

РАЗРАБОТКА ГРАФИКА СМЕННОСТИ ПО МАРШРУТУ

Костенко Анастасия Александровна

аспирант, Академия строительства и архитектуры ДГТУ, РФ, г. Ростов – на – Дону

Еремина Любовь Валерьевна

канд. экон. наук, доцент, Академия строительства и архитектуры ДГТУ, РФ, г. Ростов – на – Дону

THE SHEDULING OF SHIFT DRIVERS ON THE ROUTE

Anastasiya Kostenko

postgraduate student ,Academy of construction and architecture of Don State Technical University, Russia, Rostov – on - Don

Lubov Eremina

candidate of economics, associate professor, Academy of construction and architecture of Don State Technical University, Russia, Rostov – on - Don

Аннотация. Статья посвящена проблемам составления режима труда и отдыха водителей в соответствии с международной конвенцией (ЕСТР) и с учетом графика сменности водителей. Даны рекомендации по составлению графика сменности водителей.

Abstract. The article is devoted to drafting work and rest of drivers in accordance with the International Convection and the schedule shift drivers. The recommendations for scheduling shift drivers.

Ключевые слова: график сменности; автотранспортное средство; международная конвенция; двухсменный график работы; еженедельный отдых; водитель.

Keywords: the schedule of shift; the vehicle; the International Convection; two - shift work schedule; the weekly rest; a driver.

Транспорт является одной из главных отраслей любого государства, важнейшим фактором эффективного развития экономики. Актуальность данной статьи заключается в том, что в целях повышения конкурентоспособности автотранспортные предприятия сокращают режим труда и отдыха водителей, нарушая международную конвенцию ЕСТР, что приводит к сокращению времени доставки груза. Это влечет за собой рассеивание внимания водителя и увеличение времени реакции на дорожную ситуацию. В результате чего возникает дорожно-транспортное происшествие.

Грузовой подвижной состав в состоянии перевозить товар «от двери до двери», избавляя отправителя от необходимости лишних перевозок. Грузовой подвижной состав – рентабельный вид транспорта для перевозки на короткие расстояния.

Основной категорией рабочих на автомобильном транспорте являются водители, которые испытывают нервно – эмоциональную перегрузку. Процесс управления транспортным средством представляет собой сложный комплекс различных действий, отображение различных параметров системы водитель – автомобиль – среда движения; интеллектуальных – осмысливание полученной информации и сопоставление ее с уже имеющейся информацией.

График сменности для водителей представляет собой документ, отображающий учет времени работы водителей. Главное правило, которое предъявляется при составлении этой бумаги – время работы водителей, которое измеряется в часах, не должно превышать максимальной продолжительности рабочей смены; при этом общее количество смен (при суммированном учете рабочего времени) должно обеспечивать соблюдение норм рабочего времени за учетный период.

Общее правило гласит: в течение одной смены без перерыва водитель может управлять автомобилем не более 9 часов. Однако если в организации введен суммированный учет рабочего времени, то управлять автотранспортным средством водитель без перерыва может до 10 часов в смену, но не более 2 раз за одну неделю.

В рабочее время водителей будет включаться не только промежуток, в течение которого они управляют автотранспортным средством, но и тот временной отрезок, когда они отдыхают, подготавливают транспорт к выезду, проходят медосмотр, ожидают погрузку и т.д.

В графике сменности должны быть разъяснения о том, сколько:

1. рабочих смен было в месяце;
2. составляет продолжительность одной смены;
3. длится перерыв отдыха;
4. имеется работающих водителей;
5. составляет норма рабочего времени.

Далее в графике, как правило, представляется таблица, которая фиксирует режим рабочего времени и отдыха для водителей. Она состоит из следующих граф:

- указание на смены (1,2,3 и т.д.)
- время выезда на маршрут;
- время окончания смены;
- перерыв , который используется для отдыха и питания;
- время возвращения с маршрута;
- окончание смены.

График сменности для водителей, осуществляющих международные перевозки, осуществляется по регламенту ЕСТР и с соблюдением схемы графика сменности водителей.

ЕСТР – это Европейское соглашение о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки. Для облегчения понимания и чтения Европейского соглашения подготовлен сводный вариант этого Соглашения, в который были включены соответствующие поправки, принятые с момента его заключения.

Согласно регламенту (по ЕСТР) относительно соблюдения водителями автотранспортных средств режима работы/отдыха, продолжительность управления транспортом в течение суток не может превышать девяти часов (Ст. 6.1 ЕСТР).

Продолжительность управления автотранспортом дважды на протяжении любой недели может быть увеличена до десяти часов (Ст. 6.1 ЕСТР).

После того, как водитель управлял транспортным средством на протяжении 4,5 часов, он обязан сделать перерыв, который не может быть меньше 45 минут, если период отдыха еще не наступил (Ст. 7.1 ЕСТР).

Перерыв длиной сорок пять минут разрешается заменить отдыхом, продолжительностью не меньше пятнадцати минут каждый, распределенным во время периода управления или после его завершения.

После ежедневных шести периодов управления водителю обязаны предоставить еженедельный отдых (Ст. 8.3 ЕСТР).

Еженедельный отдых можно отложить до конца шестого дня. При условии, что продолжительность управления за все дни не превысила максимального времени, и оно в сумме соответствует шести ежедневным периодам управления автотранспортом (Ст. 6.2 ЕСТР).

Водителю в течение двадцати четырех часов должен предоставляться ежедневный непрерывный отдых, при этом его продолжительность не может быть меньше одиннадцати часов. Период непрерывного отдыха разрешается сокращать до девяти часов, но не больше трех раз на протяжении любой одной недели, но при условии, что в качестве компенсации не позже конца будущей недели водителю будет предоставлен отдых, имеющий эквивалентную продолжительность (Ст. 8.1 ЕСТР). Продолжительность отдыха разрешается разбить на два-три периода на протяжении двадцати четырех часов, при условии, что один из них составит не менее восьми непрерывных часов. В данном случае продолжительность отдыха водителя в течение суток требуется увеличить до двенадцати часов (Ст. 8.1 ЕСТР). Любой случай сокращения периода отдыха должен компенсироваться равным по времени отдыхом, если оно полностью используется не позже конца третьей недели, следующей за данной неделей (Ст. 8.3 ЕСТР). Период отдыха, который начался в течение одной недели, а затем продолжился на протяжении следующей, разрешается присоединять к одной из этих двух недель (Ст. 8.4 ЕСТР).

Любой отдых, предоставляемый в качестве компенсации за сокращение по каким-либо причинам периода отдыха ежедневного и/или еженедельного, обязательно должен быть присоединен к другому периоду отдыха, длительность которого не может быть меньше восьми часов, и предоставляется согласно просьбе водителя в месте его прописки или стоянки автотранспортного средства (Ст. 8.6 ЕСТР).

Если на протяжении каждых тридцати часов управляли транспортным средством не менее двух водителей, то у каждого из них должен быть период отдыха, имеющий продолжительность не меньше последовательных восьми часов (Ст. 8.2 ЕСТР).

Таким образом, исходя из международной конвенции ЕСТР и с учетом графика сменности водителей по маршруту, составим таблицу 1.

Таблица 1

Вариант графика сменности водителей в течение рабочей недели на маршруте

День недели	Водитель	Продолжительность, ч	График								Итог ч	
ПН	1	9	4:30	0:45	4:30	0:15			2:30	24		
	2	10	4:30	0:45	3:00	0:45	2:30	1:00				
ВТ	1	10	5:30	4:30	0:45	3:00	0:45	2:30	0:15	24		
	2	9		4:30	0:45	1:30						
СР	1	9		8:00	4:30	0:45	4:30	0:15		24		
	2	10	3:00		3:00							
ЧТ	1	10						8:00	4:30	0:45	2:15	24
	2	9	0:45	4:30	0:45	2:30						
ПТ	1	9	0:45	3:15	0:15	8:00	2:00				24	
	2	9	4:30	0:45	4:30							
СБ	1	9	2:30	0:45	4:30	0:15					24	
	2	9	4:30	0:45	4:30							
ВС	1	ОТДЫХ										
	2											
Общее время	1	47										
	2	47										

Исходя из вышеизложенного, следует вывод: двухсменный график работы в определенной мере нарушает обычный ритм труда и бодрствования водителя. Сверхурочные часы работы, недостаточная продолжительность сна перед сменой, крайне малые по продолжительности перерывы для отдыха и обеда водителя сказываются на состоянии его здоровья, работоспособности и безопасности движения. Поэтому одной из важней задач является правильная организация труда водителей. Соблюдение работодателями всех условий конвенции ЕСТР не нарушает режима труда и отдыха водителей.

Список литературы:

1. Беспалов Р.С. Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки / Беспалов Р.С. – М.: «Вершина», 2008. – С. 317..
2. Еремина Л.В. Международные автомобильные перевозки: [учебное пособие] / Еремина Л.В.; М-во образования и науки РФ, Рост. гос. строит. ун-т. – Ростов – на – Дону: РГСУ, 2013. – 236 с.
3. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Женева, 1 июля 1970 г.)/ сводный текст [Электронный ресурс] - URL: <http://base.garant.ru> (дата обращения 30.01.2017)