

## ОСОБЕННОСТИ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА ТЕХНОЛОГИЧЕСКУЮ И ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

***Аннотация.** В статье определяются факторы, которые влияют на технологическую и производственную безопасность предприятия в целом. Осуществляется системный анализ особенностей специфики тех факторов, которые влияют на технологическую и производственную безопасность автотранспортных предприятий.*

***Ключевые термины.** Автотранспортное предприятие, безопасность, производственная безопасность, технологическая безопасность.*

***Annotation.** The article defines the factors that affect the technological and industrial safety of the enterprise as a whole. A systematic analysis of the specifics of the specifics of those factors that affect the technological and industrial safety of motor transport enterprises is carried out.*

***Key terms.** Motor transport company, safety, industrial safety, technological safety.*

Прежде всего, следует отметить, что проблема выделения тех факторов, которые влияют на технологическую и производственную безопасность автотранспортного предприятия является весьма актуальным и значимым именно в рамках современной российской реальности.

Естественно, следует признать тот факт, что транспорт является фактором повышенной опасности, в частности признано, что и само транспортное средство является источником повышенной опасности.

Следует также обратиться и к статистике, определив, что в настоящее время наблюдается весьма негативная тенденция, а именно: увеличивается число аварий с участием грузового автотранспорта.

В 2022 году аварийные ситуации на дорогах в России чаще происходили с грузовиками. Об этом 29 марта, рассказали «РИА Новости» в Российском союзе автостраховщиков (РСА).

Эксперты отметили, что водители грузовиков попадают в ДТП в 1,7 раза чаще, чем другие участники дорожного движения. Так, по итогам 2021 года частота страховых случаев по категории грузовых машин составила 8,3%, что на 3,2% выше, чем среднее количество.<sup>1</sup>

Например, только в Оренбургской области в 2021 году в ДТП с участием большегрузного транспорта погибло 16 человек, что на 2 больше, чем в 2020 году.<sup>2</sup>

При этом следует обратить внимание и на то, что, в рамках самой доктрины нет каких-то единых, разделяемых, универсальных подходов к пониманию такой дефиниции, как технологическая безопасность. Причём, довольно часто сущность технологической безопасности трактуется весьма широко в аспекте безопасности не предприятия, а всей социальной системы, всей страны, всего государства.<sup>3</sup>

Конечно, обосновывается точка зрения и относительно того, что технологическая безопасность есть феномен, особенность конкретного предприятия.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Водители грузовиков в РФ в 1,7 раза чаще становились виновниками аварий // [insur-info.ru/press/182060/](https://insur-info.ru/press/182060/)

<sup>2</sup> Места концентрации ДТП на территории Оренбургской области за 12 месяцев 2022 года // <https://56.xn--b1aew.xn--p1ai/news/item/35057554>

<sup>3</sup> Антюшин С.С. Техничко-технологическая безопасность – неотъемлемая часть безопасности современной России // Вестник Московского государственного областного университета. – 2013. – № 2.

<sup>4</sup> . Попов А.И. Экономическая теория. – 4-е изд. – СПб.: Питер, 2006

В рамках доктрины к факторам технологической безопасности следующие моменты.<sup>5</sup>

Во-первых, это степень новизны и перспективности научно-технического задела.

Во – вторых, это степень превосходства тактико-технических характеристик прототипа над характеристиками перспективных аналогов.

В – третьих, это степень патентной защиты соответствующих новых разработок.

В – четвертых, это коэффициент годности оборудования. Необходимо повышение коэффициента годности оборудования.

В – пятых, это коэффициент износа оборудования.

В – шестых, это ничто иное, как коэффициент использования производственных мощностей. Предлагаемое оптимальное значение - 80 %.

В – седьмых, это средний возраст персонала. Оптимальные значения 40-50 лет.

В – восьмых, это процент обеспеченности высококвалифицированным персоналом, наиболее оптимальное значение – 80 %.

В –девятых, это сроки освоения выпуска новой продукции.

В-десятых, это ритмичность производства, в том числе, например, в рамках государственного, муниципального заказа.

В-одиннадцатых, это сравнительная стоимость готовой продукции

В –двенадцатых, это уровень рентабельности продаж. Здесь обосновывается оптимальная цифра в 40 %.

Все сказанное относится и к автотранспортным предприятиям. Так, например, Т. Тохиров относит следующие факторы:<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Шапорова З.Е. Цветцых А.В. Лобков К.Ю. Далисова Н.А. Технологическая безопасность предприятий агропромышленного комплекса: сущность и оценка // Социально-экономический и гуманитарный журнал Красноярского ГАУ-2108№ 2.

<sup>6</sup> Тохиров Т. И Угрозы экономической безопасности развитию автотранспортных предприятий и пути их снижения //Риск: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. - 2012. - №. 2. - С. 34-37.

- неэффективная организация всего транспортного процесса;
- недостаточная квалификация сотрудников;
- высокая степень износа основного капитала, то есть тех же транспортных средств;
- недостаточность финансовых ресурсов для совершенствования технологических процессов;
- массовое выбытие и не восполнение устаревшего подвижного состава, погрузочно-разгрузочного оборудование вследствие чего становится снижение производственного потенциала;
- низкий уровень автоматизации погрузочно-разгрузочных работ, что объективно ведёт к повышению трудоемкости производства;
- полная или частичная несоответствие техники технологиям, что является объективной причиной неспособности предприятия выполнить своевременно все виды работ;
- высокая себестоимость соответствующих транспортных услуг;
- существенное сокращение опытно-конструкторских и научно-исследовательских работ, которые и являются основой для технологического развития предприятия;
- недостаточная квалификация персонала, что часто и есть причиной ошибочных действий;
- это отсутствие инновационных разработок, как следствие устаревание технической базы.

Как следствие к внутренним факторам, которые обеспечивают технологическую безопасность транспортного предприятия относятся.

- 1) Своевременное обновление технической базы.
- 2) Осуществление адекватного обучения персонала.
- 3) Осуществление автоматизации погрузочно-разгрузочных работ.
- 4) Своевременная разработка инновационных методов, инноваций в целом.

Если говорить про производственную безопасность, то под ней, как правило, понимают особое состояние защищенности основных фондов, работников, а равно третьих лиц и окружающей среды от воздействия всей совокупности негативных факторов происшествий, вредных и опасных производственных факторов.<sup>7</sup>

Как следствие, исследователь выделяет следующие элементы, следующие оставляющие производственной безопасности.

Во-первых, это охрана труда.

Во-вторых, это промышленная безопасность.

В –третьих, это пожарная безопасность.

В – четвертых, это безопасность дорожного движения.

Таким образом, спецификой технологической и производственной безопасности предприятий автотранспорта является тот факт, что фактически главная опасность заключается в износе транспорта, в недостаточной компетенции водителей и возможности нарушения ПДД.

То есть фактически должны быть реализованы два основных направления повышения безопасности – современное обновление транспорта и особый контроль за физическим состоянием знаний, опытом водителей транспортных средств.

### **Список использованных источников и литературы:**

1) Акимов В.А., Новиков В.Д., Радаев Н.Н. Природные и техногенные чрезвычайные ситуации: опасности, угрозы, риски. М.: Деловой экспресс, 2001

---

<sup>7</sup> См. Акимов В.А., Новиков В.Д., Радаев Н.Н. Природные и техногенные чрезвычайные ситуации: опасности, угрозы, риски. М.: Деловой экспресс, 2001

2) Антюшин С.С. Технико-технологическая безопасность – неотъемлемая часть безопасности современной России // Вестник Московского государственного областного университета. – 2013. – № 2.

3) Водители грузовиков в РФ в 1,7 раза чаще становились виновниками аварий // Режим доступа: [insur-info.ru/press/182060/](http://insur-info.ru/press/182060/)

4) Места концентрации ДТП на территории Оренбургской области за 12 месяцев 2022 года // Режим доступа: <https://56.xn--b1aew.xn--p1ai/news/item/35057554>

5) . Попов А.И. Экономическая теория. – 4-е изд. – СПб.: Питер, 2006

6) Тохиров Т. Угрозы экономической безопасности развитию автотранспортных предприятий и пути их снижения //Риск: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. - 2012. - №. 2.

7) Шапорова З.Е. Цветцых А.В. Лобков К.Ю. Далисова Н.А. Технологическая безопасность предприятий агропромышленного комплекса: сущность и оценка // Социально-экономический и гуманитарный журнал Красноярского ГАУ-2108№ 2.