



**Сергій Кравчук,**  
провідний технічний  
спеціаліст групи компаній  
СТЕЛС-1

- Чи варто уніфікувати автопарк підприємства?
- Які сучасні технічні засоби дозволяють гарантувати безпеку вантажу при перевезеннях?
- На що варто звернути увагу при техогляді автотранспортного засобу?

## Безпечний автопарк підприємства: що може зробити головний інженер?

Із пункту «А» до пункту «Б» автомобіль не завжди прибуває, дотримуючи формули, настільки тернистий буває шлях на практиці. Не випадково серед спеціалістів логістичної охорони відправною точкою транспортного перевезення вважають його важке планування.

Транспортна логістика — це якраз та сфера, в якій нехтування дрібницями може коштувати надто дорого.

В українських реаліях дорогою з «А» до «Б» і на водія-експедитора, і на автівку підприємства, і на вантаж можуть чатувати будь-які небезпеки: від «традиційного» стану дорожнього покриття до несподіваного нападу озброєної групи осіб у балаклавах.

Досить широкий і спектр ризиків підприємства: від необґрунтовано завищених витрат на автопарк (зокрема й через внутрішньокорпоративні зловживання) — до збоїв у постачанні сировини та, як наслідок, розбалансування і навіть зупинки виробництва.



### **ВАЖЛИВО**

Алгоритм мінімізації ризиків завжди обумовлений специфікою конкретного підприємства та варіативний, оскільки залежить від мінливих реальних і потенційних загроз.

Наразі пропонуємо звернути увагу на спільні точки докладання інженерних та управлінських зусиль, без яких траєкторія вантажопереvezення навряд чи буде безпечною, а саме — на уніфікацію автопарку та автоматизацію контролю над ним.

## Уніфікація автопарку

До пункту «Б» строго за графіком виїжджає цілком справний транспортний засіб (далі — ТЗ), технічні характеристики якого на 100% відповідають експлуатаційним завданням.

Якщо це — штатна ситуація, а не дивовижний збіг обставин, то цей розділ можна пропустити: на підприємстві строго регламентовано порядок експлуатації ТЗ, а також нормативи їхнього технічного обслуговування, від заправки паливом до проходження планового технічного огляду й ремонтних робіт.

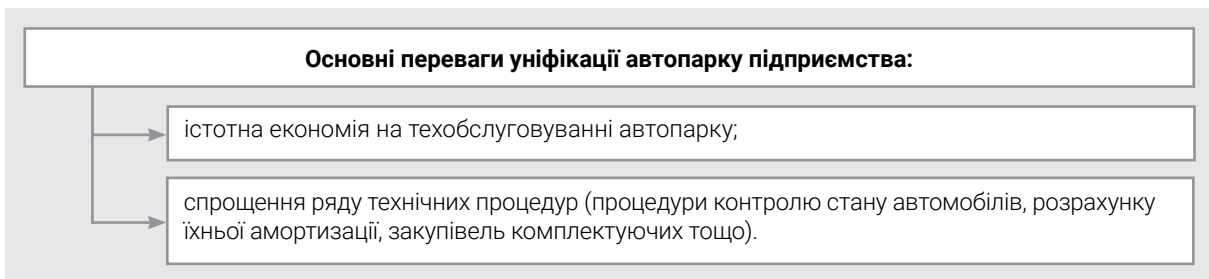
Причому ці регламенти існують не для галочки — на підприємстві прописаний і реально діє механізм контролю за їхнім дотриманням. Якби справа йшла інакше, то зовсім би не йшлося ні про строге виконання графіка навантаження, ні про справність ТЗ, ні, тим більше, про його відповідність характерові вантажу, що перевозять.

У цьому контексті **контроль регламентів обслуговування ТЗ** — думка правильна, однак не ключова.

Звернімо увагу, що при формуванні автопарків гранди вантажоперевезень орієнтовані на **уніфікацію** марок і моделей транспортних засобів. Такий підхід дає підприємству певні переваги (схема 1).



Схема 1

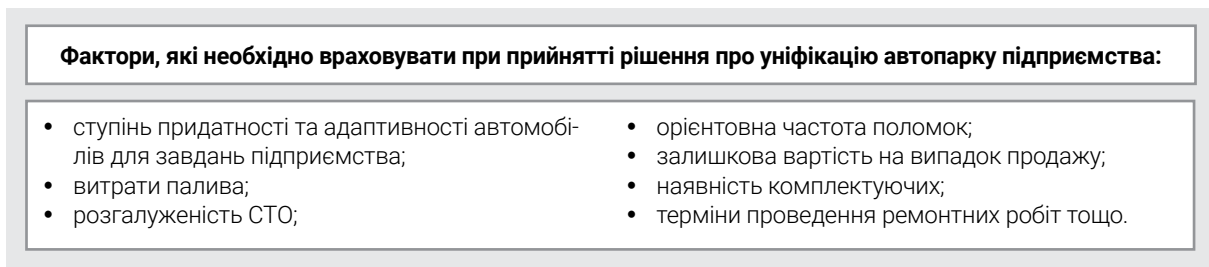


Причому форс-мажорні ситуації (скажімо, раптова поломка ТЗ) не будуть критичними при уніфікації автопарку — щонайменше, в силу взаємозамінності експлуатованих автомобілів.

Разом з тим, важливо розуміти, що втілення в життя рішення про уніфікацію автопарку має бути вивіреном як фінансово, так і технічно навіть не сім, а сімдесят сім разів. У цьому питанні необхідно враховувати спектр факторів (схема 2).



Схема 2



Помилка у виборі основного ТЗ може завдати підприємству серйозного матеріального збитку й навіть зробити його неконкурентоспроможним.

## Автоматизація контролю за транспортними засобами

Для автоматизації контролю транспортної логістики недостатньо просто встановити на автомобілі підприємства трекери-«маячки» та відстежувати траєкторії їхнього руху на GPS-термінали компанії. Сучасні детектори за допомогою трансляції на зовнішній сервер сигналів GPS/GALILEO/BEIDOU не тільки дозволяють контролювати локацію транспортного засобу з точністю до п'яти метрів і траєкторію його руху цілодобово, але й дають можливість обмеженого керування автомобілем.

Деякі можливості таких пристроїв розглянемо на *схемі 3*.



Схема 3

### Сучасні пристрої автоматизації контролю за ТЗ:

**багатофункціональні GPS-трекери** — забезпечують цілодобовий контроль витрати палива, сигналізують про крадіжку пального (хвилина у хвилину, за фактом «зливу»), дозволяють дистанційно блокувати двигун;

**охоронні «маячки»** — при гранично мінімальних розмірах (що робить їх непомітними) оснащуються автономним живленням (що робить можливою їхню тривалу експлуатацію). Причому багатоканальні системи ретрансляції сигналів GPS-трекерів нового покоління надійно захищають їх від «глушіння» і навіть повідомляють про спроби несанкціонованого блокування сигналу;

**GPS-датчики** — передають відомості про доступ до вантажу, його збереження, зміну стану, температурний режим транспортування тощо.

Удосконалюють і навігаційно-інформаційні програмні модулі, що побудовані на базі супутникових систем. Автомобілями на карті, відкритій на дисплеї монітора, вже нікого не здивуєш.

Вичерпні звіти-історії руху транспортних засобів (їхні траєкторії, швидкісні режими, час, кілометраж, стоянки, витрата палива) — вже вчорашній день. Сучасні платформи в режимі реального часу інформують про відхилення автівки від запланованих маршрутів, несанкціоновані зупинки, у разі виїзду за межі визначеної зони — блокують двигун, узагальнюючи відомості про пересування — пропонують варіанти його оптимізації.

Ці та багато інших можливостей автоматизації контролю, інтегровані в систему прийняття управлінських рішень, практично виключають нецільове використання ТЗ працівниками підприємства, забезпечують економію палива та інших матеріалів, дають можливість адекватно реагувати на позаштатні ситуації.

**ВАЖЛИВО**

Зокрема, системи автоматизації контролю можна інтегрувати у систему пультової охорони з можливістю швидкого реагування на інциденти при транспортуванні. При цьому водій має можливість викликати силову підтримку простим натисканням «тривожної кнопки».

**Інші фактори, що впливають на безпеку автопарку**

Важливо пам'ятати, що правильна організація автопарку не скасовує і не може замінити контролю стану ТЗ перед конкретним виїздом.

Багаторічний досвід охорони вантажоперевезень свідчить, що найбільше розглядів (серед них і судових) між відправниками та одержувачами виникає у разі пошкодження вантажу в дорозі, здебільшого — некоректно закріпленого. Причому страхування в таких випадках далеко не завжди є рішенням. До того ж необхідно розуміти, що невідповідність транспортного засобу характеристикам вантажу, що перевозять, перевищення допустимої ваги, відсутність товарно-транспортної накладної — це далеко не повний перелік проблем, на які може звернути увагу патрульна поліція України, аж до затримання авто.

**ВАЖЛИВО**

У кожному окремому випадку не зайве звернути увагу на відповідність, наприклад, системи встановлених кріплень характеристикам вантажу, що перевозять. Особливо якщо йдеться про транспортування нестационарних і/або небезпечних вантажів, перевезення котрих строго регламентується.

Ігнорування таких нормативів у разі надзвичайних подій неминуче призведе до неприємностей.

Зауважимо також, що у правильно організованій логістичній системі за кермо сідає водій з посвідченням необхідної категорії — здоровий, відпочилий та цілком тверезий.

Один зі шляхів забезпечення безпеки автопарку — впровадження на підприємстві приладового контролю алкогольної, наркотичної та психотропної інтоксикації. Як варіант можуть використовуватися експрес-тести.

Такий контроль (плановий та позаплановий) повинен регулярно здійснювати та обов'язково документувати (зокрема, за допомогою відеофіксації) спеціальний співробітник. Одна лише можливість проведення перевірки такого роду може стати ефективним профілактичним заходом для підвищення рівня безпеки транспортування.

Зауважимо, що маршрути ТЗ (у разі необхідності — також їхні варіанти) завчасно й ретельно планують. Водій-експедитор ТЗ повинен бути детально проінструктований стосовно характеру вантажу, який він перевозить, можливих маршрутів руху, порядку та способів координації з диспетчером (відповідальною особою компанії), дій у разі виникнення будь-якої позаштатної ситуації.

Причому на таких інструктажах у жодному разі не повинні бути присутні сторонні (тобто особи, які не мають прямого відношення до транспортування), водій також повинен дотримувати конфіденційність.

При транспортуванні особливо цінних вантажів доцільно застосовувати броньовані автомобілі, оснащені спеціальними комплексами радіохвильового глушіння (проти дистанційних детонаторів вибухівки), а також використовувати супровід. Не зайве в таких випадках подбати про те, щоб автомобіль було оснащено системою контролю втоми водія. Вона, щонайменше, сповістить про можливе погіршення його стану або навіть автоматично попередить ДТП.

Для додаткового контролю в автосалоні й вантажному відсіку може бути встановлено відеореєстратори. ■



## VII Міжнародна конференція «ОХОРОНА ПРАЦІ – 2019» Інтеграція систем безпеки підприємств та організацій на основі управління ризиками



Організатор – редакція журналу «Охорона праці»

За підтримки



**28–30  
травня  
2019 року**  
м. Київ,  
готель «Братислава»

### ГОЛОВНІ ТЕМИ

- ЗАКОНОДАВСТВО:** що зміниться найближчим часом? Концепція реформування системи управління охороною праці.
- УПРАВЛІННЯ:** інтеграція систем управління на підприємстві.
- РОЗСЛІДУВАННЯ НЕЩАСНИХ ВИПАДКІВ:** шукати винного чи визначати докорінні причини інцидента?
- ПСИХОЛОГІЯ:** як мотивувати робітників до виконання вимог.
- ІНСТРУМЕНТИ:** які методи управління ризиками реально працюють?
- ПРАКТИКА:** як ефективно використовувати методи та інструменти управління ризиками.

▶ **Вартість участі однієї особи\* – 7000 грн\*\* (діє система знижок)**

\* У вартість участі не включено проїзд до місця проведення конференції та проживання.

\*\* З урахуванням єдиного податку 5%, 3 група СПД.

**Докладна інформація:**  
+38 (044) 559 19 51  
+38 (044) 558 74 27  
+38 (044) 296 82 56  
mail@ohoronapraci.kiev.ua