

УДК 033

## МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА ТРУД ВОДИТЕЛЕЙ

Усманова М.Н.

Юсупов А.Р.

Ташкентский государственный  
транспортный университет

*Аннотация:* В статье представлены методы исследования социально-экономических факторов, отражающие проблемы безопасности индивида в системе дорожного движения. Отбор показателей социально-экономического характера влияющего на безопасность дорожного движения.

*Ключевые слова:* дорожно-транспортные происшествия; социально-экономические факторы; безопасность движения; труд водителя

## RESEARCH METHODS OF SOCIO-ECONOMIC FACTORS AFFECTING DRIVERS' LABOR

*Annotation:* The article presents the methods for studying socio-economic factors that reflect the problems of an individual's safety in the traffic system. The selection of socio-economic indicators affecting road safety.

*Key words:* traffic accidents, socio-economic factors, traffic safety, driver labor.

В стране за последние годы проблема обеспечения безопасности дорожного движения (ОБДД) поднята на уровень задач государственной важности, намечен и уже осуществлен ряд мероприятий по сокращению аварийности и снижению тяжести последствий ДТП.

Современный уровень автомобильного процесса требует организации широких исследований, объектом которых становятся основные компоненты системы ВАДС. Данные комплекс относится к числу функционирующих систем, т.е. находится в динамическом режиме.

Степень ОБДД в тех или иных конкретных условиях определяется совершенством и полнотой взаимного соответствия компонентов системы

ВАДС[(8,9,10,11,13)], являющейся обобщенным синтетическим комплексом, который зависит от множества социологических, технических, физиологических и психологических факторов, влияющих на БДД. ДТП можно охарактеризовать как «рассогласование» взаимодействия звеньев системы ВАДС[1,2].

Таким образом, для повышения эффективности мероприятий по борьбе с ДТП необходимо определения наиболее емких показателей и факторов, под воздействием которых возможно исключение причин происшествия[2,3,5]. Существующие до сих пор критерии подхода к оценкам причин ДТП однозначны-виноват водитель. Об этом свидетельствуют данные зарубежной и нашей отечественной статистики причин ДТП около: водитель-75%, автомобиль-15%, дорога-10%.

Водитель-управляющее звено названной системы, поэтому проблему БД следует рассматривать не только как техническую, но и как социальную[. Нами в основном изучены социально-экономические факторы, влияющие на безопасность движения (БД). Среди социально-экономических факторов-текучесть водительских кадров, влияющих на состояние безопасности движения, важное значение имеют следующие:

- социально-демографические: возраст; семейное положение; образование; общий стаж; стаж на данном предприятии;
- социально-производственные :классность; участие в общественной жизни предприятия; правильное использование рабочего времени;
- социально-экономические: система оплаты труда; гласность в системе материального стимулирования;
- социально-бытовые: жилищные условия; отдаленность жилья от места работы; культурно-бытовое обслуживание; обеспеченность детскими учреждениями; организация общественного питания и санитарно-бытового обслуживания;
- социально-психологические: взаимоотношения в коллективе;

отношения с администрацией; престиж профессии; удовлетворенность работой.

Разработана методика исследования влияния текучести водительских кадров на основе изучения многочисленных работ отечественных и зарубежных ученых в области безопасности движения [2,4,5], социологии и экономики. Данная методика позволяет выявить факторы аварийности, определить портрет водителей, уволившихся с предприятий отрасли, выяснить степень удовлетворенности запросов водительских кадров со стороны автопредприятий. Для выявления массы факторов необходим комплексный подход, который включает следующие методы:

**Методы изучения статистического учета и отчетности-** Методы изучения статистического учета и отчетности в практике принимаются для изучения труда кадров по данным первичного учета и отчетности в течение нескольких десятков лет.

**Интервьюирование-** Сбор полной и качественной информации для анализа причин текучести кадров водителей и их работы в сфере БД проводится также методом интервьюирования, вполне приемлемым методом социально-экономического исследования для изучения труда каждого водителя. Особенности этого метода интервью заключаются в том, что он представляет собой оживленную и непринужденную беседу двух равно заинтересованных в ней людей. Прямой контакт между интервьюером и респондентом создает немало преимуществ для получения информации, малодоступной при анкетном опросе.

**Метод анкетного опроса-** Для сбора более полной социальной информации, связанной с текучестью водительских кадров на автотранспорте, как и в других отраслях народного хозяйства, необходимо использовать специальные анкеты, которые позволяют получить разнообразную информацию. В анкету включены также вопросы, определяющие работы по БД. В результате изучения различных форм анкет специалистов [1,2] мы

разработали специальные анкеты для водителей и работников автотранспортных предприятий.

Учитывая опыт исследования специалистов для количественной оценки аварийности и устойчивости кадров-водителей в зависимости от различных социально-экономических факторов выбрана многофакторная модель корреляционно-регрессионного анализа.

В математическом виде ее можно записать в следующем виде:

$$\bar{Y} = F(x_1, x_2, x_3, \dots, x_n)$$

Где,  $\bar{Y}$  – зависимая переменная;

$x_n$  – независимые переменные.

ДТП происходят в обстановке технических, социально-экономических факторов [1,3,7,2]. При этом наиболее важным является отбор воздействующих факторов. Так, одним из основных условий факторных моделей считается отсеивание факторов, имеющих обратную и прямую связи между собой. При моделировании аварийности необходимо обратить внимание на факторы, которые имеют наименьшую связь с функцией.

Для отбора факторов сначала разрабатывается модель со всеми ранее отобранными факторами, затем постепенно каждый из этих факторов исключается из структуры модели. Порогом для отбора служит 0,8 то есть, если величина корреляции больше 0,8 (прилагается к +1), то это говорит о наличии в уравнении регрессии мульти коллинеарности. Исключение мульти коллинеарности производится до того момента, пока не произойдет резкое снижение значения коэффициента детерминации.

### **Список литературы:**

1. А. Р. Абдульязнов Sociology of a region <http://regionsar.ru> ISSN 2413-1407, ISSN 2587-8549 Факторы, влияющие на безопасность дорожного движения в регионе

2. Усманова М.Н. «Математико-статистическое моделирование процессов безопасности дорожного движения. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. 1991 г.
3. Усманова М.Н. Определение приоритетных направлений деятельности службы безопасности дорожного движения на предприятиях автотранспорта. Вестник ТАДИ. Научно-технический журнал. 3-4. 2017 г. 102-106 стр.
4. Усманова М.Н. Подход оценки факторов навыка водителя при обеспечении безопасности движения. Вестник ТАДИ. Научно-технический журнал. 4. 2016 г. 90-93 стр.
5. Social, economic, and legislative factors and global road traffic fatalities  
Mohammad Reza Rahmanian Haghghi, Mohammad Sayari, Sulmaz Ghahramani and Kamran Bagheri Lankarani
6. Usmonova M.N. (2020). An approach to solving road safety problems.  
<http://elib.bsut.by/bitstream/handle/123456789/4545/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B5%D0%BC%D1%8B%20%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8%202020%20%D0%A7.%204-63-65.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
7. Usmanova, M. N., & Yuldashev, DFU. (2020). Ways to improve road safety. Problems of Science, (2 (50)). <https://cyberleninka.ru/article/n/yo-l-harakati-xavfsizligini-oshirishtadbirlariga-xorijiy-yondoshuvlarning-amaliyotga-tadbiq>
8. Usmanova, M.N. INTEGRATION OF HIGHER EDUCATIONAL INSTITUTION AND ENTERPRISE IN THE TRAINING OF SPECIALISTS IN TRAFFIC SAFETY [Integratsiya visshego uchebnogo zavedeniya i predpriyatiya pri podgotovki spetsialistov po bezopasnosti dvizheniya] // Economy and society [Economika i sotsium]. №1(92) 2022