

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Сильянов В.В. Теория транспортных потоков в проектировании дорог и организации движения. М.: Транспорт, 1977. 303 с.

2. National policy conference on intelligent transportation systems and the environment. Conference Papers. Arlington Renaissance Hotel Arlington, Virginia June 6-7, 1994

Автор статьи:

Косолапов

Андрей Валентинович

– канд.техн. наук, доц.

каф.«Автомобильные перевозки»

УДК 656.078:65.012.7

В.С. Короткевич, Ю.Е. Воронов

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО АУДИТА

С зарождением рыночной экономики появились новые экономические термины и понятия, которые часто требовали дополнительных разъяснений, комментариев и примеров – аудит, маркетинг, лизинг и др.

По мере развития рыночных отношений стали появляться специализированные фирмы, оказывающие только маркетинговые или только аудиторские услуги. Несмотря на то, что в этой сфере уже существует серьезная конкуренция, не все сегменты этого рынка услуг уже освоены. В частности, ни одна из специализированных фирм не оказывает такой услуги, как *транспортный аудит*.

Транспортный аудит – деятельность по независимой экономико-правовой экспертизе транспортной деятельности хозяйствующих субъектов (как юридических лиц, так и частных предпринимателей) – владельцев автотранспортных средств (АТС).

Основная цель транспортного аудита – объективная оценка организации транспортного процесса по существующим технологиям, полноты оформляемой сопутствующей документации при условии неукоснительного соблюдения действующего транспортного законодательства.

В ходе транспортно-аудиторской проверки деятельности владельца автотранспорта

в первую очередь выявляются нарушения действующего федерального транспортного законодательства [1, 2] по следующим вопросам.

1. Лицензирование автотранспортной деятельности.

2. Организация работы водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения (БДД).

3. Соблюдение режима труда и отдыха водителей.

4. Создание условий для повышения квалификации водителей и работников, связанных с обеспечением БДД.

5. Анализ и устранение причин дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием автотранспорта предприятия, а также нарушений водителями Правил дорожного движения (ПДД).

6. Организация и проведение предрейсовых медицинских осмотров водителей.

7. Обеспечение соответствия транспортных средств требованиям БДД.

Однако деятельность транспортного аудитора не ограничивается только проверкой существующего состояния дел с БДД на предприятии. Его функции шире. Транспортный аудитор должен предлагать конкретные практические рекомендации по устранению имеющихся нарушений, и помогать в разработке соответствующих мероприятий.

В каждом конкретном случае эти вопросы будут решаться индивидуально, однако уже сейчас разработаны общие практические рекомендации для владельцев автотранспорта, которые позволяют устраниить нарушения транспортного законодательства и избежать их в дальнейшем.

В вопросах *организации работы водителей* основные усилия должны быть направлены на:

- строгое соблюдение правил допуска водителей к перевозкам (при приеме на работу – профессиональный отбор, наличие необходимого стажа работы; соблюдение установленного порядка выпуска водителя на линию);

- организацию и проведение стажировки вновь принимаемых водителей (привлечение водителей-наставников, соблюдение установленных сроков стажировки, ведение стажировочных листов, исключение формального подхода к проведению стажировки);

- своевременное проведение необходимых и обязательных инструктажей (ежедневных, сезонных, внеочередных, при перевозке опасных грузов, при перевозке детей, при выезде в командировки и т.д.) для поддержания необходимого уровня информированности водителей;

- повышение дисциплинированности водительского со-

ства.

Несоблюдение *режима труда и отдыха водителей* [3] часто является прямой причиной ДТП, поэтому необходимо тщательно анализировать табели учета рабочего времени водителей, существующие графики движения, показания тахографов, записи в путевых листах для последующей корректировки режима работы и исключения возможных нарушений в будущем.

Повышение *квалификации водителей* достигается путем проведения ежегодных занятий (техминимума) по 20-ти часовой программе, утвержденной Министерством транспорта РФ [4], включая обязательную проверку знаний ПДД. Для проведения таких занятий должны быть предусмотрены место и время, определены ответственные лица, обладающие необходимой квалификацией, а расписание занятий доведено до водителей. Если своими силами выполнить это невозможно, нужно заблаговременно заключить договор с профильным учебным заведением или базовым предприятием. Для качественного предоставления этих услуг у транспортного аудитора должна быть полная информация о таких учебных заведениях и базовых предприятиях, сроках проведения занятий, формах договоров и т.п.

Должностные лица, ответственные за *обеспечение БДД*, должны иметь базовое автомобильное образование [5] и не реже одного раза в пять лет после повышения квалификации по программе Минтранса РФ [6] проходить аттестацию на соответствие занимаемой должности. На каждом предприятии назначаются лица, осуществляющие учет и анализ ДТП, а также нарушений ПДД, допущенных водителями. По результатам анализа и служебных расследований ДТП [7] должны проводиться внеочередные инструктажи с водительским составом, которые регистрируют-

ся в специальном журнале учета инструктажей. Водители, имеющие нарушения ПДД, не должны допускаться к ответственным перевозкам, например, перевозкам детей, опасных грузов, с ними, кроме того, должна проводиться дополнительная профилактическая работа.

В обязательном порядке должен проводиться *предрейсовый медосмотр водителей*. Требования к медицинскому обеспечению БДД, квалификации медработников, оборудованию медицинских кабинетов и т.д. определены специальными методическими указаниями [8].

Требования к *техническому состоянию АТС* установлены «Правилами технической эксплуатации ...» [9], «Положением о ТО и Р подвижного состава ...» [10] и другими нормативными документами. Несмотря на то, что эти документы в настоящее время во многом уже морально устарели, и техническая эксплуатация, и техническое обслуживание и ремонт подвижного состава должны быть организованы в соответствии с требованиями именно этих документов, как действующих, а транспортный аудитор – основываться на них при проверке и подготовке рекомендаций.

Все указанное выше предусматривается «Планом мероприятий по обеспечению БДД», который должен быть на каждом предприятии. С проверки наличия такого плана и должна начинаться работа транспортного аудитора, поскольку отсутствие его является серьезным нарушением действующего транспортного законодательства.

Эффективность работы транспортного аудитора экономически выражается в следующем.

1. Предотвращение возможных ДТП с участием автотранспорта предприятия. Несмотря на отсутствие единой государственной методики оценки убытков от ДТП, даже предварительная оценка говорит о том,

что сумма ущерба очень велика. Так, в соответствии с условиями обязательного страхования гражданской ответственности владельцев АТС сумма компенсации ущерба от ДТП составляет 400 тыс. руб. [11], а, как следует из материалов Государственного доклада по БДД [12], фактический ущерб от каждого ДТП, в котором погибли или ранены люди, оценивается в 1200 тыс. руб.

2. Грубые нарушения транспортного законодательства влекут за собой административную ответственность должностных лиц, предпринимателей, а также юридических лиц. Своевременное устранение причин нарушений позволяют исключить штрафные санкции со стороны ГИБДД, Российской транспортной инспекции, судебных органов, а они могут быть весьма значительными. Например, в сентябре 2003 г. судебными органами наложен штраф в размере 30 тыс. руб. на ОАО «Кемеровское ПАТП-2» только за то, что в путевых листах отсутствовали отметки о проведении предрейсового медицинского осмотра.

3. Рекомендации транспортного аудитора позволяют оптимизировать производственные процессы предприятия, связанные с эксплуатацией и обслуживанием автотранспорта, упорядочить документооборот, рационально перераспределить обязанности между должностными лицами и техническими специалистами, снизить производственные затраты.

В настоящее время часть функций транспортного аудита, в основном по соблюдению требований действующих нормативных документов, выполняет Российская транспортная инспекция [13], однако, как орган государственного контроля, она не занимается анализом и улучшением экономических результатов деятельности проверяемого субъекта. Этими вопросами должен заниматься транспортный аудитор, который

должен дать практические рекомендации и мероприятия, которые позволяют повысить экономическую эффективность транспортной деятельности предприятия. Основные направления – снижение вероятности возникновения ДТП по вине владельца автотранспорта, проведение работ по профилактике ДТП, восстановление технологических процессов перевозок, технического обслуживания и ремонта АТС, функционирования внутрипроизводственных систем в соответствии с требованиями действующей нормативно-технической документации. Транспортный аудитор может принимать непосредственное участие в оптимизации схем перевозок на основе логистического подхода, проведении служебного расследования

ДТП, при рассмотрении дел в административных и судебных органах.

Чем шире круг вопросов, попадающих в поле зрения транспортного аудитора, тем больше необходимо сделать обоснований для принятия управленческих решений, тем выше будет эффективность проделанной работы. Поэтому транспортный аудитор должен иметь весьма высокую квалификацию, опыт и эрудицию как в сфере автомобильного транспорта, так и по экономическим, организационным, правовым и другим вопросам. Поэтому транспортный аудитор должен иметь, как минимум, базовое высшее автомобильное образование и, желательно, второе высшее образование – экономическое или юридическое.

Деятельность по транспортному аудиту может быть организована на базе крупных аудиторских фирм, или, что чаще и наблюдается в последнее время, на базе страховых компаний. Например, в ходе оформления полиса обязательного страхования гражданской ответственности они могут давать необходимые консультации и рекомендации владельцам АТС.

Транспортный аудит должен стать эффективным инструментом саморегулирования, позволяющим не только исключить возникновение у владельца автотранспорта конфликтных ситуаций с органами государственного контроля, но и улучшить экономические результаты его работы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. «О безопасности дорожного движения». Федеральный закон № 196-ФЗ от 10.12.1995 г.
2. «О лицензировании отдельных видов деятельности». Федеральный закон № 128-ФЗ от 08.09.2001 г.
3. «Положение о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей», утвержденное постановлением Минтруда РФ № 16 от 25.06.1999 г.
4. «Учебный план и программа ежегодных занятий с водителями в автотранспортных предприятиях», РД 26127100-1070-01, утвержденные Минтрансом РФ 02.10.2001 г
5. «Об утверждении квалификационных требований к специалистам юридических лиц и предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом». Приказ Минтранса РФ № 75 от 22.06.1998 г.
6. «Об утверждении типовых программ квалификационной подготовки специалистов юридических лиц и предпринимателей, осуществляющих перевозочную деятельность на автомобильном транспорте». Приказ Минтранса РФ № 91 от 23.07.1998 г.
7. «Положение о порядке проведения служебного расследования», утвержденное приказом Минтранса РФ № 49 от 26.04.1990 г.
8. «Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения. Методические указания», утвержденные Минздравом РФ и Минтрансом РФ 29.01.2002 г.
9. «Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта», утвержденные приказом Минавтотранса РСФСР № 19 от 09.12.1970 г.
10. «Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта», утвержденное приказом Минавтотранса РСФСР 20.09.1984 г.
11. «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Федеральный закон № 40-ФЗ от 25.04.2002 г.
12. «Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения». Государственный доклад Комиссии РФ по обеспечению безопасности дорожного движения от 31.07.2001 г.
13. «Положение о Российской транспортной инспекции Министерства транспорта Российской Федерации», утвержденное постановлением Правительства РФ № 515 от 11.07.2002 г.

Авторы статьи:

Короткевич
Вадим Станиславович
– канд. техн. наук, доц., начальник органи-
зационно-аналитического отдела
Кемеровского областного отделения
Российской транспортной инспекции

Воронов
Юрий Евгеньевич
– докт. техн. наук, проф., зав. каф.
«Автомобильные перевозки»