

УДК: 656(481.7)(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.42.81

## Безопасность дорожного транспорта в Северной Норвегии: как покупатели автомобильных транспортных услуг могут способствовать обеспечению безопасности перевозок и сокращению аварийных ситуаций \*

© ГРИНЕРУД Катрин, аспирант

E-mail: katrine.grinerud@nord.no

Отделение дорожного движения, Бизнес-школа, университет Норд, Будё, Норвегия

**Аннотация.** Настоящая статья представляет результаты новых исследований в области использования автомобильного транспорта. В качестве отправной точки в статье рассматриваются покупатели автотранспортных услуг и ставится следующий исследовательский вопрос: каким образом покупатели автомобильных транспортных услуг могут внести свой вклад в обеспечение безопасности перевозок в Северной Норвегии? В рамках этого исследования был выбран качественный подход: были проведены полуформальные интервью с шестью различными покупателями автомобильных транспортных услуг. На основе модифицированной версии модели пятигранника были проанализированы различные аспекты в целях определения организационных характеристик и качеств, которые позволят покупателям автомобильных перевозок повысить безопасность дорожного транспорта в Северной Норвегии и тем самым способствовать уменьшению числа дорожно-транспортных происшествий и аварийных ситуаций. Были определены следующие характеристики и качества: 1) важность разработки подробного официального договора с поставщиком автотранспортных услуг; 2) осведомлённость о возможностях новых технологий; 3) понимание того, что критерии принятия решения о заказе перевозки могут повлиять на безопасность дорожного транспорта; 4) понимание важности хорошего общения как с транспортной организацией, так и с властями; 5) признание того, что знание транспортной организации и доверие к ней важны, но это может повлиять на суждения относительно пересмотра и контроля. Настоящее исследование показывает, что покупатели автотранспортных услуг могут внести свой вклад в повышение безопасности автомобильных перевозок в Северной Норвегии, выявив эти пять характеристик и качеств.

**Ключевые слова:** транспортное средство большой грузоподъемности, безопасность дорожного движения, покупатель автотранспортных услуг.

## Road Transport Safety in Northern Norway: How Buyers of Road Transport Services Can Contribute to a Road Transport with fewer Accidents and Near-misses

© Katrine GRINERUD, PhD student

E-mail: katrine.grinerud@nord.no

Road Traffic Section, Business School, Nord University, Bodø, Norway

**Abstract.** This paper contributes to filling a knowledge gap by presenting new research within the practical field of road transport. It takes the buyers of road transport services as its point of entry and seeks to answer the follow question: How can buyers of road transport services contribute to safe road transport in northern Norway? A qualitative approach was selected for this study, and semi-structured interviews were conducted with six different buyers of road transport services. By using a modified version of The Pentagon Model, different aspects were analyzed in order to identify organizational characteristics and qualities that

---

\* Для цитирования: Гринеруд К. Безопасность дорожного транспорта в Северной Норвегии: как покупатели автомобильных транспортных услуг могут способствовать обеспечению безопасности перевозок и сокращению аварийных ситуаций // Арктика и Север. 2021. № 42. С. 81–102. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.42.81

For citation: Grinerud K. Road Transport Safety in Northern Norway: How Buyers of Road Transport Services Can Contribute to a Road Transport with fewer Accidents and Near-misses. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2021, no. 42, pp. 81–102. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.42.81

will improve the possibility for buyers of road transport to contribute to a safer road transport in Northern Norway and thereby contribute to fewer accidents and near-misses. The following characteristics and qualities were identified: 1) the importance of developing a detailed formal contract with the provider of road transport; 2) being aware of the possibilities with new technologies; 3) understanding that the decision criteria for ordering transport can influence road transport safety; 4) seeing the importance of good communication with both the transport organization and the authorities; 5) recognizing that knowledge of and trust in a transport organization is important but could also affect judgement regarding revisions and controls. This study suggests that buyers of road transport services can contribute to a safer road transport in northern Norway by emphasizing these five characteristics and qualities.

**Keywords:** *heavy goods vehicles, road transport safety, buyers of road transport services.*

### **Введение**

В январе 2019 г. в северной части Норвегии молодой человек погиб в дорожно-транспортном происшествии с участием грузового автомобиля. Погодные условия были переменными, с ветром и осадками в виде снега. Молодой человек возвращался в школу на легковой машине после празднования Рождества со своей семьей. Во встречном направлении ехал литовский грузовой автомобиль. В момент удара грузовик двигался со скоростью 88 км/ч. Шины прицепа были признаны непригодными для движения по заснеженным и обледенелым дорогам, а водитель не установил на них цепи противоскольжения. Он не справился с управлением своего прицепа, который выехал на полосу встречного движения. Примерно через два с половиной месяца после аварии молодой человек скончался в результате травм, полученных при столкновении <sup>1</sup>.

Это ДТП — лишь одно из нескольких тяжелых аварий, произошедших между иностранными грузовиками и легковыми автомобилями в северной части Норвегии. Однако вышеупомянутая авария сыграла важную роль в привлечении внимания к этой опасной ситуации.

Исследования показывают, что иностранные водители составляют только 6% от среднего объема внутренних перевозок в Норвегии, но на их долю приходится 11% грузовиков, участвовавших в дорожно-транспортных происшествиях с нанесением телесных повреждений. Кроме того, иностранные грузовые автомобили в три раза чаще становятся причиной аварий с участием одного автомобиля и в два раза чаще вовлечены в лобовые столкновения. Кроме того, они с большей вероятностью могут являться причиной несчастных случаев с летальным исходом [1, Nævestad T.-O., Phillips R.O. и др. с. 16–19]. В 2014–2018 гг. тяжёлые грузовые автомобили в Норвегии попали в 140 аварий с человеческими жертвами. В 34 (24%) ДТП виноваты иностранные водители грузовых автомобилей и именно эти водители явились виновниками 10 (7%) ДТП. Более того, в 2010–2013 гг. иностранные водители тяжёлых грузовых автомобилей были инициаторами 58% аварий с человеческими жертвами <sup>2</sup>. Эти цифры

<sup>1</sup> Accident Investigation Board Norway. Thematic report on serious accidents involving heavy goods vehicles: Framework conditions for ordering goods transport by road. AIBN report 2020/02. URL: <https://havarikommissionen.no/Vei/Avgitte-rapporter/2020-02-eng> (дата обращения: 25.08.2020).

<sup>2</sup> Ministry of Transport and Communications. Veitrafikkulykker med tunge kjøretøy involvert [Roadtraffic Accidents involving Heavy Vehicles]. Report 2019. URL:

указывают на снижение количества ДТП, в которых виноваты иностранные водители; однако для достижения дальнейшего сокращения необходимо принять новые меры.

Для внедрения новых мер, применяемых в отношении иностранных автотранспортных организаций и водителей, норвежские власти должны иметь возможность контролировать и отслеживать их. Это необходимо для обеспечения того, чтобы иностранные автотранспортные организации и их водители отвечали требованиям и стандартам Норвегии в отношении перевозок с использованием грузовых автомобилей. Относительно новые исследования в этой области показывают, что:

- 1) приверженность руководства обеспечению безопасности имеет большое значение с точки зрения уровня аварийности в организации [2, Mooren L., Grzebieta R. и др., с. 86–88, 3, Newnam S., Warmerdam A. и др.];
- 2) безопасность / обучение водителей связано с уменьшением риска дорожно-транспортных происшествий и несчастных случаев [2, Мооген и др.];
- 3) системы оплаты могут негативно влиять на показатели безопасности [3, Newnam и др.; 1, Nævestad и др., с. 16–19].

Эти выводы имеют большое значение для осуществления мероприятий и принятия мер, однако в отношении иностранных водителей и организаций представляется маловероятным, чтобы норвежские власти могли регулярно контролировать и отслеживать такие факторы, касающиеся, в частности, безопасности и подготовки водителей.

Согласно прогнозам на 2015–2030 гг., объём перевозок по норвежским дорогам увеличится на 25%. Более того, ожидается, что рост грузовых автомобилей будет значительно выше, чем легковых. Если не будут реализованы новые меры и вмешательства, в 2030 г. число погибших и тяжело раненых может увеличиться на 175 человек по сравнению с 2015 г.<sup>3</sup> В целях противодействия такому предполагаемому развитию событий Министерство транспорта и коммуникаций внедряет конкретные меры, направленные на грузовые автомобили и организации перевозок. Исследования подтверждают, что новые меры должны быть направлены на отрасль грузовых автомобилей, и подчёркивают необходимость более глубокого изучения основных причин аварий с участием грузовых автомобилей [4, Newnam S., Goode N., 5, Njå O., Fjelltun S.H., 6, Nævestad T.-O., Phillips R.O. и др., 7, Grytnes R., Shibuya H. и др., 8, Nævestad T.-O., Elvebakk B. и др., 9, Nævestad T.-O., Hesjevoll I.S. и др.]. Традиционно меры по снижению количества аварий с участием грузовых автомобилей, были направлены на индивидуальный уровень (уровень водителя). Однако в новых исследованиях подчеркивается важность более целостного и систематического подхода к этому вопросу [4, Newnam S., Goode N., 10, Larsson P., Dekker S.W.A. и др.].

<https://www.regjeringen.no/contentassets/ec3cbab7ecef413bbe00888f3ba8f8cf/veitrafikkulykker-med-tunge-kjoretoy-involvert.pdf> (дата обращения: 27.08.2020).

<sup>3</sup> Meld. St. 33 (2016-2017) (2017). National Transport Plan 2018–2029. Oslo: Ministry of Transport and Communications. URL: <https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/> (дата обращения: 27.08.2020).

Таким образом, для того чтобы внести вклад в исследовательскую деятельность в области безопасности перевозок, настоящее исследование расширяет представление о возможных участниках, которые могут повлиять на безопасность дорожного транспорта, благодаря чему формируется более целостный подход к вопросу безопасности дорожного транспорта. Соответственно, в настоящем исследовании будут рассмотрены точки зрения покупателей автомобильных транспортных услуг. В рамках этого исследования будет изучен вопрос о том, каким образом они могут способствовать обеспечению безопасности грузовых автомобильных перевозок в северной части Норвегии и благодаря этому стать важными участниками деятельности по сокращению числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. В частности, учитывая, что иностранным водителям может не хватать опыта вождения в суровых погодных условиях, которые часто возникают в северной Норвегии, и управления транспортными средствами, не подходящими для этих условий [1, Nævestad T.-O., Phillips R.O., 11, Langeland P.A., Филлипс Р.О.], это исследование ориентировано на тех, кто нанимает иностранные автотранспортные организации для перевозки своих грузов в / из Северной Норвегии. До настоящего времени проводилось мало исследований, в рамках которых применялся бы такой подход, поэтому цель настоящей работы заключается в том, чтобы внести вклад в восполнение этого пробела.

### ***Автомобильный транспорт в Северной Норвегии***

В северной части Норвегии существуют, в частности, две проблемы, которые могут особенно повлиять на безопасность дорожных перевозок: рассредоточенность предприятий и дорожная среда [11, Langeland P.A., Phillips R.O.]. Дорожная среда обусловлена такими факторами, как сложная топография, обширные горные районы, глубокие фьорды и неблагоприятные климатические условия [12, Bardal K.G., с. 49]. В период с 2015 по 2019 гг. 28 человек погибли и 213 получили ранения в результате аварий с участием грузовых автомобилей в северной части Норвегии <sup>4</sup>.

В Северной Норвегии многие предприятия нуждаются в автомобильном транспорте. Например, разведение лосося является одной из крупнейших отраслей в этом регионе, требующей значительных транспортных расходов. Один из респондентов настоящего исследования, представляющий крупную лососёвую ферму, заявил, что их потребность в транспорте составляет около 6 000 грузовиков ежегодно. Количество лосося, выловленного в 2018 г., иллюстрирует потребность в автомобильном транспорте. В 2018 г. была выловлена 551 тыс. т лосося. Это составляет 43% норвежского объёма лосося и примерно 20% от общего мирового производства <sup>5</sup>. По словам респондентов настоящего исследования, автомобильные пере-

<sup>4</sup> Statistics Norway. Trafikkulykker med personskaade [Traffic Accidents with human injuries]. (2020). URL: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/vtu> (дата обращения: 28.09.2020).

<sup>5</sup> Nordland Research Institute. Nord-Norge er en "supermakt" for oppdrett av laks [Northern Norway is a "superpower" for Salmon Farming]. (2019). URL: <https://www.kbnn.no/artikkel/nord-norge-er-en-supermakt-for-oppdrett-av-laks> (дата обращения: 28.09.2020).

возки лосося в основном и большей частью осуществляются иностранными автотранспортными организациями и их водителями. Исследования показывают, что существует особая проблема, связанная с иностранными участниками дорожного движения, которым не хватает опыта передвижения по узким дорогам с большими уклонами / множеством поворотов и в зимних условиях вождения [1, Nævestad и др., с. 4]. Однако именно эти обстоятельства характеризуют дорожную среду в Северной Норвегии в целом, и дорожную среду вокруг лососёвых ферм в частности, поскольку они в основном рассредоточены в сельской местности.

Несмотря на это, вместо изучения мер, направленных на эти иностранные автотранспортные организации и их водителей, настоящее исследование сосредоточено на покупателях автотранспортных услуг в Норвегии. Предполагается, что, предъявляя требования к иностранным автодорожным транспортным организациям и их водителям, покупатели автомобильных транспортных услуг в северной части Норвегии могли бы сыграть важную роль в вопросе оказания позитивного влияния на безопасность автомобильных перевозок [1, Nævestad T.-O., Phillips R.O., 13, Grinerud K., Sætren G.B. и др.]. Норвежские законы и постановления в определённой степени возлагают ответственность на покупателей автотранспортных услуг в этом вопросе.

#### ***Правила для покупателей автотранспортных услуг***

В настоящее время существует ряд нормативных положений, касающихся покупателей автомобильных транспортных услуг и их ответственности при размещении заказа. В лучшем случае эти правила являются неясными, и их трудно определить, особенно для новых участников в этой отрасли. Их нет в пунктах, которые обычно касаются автомобильного транспорта. Скорее их можно найти в более общих законах и постановлениях. Это означает, что для ознакомления с этими положениями потребуется научиться на собственном опыте.

Первое положение, которое представляет интерес, изложено в Уголовном кодексе Норвегии. Это закон, который регулирует все уголовные действия в Норвегии, и в одном из пунктов есть положение об общей ответственности за соучастие. Утверждается, что положение о наказании также применяется к любому лицу, которое способствует нарушению, если не предусмотрено иное<sup>6</sup>. Интерпретация этого положения заключается в том, что оно вступит в силу для покупателей автотранспортных услуг, если нанятая ими транспортная организация нарушит действующие законы и правила. Примеры этого включают перегрузку транспортных средств, несоблюдение регламентированных норм продолжительности управления ТС или невыплату водителям минимальной заработной платы. Такие случаи отслеживаются Государственной автодорожной администрацией Норвегии и Норвежским управлением трудовой инспекции, однако проблема заключается в том, чтобы доказать, что покупатель

---

<sup>6</sup> Penal Code (2005) The Norwegian Penal Code. URL: <https://lovdata.no/NLE/lov/2005-05-20-28> (дата обращения: 30.06.2020).

автомобильных транспортных услуг не сделал все возможное для предотвращения такой ситуации.

Помимо положения об общей ответственности соучастников существуют положения, касающиеся информации и обязанности осуществлять контроль. Эти положения предусмотрены в соответствующих правилах <sup>7</sup>, которые регулируют ответственность транспортных организаций за информирование покупателей автомобильных транспортных услуг о заработной плате и условиях работы их водителей. Такая информация должна быть у покупателей автомобильных транспортных услуг до того, как они примут решение о сотрудничестве с транспортной организацией.

Кроме того, существует также положение об обязанности осуществлять контроль. Покупатели автотранспортных услуг должны убедиться, что информация, которую они получают от транспортной организации о заработной плате и условиях работы их водителей, является точной. Более того, они имеют право требовать документы, подтверждающие полученную информацию [1, Accident Investigation Board Norway]. Эти положения призваны обеспечить хорошие условия работы для водителей.

В настоящей работе излагаются важные аспекты, которые покупатели автотранспортных услуг в Северной Норвегии должны учитывать при заказе автомобильных перевозок у иностранных автотранспортных организаций. Исследование рассматривает покупателей автотранспортных услуг в качестве отправной точки и пытается ответить на следующий вопрос: *как покупатели автотранспортных услуг могут внести вклад в обеспечение безопасности автомобильных перевозок в северной Норвегии?* Кроме того, в статье излагаются некоторые практические последствия для покупателей автотранспортных услуг и норвежских властей.

### ***Теоретическая основа***

В настоящем исследовании в качестве инструмента оценки для анализа пяти различных характеристик шести разных покупателей автотранспортных услуг используется модифицированная версия модели пятигранника, первоначально разработанная Шифлоем [14, Rolstadås A., Tommelein I. и др.].

В данном разделе приводится подробное объяснение модели пятигранника [14, Rolstadås A., Tommelein I. и др., 15, Kongsvik T., Albrehtesen E. и др., с. 68–72] и нашей модифицированной версии, будет дано объяснение её использования в анализе.

### ***Модель пятигранника***

Когда происходит инцидент, особенно важно найти его причину, чтобы предотвратить его повторение. Можно расследовать инцидент на индивидуальном или системном

---

<sup>7</sup> Regulations on Generalizations (2008) Information-, duty of care and right of access code. URL: <https://lovdata.no/LTI/forskrift/2008-02-22-166> (дата обращения: 30.07.2020).



уровне. Традиционно дорожно-транспортные происшествия расследуются на индивидуальном уровне, ответственность за них возлагается на водителя [4, Newnam S., Goode N., с. 141–142, 10, Larsson P., Dekker S.W.A. и др.]. При исследовании на индивидуальном уровне цель состоит в том, чтобы понять, почему люди действуют именно таким образом. При расследовании на системном уровне исследуется организация целиком для определения её способности избегать нежелательных инцидентов [15, Kongsvik T., Albrechtesen E. и др.].

Модель пятигранника — это инструмент оценки, который используется для анализа причин возникновения инцидентов с точки зрения системного уровня, а также для их предотвращения. Более того, анализ модели пятигранника можно использовать для планирования и организационного развития, например, путём определения того, какие организационные характеристики обязательны для достижения определённых качеств [15, Kongsvik T., Albrechtesen E. и др., с. 68–72].

Анализ модели пятигранника сочетает в себе системно-ориентированный подход и социально-конструктивистский теоретический подход к пониманию рабочей ситуации различных участников. В этой модели особое внимание уделяется таким ключевым понятиям, как интерпретация, осмысление и интересы, и учитываются как формальные, так и неформальные аспекты [14, Rolstadås A., Tommelein I. и др.]. Модель анализирует пять различных аспектов: структура, технологии, культура, взаимодействие, социальные отношения и сеть. Это наиболее важные переменные, характеризующие организацию [15, Kongsvik T., Albrechtesen E. и др.]. *Структура* описывает, как организация определила свои функции, ответственность и полномочия. Под *технологиями* понимаются инструменты, оборудование, IT-системы и инфраструктура, которые необходимы для деятельности организации. *Культура* состоит из отношений, ценностей, норм и знаний и устанавливает ожидания относительно того, как «здесь выполняется работа». *Взаимодействие* предполагает общение и сотрудничество, в то время как *социальные отношения и сеть* относятся к важным факторам во всех видах работы, таким как доверие, дружба и доступ к знаниям [14, Rolstadås A., Tommelein I. и др., 15, Kongsvik T., Albrechtesen E. и др.].

В данной статье модель пятигранника была видоизменена в целях соответствия настоящему исследовательскому проекту. Модель скорректирована таким образом, чтобы её можно было использовать для определения важных аспектов, которые покупатели автотранспортных услуг должны принять во внимание, прежде чем решать, какая автотранспортная организация должна перевозить их товары. Вместо первоначального аспекта — *структуры* — мы использовали фактор *официальные контракты*. Речь идёт о том, каким образом покупатели услуг автомобильного транспорта формализуют свои деловые отношения с транспортной организацией. *Технологии* также включены в модифицированную версию. Этот фактор охватывает вопрос о том, существуют ли формальные критерии в отношении транспортного средства и оборудования, которое транспортная организация должна предоставить для приобретения транспортных контрактов с покупателями. Третий аспект —

*культура* — был преобразован в критерии *принятия решений*. В основе этого фактора лежат критерии, имеющие наибольшее значение для покупателей автомобильных транспортных услуг при принятии решения о том, какую транспортную организацию они хотят нанять. *Взаимодействие* было изменено на *связь* — фактор, сопряжённый с тем, как покупатели автомобильных транспортных услуг воспринимают важность связи с автотранспортными организациями и государственными учреждениями. Последним первоначальным аспектом являются *социальные отношения и сеть*, и на основе этого был разработан фактор *знаний / доверия*. В нём рассматривается вопрос о том, являются ли знания и доверие важными атрибутами при принятии решения о заключении контракта.

Эта модифицированная версия анализа модели пятигранника использовалась для определения того, какие организационные характеристики должны быть установлены для достижения определенных качеств, которые имеют важное значение для покупателей автотранспортных услуг, которые хотят содействовать повышению безопасности автомобильных перевозок в Северной Норвегии.

### **Метод**

Для проведения настоящего исследования был выбран качественный подход, цель которого состоит в том, чтобы получить более глубокие знания о том, каким образом покупатели услуг автомобильного транспорта могут способствовать повышению безопасности автомобильных перевозок в Северной Норвегии. Для получения таких знаний необходимо проанализировать опыт и мнения участников по данной теме [16, Langdridge D., Hagger-Johnson G.]. Поэтому сбор данных проводился с помощью полуструктурированных интервью.

### **Участники исследования**

Было проведено шесть интервью с шестью разными покупателями автотранспортных услуг. Опрошенные были отобраны в связи с их занятостью в секторе автомобильного транспорта [17, Kvale S.]. Все они состояли в должностях, связанных с размещением заказов на автомобильные перевозки их продукции. Участие было добровольным, и все респонденты согласились участвовать после того, как были проинформированы о проекте и о том, что они могут отказаться в любое время. Исследование было одобрено Норвежским центром исследовательских данных (NSD).

Интервью проводились в основном двумя или тремя исследователями при личной встрече. Интервью не записывались, но их достоверность обеспечивалась отправкой всех протоколов интервью информаторам для обратной связи. Каждое интервью длилось примерно 45 минут.



### Сбор и анализ данных

Руководство по проведению полужформализованных интервью [17, Kvale S.] было использовано для обеспечения охвата исследователями аналогичных тем во время опроса респондентов. Руководство по проведению полужформализованных интервью включало разные темы.

Сначала респондентов попросили рассказать об официальной структуре их организации. Далее им было предложено обсудить критерии, которые они используют для определения того, у кого они заказывают перевозку, после чего им был задан вопрос о том, каким образом они обеспечивают безопасность заказанных ими перевозок и их осуществление в соответствии с законами и правилами. Наконец, им было предложено представить любую дополнительную информацию, имеющую отношение к исследованию. В ходе всего собеседования исследователи уделяли основное внимание тому, чтобы не прерывать опрашиваемых, кроме случаев, когда задавались последующие вопросы.

В качестве инструмента анализа модель пятигранника [14, Rolstadås A., Tommelein I. и др., 15, Kongsvik T., Albrehtesen E. и др., с. 68–72] была модифицирована.

### Результаты

С помощью модифицированной модели пятигранника были проанализированы следующие аспекты: *формальные контракты, технологии, критерий принятия решений, коммуникация и знания / доверие*. Во-первых, по каждому аспекту будет представлено общее резюме результатов. Во-вторых, будет дан общий обзор результатов по каждой организации (табл. 1).

*Официальные контракты*: все опрошенные заявили, что были подписаны официальные контракты с автотранспортными организациями, которые перевозили их товары. Любые требования, предъявляемые к транспортной организации, были подробно описаны в контрактах, например, требование соблюдения законов и правил и использования соответствующего оборудования и транспортных средств. Однако в периоды большой загруженности перевозки выполнялись также транспортными организациями, с которыми у них не был заключен официальный договор. Несколько респондентов заявили: «Мы заключаем официальные контракты с нашими основными поставщиками транспортных услуг, но мы также используем транспортные организации на разовой основе в напряженное время» (интервьюируемый А, В, F). Поскольку наличие водительских прав и СРС (свидетельство о профессиональной компетентности водителя) было очевидным требованием, только один респондент заявил, что требуются дополнительные водительские навыки, образование и курсы. «Водитель должен пройти курс по обслуживанию клиентов и оптимальному вождению, чтобы иметь возможность перевозить наши грузы» (интервьюируемый F). Один из респондентов также указал в своих контрактах требования, касающиеся использования водительского компьютера, мониторинга поведения водителя и др.

*Технологии:* пять из шести опрошенных заявили, что для перевозки своих товаров могут использоваться только новые и современные автомобили. «Транспортное средство должно быть приспособлено к условиям Норвегии, соответствовать экологическим требованиям, иметь двигатель не ниже Euro 6» (интервьюируемый А, В, D, F). Один из респондентов заявил, что в дополнение к этому, автомобили также должны быть оборудованы системой защиты от вождения в алкогольном опьянении (что делает невозможным запуск автомобиля, если водитель употребил алкоголь). Один из опрошенных также потребовал использовать мониторинг поведения водителя.

*Критерий принятия решения:* все опрошенные заявили, что стоимость перевозки имеет большое значение при принятии решения, с кем подписать договор перевозки. «Мы заинтересованы в дешевых перевозках и используем только иностранные транспортные организации при экспорте наших товаров из Норвегии» (интервьюируемый С). Другой респондент заявил: «наши крупнейшие клиенты находятся в сетях с низкими издержками, поэтому большой объем очень важен для нашей прибыльности. Поэтому цены на перевозки важны, когда мы принимаем решение заказать транспорт» (интервьюируемый А). Некоторые из респондентов также заявили, что качество и гибкость в транспортировке имеют большое значение, но, в конце концов, все сводится к цене.

*Коммуникация:* пять из шести опрошенных отметили, что очень большое значение имеет хорошее неформальное общение с автотранспортной организацией. «Мы открыто обсуждаем сроки доставки и т. д. и приходим к соглашению в случае возникновения каких-либо проблем» (интервьюируемый А). Высоко оценено было ежедневное общение для уточнения отклонений в сроках доставки или погрузки / разгрузки. Формального пересмотра контрактов и контроля за соблюдением транспортной организацией законов и правил, как правило, не проводилось. «Мы считаем, что ответственность за контроль и отслеживание деятельности организаций, занимающихся автомобильным транспортом, в том, что касается соблюдения законов и правил, несут другие органы» (интервьюируемый D). Большинство опрошенных указали на отсутствие связи с властями в отношении их ответственности при заказе автомобильных транспортных услуг. «Как мы можем делать все правильно, когда никто не предоставляет нам эту важную информацию?» (интервьюируемый E). Поэтому требуется дополнительная информация по этому вопросу.

*Знания / доверие:* пять из шести респондентов выбрали транспортную организацию, основываясь на прежних знаниях об этой организации, и такие отношения зачастую основываются на доверии. В силу того, что они знают о своей транспортной организации и доверяют ей, контроль выполнения требований, содержащихся в контрактах, и т.д., зачастую отсутствует. «Мы доверяем нашим основным подрядчикам выполнять свою работу в соответствии с письменным контрактом, поэтому мы не предпринимаем никаких дополнительных действий» (интервьюируемый D).

Таблица 1

## Обзор результатов — Покупатели автотранспортных услуг

	Официальные / неофициальные контракты	Технологии	Принятие решения	Коммуникация	Знания/доверие
Организация А	Крупная организация, которая ежедневно заказывает около 500 дорожных перевозок. Заключает официальные контракты со своими основными поставщиками транспортных услуг, но они также используют дополнительные транспортные организации в периоды максимальной загруженности. Контракты устанавливают требования, согласно которым транспортная организация должна соблюдать законы и правила, использовать соответствующее оборудование и транспортные средства и т. д. Однако контракты не устанавливают требований, направленных на компетентность водителя, за исключением того, что у водителя есть водительские права и СРС (Сертификат профессиональной компетентности водителя).	Устанавливают требования к своим транспортным организациям, чтобы они использовали соответствующие транспортные средства и оборудование. Автомобиль должен соответствовать норвежским условиям, соответствовать экологическим требованиям (двигатель не ниже Euro 6). Однако они не предъявляют никаких требований к компьютеру водителя, мониторингу поведения водителя и т. д.	Обеспокоены экологическими проблемами. Транспортные организации, которые перевозят свои грузы, должны использовать топливо HVO в летнее время и искать возможность использования электромобилей. Кроме того, они разрешают перевозить свои грузы только транспортным организациям, которые считаются «серьезными» и «законными».	Тесное взаимодействие со своими транспортными организациями. Каждый год они вносят поправки, которые контролируют соблюдение законов и постановлений. Ежедневно они могут открыто обсуждать сроки доставки и т. д. и прийти к соглашению, если возникнут какие-либо проблемы. Важно хорошее общение.	Подчеркивают важность использования транспортных организаций, с которыми они знакомы. Отношения основаны на доверии.
Организация В	Крупная организация, которая заказывает около 6000 автомобильных перевозок в год. Значительная потреб-	Устанавливают требования к своим транспортным организациям, чтобы они использовали соответ-	Озабочены быстрым, дешевым и пунктуальным транспортом. Они воспринимают транспор-	Следят, чтобы их транспортные организации использовали специальные шины и цепи в зимнее время.	Стремятся к тесному взаимодействию со своими транспортными организациями, но многочисленные транспортные за-

	<p>ность в экспорте. Для этого используются в основном иностранные автомобильные транспортные организации. Заключает официальные контракты со своими основными поставщиками транспортных услуг, но также использует дополнительные транспортные организации в периоды максимальной загрузки. В контрактах устанавливаются требования, например: транспортная организация должна соблюдать законы и правила, использовать соответствующее оборудование и транспортные средства и т. д. Однако в контрактах не устанавливаются требования, направленные на компетентность водителя, за исключением того, что водитель имеет водительские права и СРС (Сертификат профессиональной компетентности водителя).</p>	<p>ствующие транспортные средства и оборудование. Автомобиль должен соответствовать норвежским условиям, соответствовать экологическим требованиям (двигатель не ниже Euro 6). Однако они не предъявляют никаких требований к компьютеру водителя, мониторингу поведения водителя и т. д.</p>	<p>тировку своих товаров как часть своей цепочки создания стоимости и разрешают перевозить их товары только транспортным организациям, которые считаются «серьезными» и «законными».</p>	<p>Однако отсутствие связи между заказчиком транспорта и руководством организации перевозчика упоминается как проблема.</p>	<p>дания на специализированном рынке усложняет это.</p>
Организация С	<p>Средняя организация, которая ежедневно заказывает около 140–240 перевозок. Они заключают официальные контракты со своими основными поставщи-</p>	<p>Устанавливают требования к своим транспортным организациям, чтобы они использовали соответствующие транспортные средства и обо-</p>	<p>Озабочены дешевым транспортом и используют только иностранные транспортные организации при экспорте своих товаров из Норвегии.</p>	<p>Подчеркивают хорошее общение со своими основными подрядчиками относительно отклонений. Например, в отношении времени загрузки / разгрузки, сро-</p>	<p>Придают большое значение отношениям с государственными учреждениями. Считают неясными законы и постановления, касающиеся ответственности покупателя транс-</p>

	ками транспортных услуг. В контрактах устанавливаются требования, например: что транспортная организация должна соблюдать законы и правила, использовать соответствующее оборудование и транспортные средства и т. д. Однако в контрактах не устанавливаются требования, направленные на компетентность водителя, за исключением того, что водитель имеет водительские права и СРС (Сертификат профессиональной компетентности водителя).	рудование. Автомобиль должен соответствовать норвежским условиям. Однако они не предъявляют никаких требований к компьютеру водителя, мониторингу поведения водителя и т. д.	Они признают, что транспорт является частью их производственно-сбытовой цепочки, но не вносят изменений и не контролируют, когда их основные подрядчики используют субподрядчиков.	ков доставки и т. д. Не отслеживают регулярные изменения, гарантирующие соблюдение законов и правил.	портных услуг. Они запрашивают больше информации и требуют установления лучшего сотрудничества между правительством, автотранспортными организациями и покупателями автотранспортных услуг.
Организация D	Связаны с муниципалитетом. Заказывают транспорт вроде снегоуборочной техники и асфальтоукладчика. Есть официальные контракты со своими основными поставщиками транспортных услуг. В контрактах устанавливаются требования, например: что транспортная организация должна соблюдать законы и правила, использовать соответствующее оборудование и транспортные средства и т. д. Однако в контрактах не устанавливаются требования,	Устанавливают требования к своим транспортным организациям, чтобы они использовали соответствующие транспортные средства и оборудование. Автомобиль должен соответствовать норвежским условиям, соответствовать экологическим требованиям (двигатель не ниже Euro 6). Однако они не предъявляют никаких требований к компьютеру водителя, мониторингу поведения водителя и т. д.	Озабочены дешевым транспортом. Они не требуют дополнительного образования водителя, если есть официальные права. У них есть возможность установить больше требований в своих контрактах, но они решили этого не делать.	Они возлагают ответственность на другие органы власти за контроль и отслеживание деятельности автотранспортных организаций в отношении законов и постановлений. Повседневная связь с генеральными подрядчиками отсутствует. Встречи проходят регулярно.	Доверяют своим основным подрядчикам выполнение своей работы в соответствии с письменным контрактом. Не отслеживают.

	направленные на компетентность водителя, за исключением того, что водитель имеет водительские права и СРС (Сертификат профессиональной компетентности водителя).				
Организация Е	Небольшой начинающий бизнес с ограниченной потребностью в автомобильной транспортировке. Ожидается, что потребность в транспорте в ближайшие годы возрастет. У них есть договор с одной крупной автотранспортной организацией. Никаких требований в этом контракте они не выдвигали. Контракт разработала транспортная организация.	Не предъявляют никаких требований к транспортным средствам и оборудованию, которое автотранспортная организация использует при транспортировке грузов.	Заявляют, что цена является самым важным фактором при заказе транспорта. Второе по важности — гибкость.	Практически не имеют связи с автотранспортными организациями и государственными учреждениями. Они не знают о своей ответственности как покупателя автотранспортных услуг и требуют дополнительной информации по этому вопросу.	Не имеют никаких отношений с автотранспортными организациями до того, как нанимают их для перевозки грузов.
Организация F	Крупная организация, имеющая договора с 15 основными подрядчиками. У них есть официальные контракты со своими основными поставщиками транспортных услуг, но они также пользуются услугами дополнительных транспортных организаций в периоды максимальной загруженности. В контрактах устанавливаются требования, например: что транспортная организация должна	Устанавливают требования к своим транспортным организациям, чтобы они использовали соответствующие транспортные средства и оборудование. Автомобиль должен соответствовать норвежским условиям, соответствовать экологическим требованиям (двигатель не ниже Euro 6). Также устанавливают требования к компьютеру	Забываются о качестве автомобильного транспорта. Транспорт должен быть безопасным. Кроме того, они заботятся об окружающей среде и стремятся занять лидирующие позиции на рынке экологически чистого транспорта. Наконец, они озабочены транспортными ценами. Они считают очень важным, чтобы все водители	Ценят тесное взаимодействие со своими транспортными организациями. Каждый год они вносят поправки, которые контролируют соблюдение законов и постановлений. Ежедневно они могут открыто обсуждать сроки доставки и т. д. и прийти к соглашению, если возникнут какие-либо проблемы. Важно хорошее общение.	Подчеркивают важность использования транспортных организаций, с которыми они знакомы. Они, как правило, используют небольшие и средние транспортные организации, поскольку высоко ценят доверие, простоту доступа и общение.



	<p>соблюдать законы и правила, использовать соответствующее оборудование и транспортные средства и т. д. Кроме того, в договорах устанавливаются требования, направленные на компетентность водителя. Водители должны пройти курс безопасного вождения.</p>	<p>водителя, мониторингу поведения водителя и т. д.</p>	<p>прошли курс безопасного вождения, чтобы уменьшить количество аварий.</p>		
--	---	---	---	--	--

### *Обсуждение*

Предыдущие исследования показывают, что покупатели автотранспортных услуг имеют возможность влиять на безопасность автомобильных перевозок, предъявляя требования к автотранспортным организациям [1, Nævestad T.-O., Phillips R.O. и др., 13, Grinerud K., Sætren G.V. и др.]. Однако для того, чтобы предъявлять такие требования, покупатели должны обладать некоторыми организационными характеристиками и качествами. Используя модифицированную версию модели пятигранника в качестве инструмента оценки, были выявлены некоторые из этих характеристик и качеств:

- Понимание компаниями того, что их критерии принятия решения о заказе перевозки могут повлиять на безопасность дорожного движения
- Важность заключения официального договора с поставщиком автомобильных перевозок
- Осведомленность о возможностях и использовании новых технологий
- Обеспечение надлежащей и эффективной связи как с транспортной организацией, так и с властями
- Признание того, что знания и доверие к транспортной организации важны, но могут влиять на суждения относительно пересмотра и контроля



Рис. 1. Вклад покупателей автотранспортных услуг в повышение безопасности автомобильного транспорта.

### **Критерий принятия решения**

Отрасль автомобильного транспорта — это низкодоходная отрасль, и средний финансовый результат для транспортной организации составляет от 2 до 5% [13, Grinerud K., Sætren G.V. и др.]. Это приводит к строгой приоритизации активов. Постоянно снижая цены, покупатели автотранспортных услуг влияют на способность транспортных организаций уделять приоритетное внимание работе по обеспечению безопасности, такой, например, как обучение водителей. В наших интервью большинство участников заявило, что они не требовали дополнительного обучения водителей, и, следовательно, не хотели доплачивать за это. Некоторые респонденты добавили, что дополнительное обучение водителя вообще не принималось во внимание при принятии решения о выборе транспортной компании, несмотря на тот факт, что оно напрямую связано с уменьшением риска аварии и несчастного случая [2, Mooren L., Grzebieta R. и др., с. 79].

Покупатели автомобильных транспортных услуг должны учитывать этот факт, особенно при заказе автомобильных перевозок в северную часть Норвегии / из неё у иностранных автомобильных транспортных организаций в зимнее время. Утверждается, что знание местных погодных условий и особенностей вождения имеют большое значение [12, Bardal K.G., с. 50] для обеспечения безопасности дорожных перевозок. Вполне вероятно, что иностранные водители, которым не хватает навыков вождения в зимних условиях, улучшат свой уровень, если тем, кто приобретает их услуги, потребуются дополнительные знания и обучение водителя. Это, в свою очередь, означало бы, что автотранспортные организации должны предлагать такое обучение для получения заказов.

Однако для того, чтобы организация автомобильного транспорта могла довести эту задачу до конца, необходимы средства для финансирования такой подготовки. Ответствен-

ность за решение этого вопроса должна лежать как на автотранспортной организации, так и на покупателе автотранспортной услуги. Следовательно, критерии принятия решений, применяемые покупателями автомобильных транспортных услуг, не могут ограничиваться выбором самого дешёвого поставщика. С этой точки зрения основания, на которых покупатели автотранспортных услуг принимают решение, могут повлиять на их вклад в повышение безопасности автомобильного транспорта.

### **Официальные контракты**

Прежде чем транспортные организации смогут осуществить перевозку, необходимо заключить официальный договор между покупателем и поставщиком. В настоящем исследовании все опрошенные указывают, что, как правило, официальные контракты заключаются до осуществления перевозки. Вместе с тем эти договоры, судя по всему, касаются таких вопросов, как соблюдение законов и правил, использование современных транспортных средств, последствия в случае задержки перевозки и т. д. Редко встречаются требования, направленные на компетентность водителя, использование систем управления для контроля за вождением, временем работы / отдыха и т. д.

В целях повышения безопасности дорожного движения покупатели автомобильных транспортных услуг могли бы рассмотреть возможность заключения более подробных контрактов со своими транспортными организациями. Контракты, в которых говорится, что транспортная организация должна следовать законам и правилам, как представляется, в этом контексте предусматривают выплату заработной платы. Вместо этого покупателям автомобильных транспортных услуг следует установить чёткие и сжатые требования, например, требование о том, чтобы автотранспортная организация располагала системой управления безопасностью, подобной ISO 39001 или аналогичной [8, Nævestad T.-O., Elvebakk B. и др., с. 387].

Однако просто указать в договоре подробные требования недостаточно. Контракт должен сопровождаться пересмотрами и контролем на нормативной основе. Некоторые из респондентов, участвовавших в настоящем исследовании, заявили, что они не следят за требованиями контрактов, доверяя вместо этого транспортной организации выполнение перевозки в соответствии с условиями договора. Можно предположить, что зависимость от такого доверия затрудняет выявление каких-либо отклонений от условий контракта, поскольку не проводится никакого пересмотра нормативных положений и контроля. Для сравнения можно отметить, что одним из факторов, повышающих безопасность дорожного движения, могла бы стать последующая деятельность, направленная на пересмотр нормативных требований и контроль.

### *Использование новых технологий*

Использование новых технологий считается одним из важнейших факторов снижения количества несчастных случаев и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий<sup>8</sup>. Один из способов сделать контракты более конкретизированными — настоять на использовании новых технологий, особенно таких, которыми оснащены новые автомобили. Включив такие требования, было бы легче отслеживать и контролировать поведение водителя, время вождения / отдыха и время погрузки / разгрузки. Таким образом, можно принять меры для избегания определённых ситуаций и создания более безопасных транспортных маршрутов.

Использование новых технологий, таких как GPS и систем слежения, могло бы оказать существенную помощь в планировании транспортных маршрутов. Например, если водитель сталкивается с некоторыми проблемами на одном маршруте, сообщение может быть отправлено остальным водителям в транспортной организации, чтобы проинформировать их о наличии этой проблемы. Иностранцам водителям это помогло бы в выборе другого маршрута и получении важных знаний о местности без непосредственного присутствия там. Следствием этого может стать получение водителями более качественной справочной информации, на основе которой они могут принимать решения.

Требование об использовании новых технологий в контрактах также побуждало бы транспортные организации интегрировать их в свою систему управления и использовать их более осознанно. Бортовая система контроля безопасности является хорошим примером того, как новые технологии могут помочь выявить рискованное поведение при вождении [18, Luke R., Heyns G.J.].

### *Связь с автотранспортными организациями и властями*

Для покупателей автотранспортных услуг эффективная связь с автотранспортными организациями, по всей вероятности, будет способствовать повышению безопасности автомобильных перевозок. Респонденты в данном исследовании подчёркивают важность поддержания повседневной связи с их поставщиками транспортных услуг. Если происходит какое-либо отклонение в транспортном маршруте, хорошее общение и прочные отношения позволяют разрешить любые недоразумения. Например, если автотранспортная организация знает, что в случае задержки перевозки она будет оштрафована своим покупателем, то она с большей вероятностью будет осуществлять перевозку даже в неблагоприятных погодных условиях, что делает её более уязвимой для аварий. С другой стороны, если автотранспортная организация может позвонить покупателю, объяснить ситуацию и тем самым избежать

---

<sup>8</sup> Meld. St. 33 (2016-2017) (2017). National Transport Plan 2018–2029. Oslo: Ministry of Transport and Communications. URL: <https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/> (дата обращения: 27.08.2020).

штрафа, она с большей вероятностью приостановит перевозку до улучшения погодных условий.

Ценность хорошего общения может быть также распространена на отношения между покупателями автотранспортных услуг и властями. Существует несколько законов и правил, ориентированных на покупателей автомобильных транспортных услуг<sup>9, 10</sup>, однако их нелегко обнаружить, особенно новым организациям и предприятиям. Один из респондентов (начинающая организация) заявил, что, хотя они запланировали встречу с Норвежской трудовой инспекцией непосредственно после открытия своего предприятия, никакой информации об их обязанностях не было получено. Другие опрошенные рассказали, что они знают о законах, но весьма поверхностно.

Для того чтобы покупатели автомобильных транспортных услуг могли предъявлять необходимые требования к своим транспортным организациям, информация по этому вопросу должна быть приоритетной. Однако в настоящее время отсутствует как информация, так и просветительская работа, ориентированная на покупателей автомобильных транспортных услуг и касающаяся их ответственности за безопасные автомобильные перевозки.

### ***Знание и доверие к автотранспортной организации***

Большинство опрошенных в настоящем исследовании подчеркивают важность выбора автотранспортной организации, с которой они знакомы, и эти деловые отношения основываются на знаниях и доверии. С одной стороны, такая аргументация может иметь большое значение для повышения безопасности автомобильных перевозок, поскольку она может облегчить связь и привести к установлению отношений, при которых проблемы и отклонения могут быть быстро разрешены. С другой стороны, выбор транспортных организаций на основе знаний и доверия может привести к ситуации, когда контракты не важны, а регулярные пересмотры и контроль отсутствуют. Следовательно, это может повлиять на возможность покупателей предъявлять требования к своим транспортным организациям, что негативно скажется на безопасности автомобильного транспорта.

### ***Практические выводы***

Настоящее исследование показало, что покупатели автомобильных услуг должны учитывать некоторые характеристики и качества, способствующие повышению безопасности автомобильных перевозок в Северной Норвегии и росту числа перевозок с наименьшим количеством дорожно-транспортных аварий и потенциально опасных происшествий.

Во-первых, покупатели автомобильных транспортных услуг должны знать, каким образом их критерии принятия решений в отношении заказа на перевозку могут влиять на без-

<sup>9</sup> Penal Code (2005) The Norwegian Penal Code. URL: <https://lovdata.no/NLE/lov/2005-05-20-28> (дата обращения: 30.07.2020).

<sup>10</sup> Regulations on Generalizations (2008) Information-, duty of care and right of access code. URL: <https://lovdata.no/LTI/forskrift/2008-02-22-166> (дата обращения: 30.07.2020).

опасность дорожного движения. Если их решение зависит исключительно от цены, это ставит транспортную организацию в положение, когда она располагает ограниченными ресурсами для того, чтобы потратить их на работу по обеспечению безопасности. Во-вторых, заключение подробного официального договора с транспортными компаниями имеет важное значение в том смысле, что для повышения безопасности на автомобильном транспорте могут быть установлены соответствующие требования. В-третьих, требование использования новых технологий может сделать автомобильный транспорт более транспарентным и помочь своевременно принять необходимые меры. В-четвёртых, обеспечение эффективной связи с транспортными организациями может помочь избежать недопонимания в отношении транспортных задержек и других непредвиденных проблем. В-пятых, покупатели должны выбирать поставщиков транспортных услуг, с которыми они знакомы, но должны осознавать недостатки, если их отношения основываются исключительно на знаниях и доверии.

В связи с этим необходимо проводить более активную просветительскую работу и распространять информацию, особенно среди новых организаций, стартапов и малых предприятий, которые заказывают автомобильные перевозки.

#### ***Выводы, ограничения и дальнейшие перспективы исследования***

Настоящее исследование имеет большое значение для покупателей автомобильных транспортных услуг, поскольку оно может повысить их осведомлённость о том, каким образом они могут способствовать повышению безопасности автомобильных перевозок. Это особенно актуально для покупателей автотранспортных услуг, расположенных в сельских районах Северной Норвегии и на близлежащих территориях, поскольку условия вождения там требуют найма квалифицированных водителей, хорошо знающих местность.

Кроме того, это исследование может помочь норвежским властям выявить отсутствие у покупателей информации об их ответственности за безопасные автомобильные перевозки. Рекомендации включают в себя разработку учебных программ и курсов и направление необходимой информации соответствующей группе.

Число опрошенных является одним из ограничений настоящей работы. Исследователи отобрали самых разных респондентов, от крупных предприятий до новых организаций. Все опрошенные были опытны и осведомлены, и исследователям была предоставлена необходимая информация. Тем не менее, важно провести дополнительные исследования по этой теме.

Существует недостаточное число исследований в отношении покупателей автотранспортных услуг и их роли в повышении безопасности автомобильного транспорта. Дальнейшие исследования должны быть сосредоточены на упомянутых выше аспектах, особенно с целью получения более глубоких знаний от покупателей транспортных услуг и лиц, принимающих решения в транспортных организациях.



### Заключение

Исследовательский вопрос данной работы заключается в следующем: *каким образом покупатели автомобильных транспортных услуг могут внести свой вклад в обеспечение безопасности перевозок в северной Норвегии?* С помощью модифицированной версии модели пятигранника были проанализированы различные аспекты в целях определения организационных характеристик и качеств, которые улучшат возможность покупателей автомобильных перевозок внести свой вклад в более безопасную транспортировку в Северной Норвегии и тем самым способствовать уменьшению количества аварий и потенциально-опасных ситуаций.

В частности, существуют две проблемы, которые влияют на безопасность автомобильных перевозок в Северной Норвегии: территориальная разрозненность предприятий [11, Langeland P.A., Phillips R.O.] и дорожная среда со сложной топографией, обширными горными территориями, глубокими фьордами и неблагоприятными климатическими условиями [1, Nævestad T.-O., Phillips R.O. и др., с. 4, Bardal K.G., с. 49]. Эти проблемы требуют от водителей знаний и навыков вождения в такой среде с подобными условиями.

Следовательно, покупатели автомобильных транспортных услуг должны быть уверены в том, что нанимаемые ими водители обладают такими навыками и знаниями. Поэтому покупателям автомобильных транспортных услуг следует рассмотреть:

- разработку подробного официального договора с поставщиком автотранспортных услуг;
- использование возможностей, связанных с новыми технологиями;
- возможность влияния критерия принятия решения о заказе перевозки на безопасность дорожного движения;
- важность хорошего общения как с транспортной организацией, так и с властями;
- знание транспортной организации и доверие к ней, важность этого, но также и влияние на суждения относительно пересмотра и контроля.

В настоящем исследовании высказывается мысль о том, что покупатели услуг автомобильного транспорта могут способствовать повышению безопасности автомобильных перевозок в северной части Норвегии, учитывая эти пять характеристик и качеств. Таким образом, покупатели автотранспортных услуг будут устанавливать требования к транспортным организациям, поскольку они предпочтут нанимать только тех, кто их выполняет. При этом как иностранные, так и отечественные автотранспортные организации будут вынуждены выполнять эти требования для получения заказов на перевозку.

### References

1. Nævestad T.-O., Phillips R.O., Meyer Levlin G., Hovi I.B. Internationalisation in Road Transport of Goods in Norway: Safety Outcomes, Risk Factors and Policy Implications. *Safety*, 2017, no. 3 (4), pp. 1–25. DOI: 10.3390/safety3040022

2. Mooren L., Grzebieta R., Williamson A., Olivier J., Friswell R. Safety Management for Heavy Vehicle Transport: A Review of the Literature. *Safety Science*, 2014, no. 62, pp. 79–89. DOI: 10.1016/j.ssci.2013.08.001
3. Newnam S., Warmerdam A., Sheppard D., Griffin M., Stevenson M. Do Management Practices Support or Constrain Safe Driving Behaviour? A Multi-Level Investigation in a Sample of Occupational Drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 2017, no. 102, pp. 101–109. DOI: 10.1016/j.aap.2017.02.007
4. Newnam S., Goode N. Do Not Blame the Driver: A Systems Analysis of the Causes of Road Freight Crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 2015, no. 76, pp. 141–151. DOI: 10.1016/j.aap.2015.01.016
5. Njå O., Fjelltun S.H. Managers' Attitudes Towards Safety Measures in the Commercial Road Transport Sector. *Safety Science*, 2010, no. 48, pp. 1073–1080. DOI: 10.1016/j.ssci.2010.02.005
6. Nævestad T.-O., Phillips R.O., Elvebakk B. Traffic Accidents Triggered by Drivers at Work – a Survey and Analysis of Contributing Factors. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 2015, no. 34, pp. 94–107. DOI: 10.1016/j.trf.2015.07.024
7. Grytnes R., Shibuya H., Dyreborg J., Grøn S., Cleal B. Too Individualistic for Safety Culture? Non-Traffic Related Work Safety Among Heavy Goods Vehicle Drivers. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 2016, no. 40, pp. 145–155. DOI: 10.1016/j.trf.2016.04.012
8. Nævestad T.-O., Elvebakk B., Phillips R.O. The Safety Ladder: Developing an Evidence-Based Safety Management Strategy for Small Road Transport Companies. *Transport Reviews*, 2018, no. 38 (3), pp. 372–393. DOI: 10.1080/01441647.2017.1349207
9. Nævestad T.-O., Hesjevoll I.S., Phillips R.O. How Can We Improve Safety Culture in Transport Organizations? A Review of Interventions, Effects and Influencing Factors. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 2018, no. 54, pp. 28–46. DOI: 10.1016/j.trf.2018.01.002
10. Larsson P., Dekker S.W.A., Tingvall C. The Need for a Systems Theory Approach to Road Safety. *Safety Science*, 2010, no. 48 (9), pp. 1167–1174.
11. Langeland P.A., Phillips R.O. (2016) *Tunge kjøretøy og trafikkulykker* [Heavy Vehicles and Traffic Accidents] (TØI Report 1494/2016). Oslo: TØI.
12. Bardal K.G. Impacts of Adverse Weather on Arctic Road Transport. *Journal of Transport Geography*, 2017, no. 59, pp. 49–58.
13. Grinerud K., Sætren G.B., Aarseth W.K. Buyers of Road Transport Services: Sustainability and Safety Responsibility? *The 30th European Safety and Reliability Conference and the 15th Probabilistic Safety Assessment and Safety Conference*, Esrel / Psam 2020. Venice, Italy, November 1–6, 2020. Singapore: Research Publishing, 2020.
14. Rolstadås A., Tommelein I., Morten Schiefloe P., Ballard G. Understanding Project Success through Analysis of Project Management Approach. *International Journal of Managing Projects in Business*, 2014, no. 7 (4), pp. 638–660.
15. Kongsvik T., Albrehtesen E., Antonsen S., Herrera I.A., Hovden J., Schiefloe P.M. *Sikkerhet i arbeidslivet* [Workplace Safety]. Bergen, Norway, Fagbokforlaget, 2018.
16. Langdridge D., Hagger-Johnson G. *Introduction to Research Methods and Data Analysis in Psychology*. Pearson Education, 2009.
17. Kvale S. *InterViews: an Introduction to Qualitative Research Interviewing*. Sage, 1996.
18. Luke R., Heyns G.J. Reducing Risky Driver Behaviour through the Implementation of a Driver Risk Management System. *Original Research*, 2014, no. 8 (1), pp. 1–10.

Статья принята 14.10.2020.