні надійності дій водія відіграє його здатність сприймати та переробляти інформацію. Якість засвоєння інформації залежить, головним чином, від її кількості.

Весь обсяг інформації, яка надходить до водія, можна поділити на групи, кожна з яких характеризує один з елементів комплексу "водій – автомобіль – дорога – середовище": траса дороги, дорожньо-транспортні ситуації, засоби регулювання руху, джерела підвищеної небезпеки (пішоходи, бічні перешкоди, утруднення габариту проїзду, тварини), інтенсивність зустрічного й попутного руху, інформація про погодні умови. Цінність інформації кожної з таких груп зумовлена їх впливом на режим і безпеку руху. Залежно від цього визначається емоційна напруженість водія.

З усіх елементів придорожнього простору тільки інформація про рух автомобілів має для водія постійну новизну. Вперше проїжджаючи по до-

розі, водій сприймає інформацію вибірково, виділяючи із загального потоку тільки значну. Свою увагу він розподіляє не рівномірно на всі об'єкти, а концентрує її на тих, що є найбільш цінними для певної ситуації. Однак у випадках, коли навантаження вище від припустимого, водій може не помітити сигналу світлофора або заборонний дорожній знак (наприклад, якщо його увага зосереджена на складних перестроюваннях автомобілів у рядах). Це пояснюється тим, що надійність розшифрування інформації водієм знижується в міру віддалення об'єкта від центральної частини сітківки ока.

Психофізіологічні характеристики визначають здатність водія сприймати дорожню інформацію, осмислювати її, приймати рішення й своєчасно реагувати на зміни в дорожній ситуації. До таких характеристик належать сприйняття (відчуття), увага, мислення, пам'ять, емоції, воля, а також особистісні якості. Розрізняють відчуття зорові, слухові, нюхові, шкірні, вібраційні, рухові тощо. У процесі руху зоровий аналізатор є основним джерелом інформації про навколишнє людині обстановці. Якщо знизити можливість бачити дорожню зупинку, то це може спричинити збільшення кількості ДТП.

Суть водійської діяльності полягає в складній психологічній взаємодії водія й умов руху. Під умовами руху мають на увазі всю сукупність характеристик і параметрів проїжджої частини дороги, придорожного простору, дорожніх знаків, покажчиків, сигналів світлофора, видимості, оглядовості, щільності і склад транспортного потоку, дорожньо-транспортні ситуації, тобто середовище, в якому здійснюється керування транспортним засобом [6].

У зв'язку з тим, що з'являється все більше фактів, які підтверджують взаємозв'язок між психофізіологічними характеристиками водія та аварійністю на дорогах, стає актуальним питання про проведення дослідження професійно важливих якостей усіх кандидатів у водії. Очевидно, що тут слід почати з підготовки водіїв, тобто проводити подібні дослідження в автошколах на початковому етапі навчання. Діагностика психологічних особливостей водіїв з будь-якою метою передбачає виявлення характеристик низького, середнього, достатнього та відмінного рівнів функціонування з урахуванням виду перевезень і надійності водія.

Для підвищення якості обслуговування пасажирських перевезень (ПП) з боку перевізника необхідними є такі заходи:

- розробка нормативів якості ПП;
- визначення й уточнення вимог до якості перевезень стосовно цього міста на основі підвищення росту вимог до якості й досягнень у сфері управління якістю;
- планування підвищення рівня якості ПП;
- розробка організаційно-технічних заходів з удосконалення транспортного виробництва на всіх його ділянках з метою досягнення встановлення нормативів якості;
- розвиток і постійне вдосконалення виробничо-технічної бази для забезпечення високої експлуатаційної надійності рухомого складу;
- моральне та матеріальне стимулювання підвищення якості праці окремих працівників і колективу підприємства загалом;

- забезпечення оперативної інформації про ефективність та якість праці на всіх ділянках виробництва, аналіз цієї інформації для виявлення відхилень від нормативів і усунення причин, що викликають ці відхилення;
- контроль над реалізацією розроблених заходів.

Таким чином, у сучасних умовах відбувається активне формування системи управління якістю пасажирських перевезень. Пасажири приділяють все більше уваги якості послуг, змушуючи тим самим перевізників конкурувати між собою і, зрештою, прагнути до надання більш якісних послуг. Необхідно враховувати й той факт, що з погляду пасажирів якість транспортних послуг визначається багато в чому тимчасовими витратами на поїздку. А ці тимчасові витрати залежать не тільки від якості послуг, що надаються перевізниками, а й від інших факторів: завантаженості вулично-дорожньої мережі та ступеня її розвитку, досконалості схем організації руху в межах маршрутів, технічного стану рухомого складу пасажирського транспорту тощо. Таким чином, питання про якість ПП вимагає комплексного підходу, що включає розгляд питань економіки, маркетингу, безпеки руху, дорожнього будівництва та обслуговування, унормування й збагачення змісту відповідно до зазначених вимог в аспекті професійної підготовки водіїв.

Висновки. Отже, складність праці водіїв безпосередньо пов'язана з їх психоемоційним станом. Від їх роботи багато в чому залежить виконання плану перевезень, тому одним з найважливіших завдань є оптимальна організація праці водіїв, а також систематизація їх професійної підготовки з урахуванням факторів праці та суспільних вимог.

Перспективи наших подальших досліджень полягають у обґрунтуванні технології формування культури праці у майбутніх водіїв, що сприятиме підвищенню рівня обслуговування міських перевезень.

Список використаної літератури

1. Нагаева И.Д. Организация и оплата труда на автомобильном транспорте / И. Д. Нагаева, И. М. Улицкая. – Москва : Транспорт, 1989.
2. Кулинцев И. И. Экономика и социология труда / И. И. Кулинцев. – Москва : Центр экономики и маркетинга, 2001.
3. Каран Е. Д. Алгоритмы труда операторов дорожных машин / Е. Д. Каран, Ю. О. Бобылев, Н. М. Терентьева. – МАДИ-М, 1981.
4. Мишуринов В.М. Надежность водителя и безопасность движения / В. М. Мишуринов, А. Н. Романов. – Москва, 1990. – 167 с.
5. Горев А. Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения : учеб. пособ. для студ. высш. учеб. завед. / А. Э. Горев, Е. М. Олещенко. – Москва : Академия, 2006. – С. 137.
6. Коноплянко В. И. Основы управления автомобилем и безопасность дорожного движения : учеб. пособ. / В. И. Коноплянко, В. В. Зырянов, Ю. В. Воробьев. – Москва : Высш. шк. 2005. – 271 с.
7. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.webkurovnik.ru/kartgotrab.asp?id=-135139>.

Стаття надійшла до редакції 11.08.2014.

Савченко О. С. Проблема сложности труда у водителей

В статье исследуются проблемы труда водителей; зависимость производительности труда водителей от ее сложности; уровень показателей сложности тру-

да; особенности организации труда водителей. Раскрыты подходы для предоставления качественной перевозки пассажиров. Выявлены факторы, влияющие на эмоциональное напряжение водителя и мешающие его работе.

Ключевые слова: *сложность труда, пассажирский транспорт, эмоциональное состояние, производительность труда, автомобиль, дорога, безопасность дорожного движения.*

Savchenko O. The Complexity of Work at Drivers

This paper investigates the problem of labor drivers; dependence of productivity drivers of its complexity; performance level of complexity of work; features of the organization of work of drivers; disclosed approaches for providing quality of passenger transportation. The factors that affect the emotional stress of the driver and prevent its operation. We examined the levels of increasing labor productivity drivers; increase in passenger traffic; characteristics of psycho-physiological state of the driver. Were given measures to improve the quality of passenger service. Studied are driver's activity, which is a complex psychological interaction between the driver and the driving conditions.

Complexity of the work depends on the drivers of mental and emotional state of the driver from his work depends largely on the plan transportation. Therefore, one of the most important tasks is the optimal organization of work of drivers, as well as the systematization of training future drivers in accordance factors of labor and social demands.

Key words: *complexity of the work, passenger transport, emotional state, productivity, car, road, road safety.*