

ПОКАЗАТЕЛИ И ИНДИКАТОРЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Т.И. Тохиров

В статье приведены основные показатели и индикаторы экономической безопасности автотранспортной системы: индикаторы производства, финансовые, социальные; описаны методы выявления и нейтрализации угроз экономической безопасности автотранспортной системы.

Ключевые слова: экономическая безопасность автотранспортной системы, показатели экономической безопасности, индикаторы производства, финансовые индикаторы, социальные индикаторы.

По определению авторов работы [1] система – это множество элементов, взаимодействие между которыми организовано таким образом, что система преобразует (трансформирует) определенные входные величины в желаемые выходные величины (цели). Следует отметить, что понятие системы есть, по сути, абстракция, общепринятого ее определения и состава не существует. Выделение конкретной системы, выявление ее элементов и связей между ними зависят от:

- исследователя или проектировщика;
- исследуемого объекта;
- целей и задач, которые ставит перед собой исследователь.

Исходя из этого в качестве автотранспортной системы, на наш взгляд, целесообразно принять совокупность элементов:

- автотранспортные организации, обслуживающие населения региона;
- линейные сооружения;
- маршрутная сеть.

Взаимосвязь между элементами организована с целью эффективного удовлетворения потребностей народного хозяйства в автомобильных перевозках.

Показатели экономической безопасности автотранспортной системы региона можно разделить на четыре группы.

Первая группа – показатели, характеризующие уровень провозных возможностей:

- общее количество пассажирских автомобилей региона;
- общее количество грузовых автомобилей региона;
- средняя вместимость автобусов;
- средняя грузоподъемность грузовых автомобилей;
- среднее количество лицензий, выданное на перевозку пассажиров автобусами (микроавтобусами);
- среднее количество лицензий, выданное на перевозку пассажиров легковыми автомобилями;

– среднее количество лицензий, выданное на перевозку грузовыми автомобилями.

В эту группу показателей входят провозные возможности транспортных средств, которые работают непосредственно на маршрутах. Связь рассматриваемых показателей с обеспечением экономической безопасности автотранспортной системы региона не вызывает сомнений. Улучшение показателей этой группы, безусловно, способствует обеспечению экономической безопасности автотранспортной системы региона. Следует отметить, величина показателей этой группы зависит от деятельности автотранспортных организаций и частных предпринимателей региона. Исходя из этого, вышестоящим организациям (управляющие и регулирующие деятельность автотранспортных предприятий и частных предпринимателей) при распределении подвижного состава между районами следует более обоснованно (в соответствии со спросом) корректировать уровень и состояние структурного состава вышеуказанных показателей.

Вторая группа показателей – показатели, характеризующие функционирование автотранспортных предприятий и частных предпринимателей:

- среднесуточное время в наряде;
- среднее списочное количество автомобилей;
- коэффициент использования подвижного состава;
- коэффициент использования вместимости;
- α_t – коэффициент технической готовности подвижного состава;
- α_b – коэффициент выпуска подвижного состава на линию;
- γ – коэффициент использования грузоподъемности;
- β – коэффициент использования пробега;
- l_{cp} – средняя длина ездки, км;
- l_{cp} – среднее расстояние перевозки груза, км;
- $t_{п-р}$ – время простоя подвижного состава под погрузкой-разгрузкой, ч;
- T_n – время в наряде, ч;

V_T – техническая скорость движения, км/ч;

V_3 – эксплуатационная скорость, км/ч.

Показатели характеризующие результаты работы подвижного состава [2]:

n_e – число ездов;

L_{er} – пробег с грузом, км;

$L_{общ}$ – общий пробег, км;

U – производительность подвижного состава – выработка в тоннах, т;

W – производительность подвижного состава – выработка в тонно-километрах, т-км;

Q – объем перевозок в тоннах, т;

P – грузооборот в тонно-километрах, т-км;

– платный пробег легковых автомобилей такси.

Эту группу формируют технико-эксплуатационные показатели работы подвижного состава, среднесписочная численность работников АТП, характеризующая уровень обеспеченности АТП трудовыми ресурсами.

Показатели, характеризующие эту группу, в основном зависят от технического состояния подвижного состава. Кроме неудовлетворительного технического состояния на показатели этой группы влияют недостатки в организации выпуска подвижного состава на линию, отсутствие необходимых эксплуатационных материалов, неудовлетворительная структура материально-технической базы, а также отсутствие надлежащего контроля и управления транспортным процессом.

Следует отметить, что улучшение рассматриваемых показателей зависит от усилий АТП и частных предпринимателей. Целенаправленное и систематическое повышение величины показателей вышеуказанной группы способствует повышению экономической безопасности автотранспортной системы региона.

Третья группа показателей – развитие сети линейных сооружений и протяженность автомобильных дорог:

– пропускная способность автомобильных дорог;

– расчетные интенсивность и скорость движения;

– ширина и количество полос движения;

– количество линейных сооружений в регионе;

– количество работников в линейных сооружениях.

В данном случае под линейными сооружениями понимаются: автостанции, автопавильоны, отдельные пункты продажи билетов и линейные пункты контроля над функционированием подвижного состава на маршрутах, которые характеризуются величинами рассматриваемых показателей, улучшают качество обслуживания клиентов и показатели работы подвижного состава.

Следует отметить, что только усилий работников системы автомобильного транспорта для улучшения показателей этой группы недостаточно. Однако, если учесть, что все вышеуказанные линейные сооружения региона в настоящее время входят в баланс автотранспортных предприятий, вклад в улучшение рассматриваемых показателей велик.

Уровень развития маршрутной сети, характеризующий четвертую группу, включает следующие показатели – маршрутный коэффициент – определяется как отношение протяженности маршрутной сети к протяженности автомобильных дорог и оценивает возможность улучшения маршрутной сети. Второй показатель – количество внегородских линий маршрутов в регионе.

Величина показателей этой группы характеризуется усилиями не только работников автомобильного транспорта, но и многих других не-транспортных организаций (дорожные организации, администрации района, госавтоинспекции и др.). Однако существенная роль в формировании величины показателей этой группы принадлежит работникам автомобильного транспорта, в частности, автотранспортным организациям, расположенным в регионе, так как именно последние призваны удовлетворить потребности в услугах автомобильного транспорта.

Литература

1. Рихтер, К.Ю. Математическое моделирование транспортных процессов с учетом социально-экономических факторов / К.Ю. Рихтер, А.П. Минаев. – М.: МАДИ-М, 1984. – 84 с.

2. Метелёв, С.Е. Менеджмент экономической безопасности: учебное пособие / С.Е. Метелёв. – Омск, 2006. – 219 с.

3. Горев, А.Э. Грузовые автомобильные перевозки / А.Э. Горев. – М.: Издат. центр «Академия», 2008. – 289 с.

Тохиров Тохиржон Исломжонович. Ассистент кафедры автомобилей и управление на транспорте, Политехнический институт Таджикского технического университета им. академика М.С. Осими. E-mail: tohirov.82@mail.ru

PERFORMANCE AND ECONOMIC INDICATORS OF VEHICLE SAFETY SYSTEMS

T.I. Tokhirov

The article presents main indicators of economic performance and safety of vehicle system such as indicators of production, financial and social indicators; methods to identify and neutralize threats to the economic security of vehicle system.

Keywords: economic security of vehicle system, indicators of economic security, indicators of production, financial indicators, social indicators.

Tokhirov Tokhirjon Isломzhonovich, assistant of Vehicles and Transport Management Department, Polytechnic Institute of Tajik Technical University named after academician M.S. Osimi. E-mail: tohirov.82@mail.ru

Поступила в редакцию 5 июня 2013 г.