

БЕЗОПАСНОСТЬ ПРИ АВТОПЕРЕВОЗКАХ - ВАЖНЫЙ АСПЕКТ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ СНАБЖЕНИЯ

© 2014 О.В. Юдакова, А.Ю. Компаниец*

Ключевые слова: логистика снабжения, автомобильный транспорт, безопасность автоперевозок, автотранспортная инфраструктура.

Рассматриваются автоперевозки как один из способов организации логистики снабжения. Совершенствование условий, обеспечивающих безопасность автоперевозок, позволит улучшить логистические показатели функционирования хозяйствующих субъектов.

Сегодня логистика снабжения играет одну из ведущих ролей в производственном процессе каждого предприятия. Общей целью логистического снабжения является гарантия своевременного поступления необходимых материалов, обладающих высоким качеством и требуемым количеством, от проверенного поставщика, по наиболее привлекательной цене и высокому уровню сервисного обеспечения.

В понятие “логистика снабжения” входит достаточно большой перечень работ по обеспечению организации определенными товарами и услугами. Поэтому логистика снабжения является основным звеном в цепи поставок, связывающим различных поставщиков и потребителей. С помощью транспортных процессов происходит координационное взаимодействие между контрагентами.

В настоящее время прослеживаются высокий уровень транспортной составляющей в себестоимости продукции и высокая себестоимость перевозок (например, себестоимость автомобильных перевозок в России превышает аналогичные показатели развитых зарубежных стран в 1,5 раза, а расход горючего выше в среднем на 30 %). Для России, где среднее расстояние перевозки грузов в 2-3 раза выше, чем в большинстве других стран, это губительно для бизнеса и экономики.

Усиление роли автотранспортных перевозок в экономике России, в основном в торговле, происходит с каждым годом. Автотранспортные перевозки - оптимальный способ доставить продукцию на предприятие быстро, удобно, прямо “до двери” заказчика. И несмотря на то, что в связи с этим ростом

возникают проблемы экологического, социального, экономического плана, развитие автотранспорта - веление времени. Поэтому в логистическом потоке автотранспортная перевозка занимает ведущее место. Трудно переоценить, какую роль играют автомобильные дороги и автомобильный транспорт в экономике нашей страны. Однако, к великому сожалению, они остаются далеко не безопасными.

С экономических позиций, автомобильный транспорт является специфическим звеном в системе рыночных отношений, поскольку функционирует во всех фазах общественного воспроизводства:

- ♦ в фазе производства транспорт взаимодействует с другими отраслями материального производства;

- ♦ в фазах распределения и обмена транспорт функционирует в сфере обращения и способствует выравниванию покупательных возможностей населения;

- ♦ в фазе потребления транспорт способствует более полному удовлетворению потребностей населения и экономии времени, затрачиваемого на потребление материальных благ и услуг.

В настоящее время возрастает роль автомобильного транспорта, а наметившаяся стабилизация экономической ситуации немедленно приведет к интенсификации движения на автомобильных дорогах. Пассажирский автотранспорт по своим функциям обеспечивает бесперебойное функционирование социально-экономических взаимосвязей, взаимодействие всех субъектов воспроизводственного процесса и является коммуникационной

* Юдакова Ольга Васильевна, кандидат экономических наук, доцент; Компаниец Александр Юрьевич, магистрант. E-mail: olg-yudakova@yandex.ru. - Самарский государственный экономический университет.

подсистемой как транспортной, так и социальной инфраструктуры.

Совершенствование перевозочного процесса и улучшение качества обслуживания пассажиров направлены на более полное удовлетворение потребностей в перевозках и решение социальных вопросов, а это, в свою очередь, предъявляет высокие требования к провозной способности пассажирского транспорта, скорости движения, виду используемого топлива, специфике путей сообщения (типу дорог и дорожного покрытия).

Комплекс работ по развитию, поддержанию и совершенствованию дорожной сети выполняется многочисленными дорожно-строительными и дорожно-эксплуатационными организациями, которые входят в состав дорожной отрасли, являющейся элементом автотранспортной инфраструктуры. Эта отрасль стоит перед проблемой формирования рыночных отношений во внешней и внутренней среде функционирования, повышения прибыли и эффективности производства, развития собственного стратегического потенциала, завоевания и укрепления конкурентных позиций на рынке дорожно-строительных работ.

Новым элементом транспортной инфраструктуры являются собственные инфраструктурные рынки, которые задают "правила игры" в рыночной среде и воздействуют на эффективность функционирования и поведение всех субъектов транспортной инфраструктуры. Однако по объективным причинам эти инфраструктурные рычаги находятся в стадии становления и формирования, а рынок автомобильных дорог и дорожных услуг в переходной экономике практически отсутствует в связи с высокой долей государственно-монополистической собственности на них.

Развитие транспортной инфраструктуры и ее неотъемлемой части - сети автомобильных дорог - зависит от дорожной политики и поддержки государства.

Дорожная государственная политика динамична и меняется в зависимости от социально-экономических условий, целей и задач экономической политики общественного развития России, в которой дорожная составляющая в процессе общественного воспроизводства практически никогда не учитывалась как предпосылка эффективного развития экономики. По этой причине Россия в

настоящее время намного отстает по обеспеченности дорогами с твердым покрытием на 100 жителей и 1000 км² территории от всех западных, постсоциалистических и даже постсоветских стран Европы.

Уровень транспортной нагрузки, бурное развитие автомобилизации населения - вот основные факторы, значительно влияющие на состояние дорожной безопасности в стране. Поэтому для обеспечения соблюдения принципов безопасности на дорогах требуется вовлечь в решение данных задач буквально все слои населения.

В рамках Федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения" в 2006-2012 гг. на федеральных магистралях на 500 км увеличилась протяженность линий искусственного освещения, было завершено строительство 21 надземного перехода, обустроено 181,5 тыс. погонных метров дорожных ограждений, возведено 567 погонных метров шумозащитных экранов¹.

При обеспечении автотранспортных перевозок существует множество факторов, повышающих риск дорожно-транспортных происшествий на трассе. Это и несоответствие многих из дорог нормативным показателям и утвержденным стандартам, и несоблюдение водителями правил дорожного движения. Кроме того, необходимо законодательно ужесточить контроль за правовым регулированием режима труда и отдыха водителей, усилить ответственность за эксплуатацией неисправных транспортных средств и перевозкой опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Практика уже показала, что при соблюдении водителями регламента скоростного движения, режима труда и отдыха аварийность на дорогах сокращается на 25 - 30 %.

Со стороны государства необходимо повысить контроль за состоянием дорожной сети и ее инфраструктуры. Важными составляющими здесь являются своевременный ремонт дорожного покрытия, цивилизованное оснащение зон отдыха для водителей на трассах, организация медицинских постов, строгое лицензирование автотранспортной деятельности.

Для обеспечения безопасности на дорогах основное внимание должно уделяться человеческому фактору. Это и качество под-

готовки водителей в автошколах, пропаганда культуры поведения на дорогах, ответственное отношение к допуску при осуществлении грузоперевозок, качество отечественных автомобилей и подвижного состава, запчастей и комплектующих узлов к ним.

В 2012 г. парк грузового автотранспорта России составлял 7,42 млн единиц техники. Из них 3,8 млн машин - малотоннажные грузовики полной массой до 3,5 т. В этом сегменте преобладают в основном автомобили, сошедшие с конвейеров в 2006 - 2008 гг. и лишь около 40% транспорта - машины до 1999 г. выпуска. Самого скорейшего обновления требует парк среднетоннажных автомобилей (массой от 3,5 до 16 т). Их около 2,5 млн транспортных средств. На долю машин в возрасте 15 лет и старше приходится более 80%. Большинство такой техники было выпущено еще в советские времена и активно использовалось в сельском хозяйстве. Стоит ли говорить, какой вред приносит использование этого транспорта экологии? Самый малочисленный сегмент (1,42 млн единиц техники) - крупнотоннажные автомобили полной массой свыше 16 т. За счет того, что в последние 10-15 лет количество грузоперевозок стало заметно расти, данный сегмент в последнее время активно развивается. Парк крупнотоннажных автомобилей заметно пополняется в основном за счет иномарок².

За последние два года на территории России наблюдается снижение аварийности на автодорогах, по сравнению с 2008-2010 гг. число ДТП сократилось практически на 20%. Обусловлена данная позитивная тенденция не только государственной политикой в сфере безопасности движения, изменилось к лучшему общественное отношение к соблюдению и выполнению правил дорожной безопасности.

Также одной из насущных проблем при автоперевозках до сегодняшнего момента остается вероятность различных преступлений: разбойных нападений, краж, терактов. По данным МВД, ежегодный ущерб от различных преступных посягательств оценивается в десятки миллионов рублей. Задача государственных структур, предпринимательс-

кого сообщества, правоохранительных структур и охранно-сыскных предприятий и организаций - наладить максимальное взаимодействие по предупреждению преступлений. Сегодня в России отсутствует системная подготовка по безопасности водительского состава и перевозки грузов. В "черный" список в 2012 г. попали федеральные дороги Челябинской, Ростовской, Владимирской и Московской областей. Особое место в эффективном решении вопросов комплексной безопасности на транспорте отводится спутниковым технологиям ГЛОНАСС/GPS. Элементы технологических решений в целях обеспечения транспортной безопасности сегодня внедряются по линиям различных министерств и ведомств. Но комплексного подхода, когда на внештатные дорожные ситуации оперативно реагируют все заинтересованные службы, к сожалению, еще не разработано. К примеру, в европейских странах подобная практика существует уже более десяти лет.

Безопасность при автоперевозках - важный аспект в логистике снабжения. Задача государственных и предпринимательских структур - поддержка, неуклонное улучшение и совершенствование условий для обеспечения безопасности на автомобильном транспорте. Политику безопасности при осуществлении грузоперевозок необходимо вести в двух направлениях: обеспечивать безопасность движения и предотвращать любую преступную деятельность, включая мошенничество, нападения на водителей и транспортные средства, кражи грузов и транспортных средств.

¹ Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы): федер. целевая программа: [утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2008 г. № 377].

² Братухина Е.А. Экономическая эффективность логистизации процесса закупочной деятельности предприятия // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2013. № 11 (109). С. 118; Скворцов О.В. Автомобильные дороги как фактор экономического развития страны // Транспорт России. 2013. № 22.

Поступила в редакцию 25.02.2014 г.