

Проблемы развития и совершенствование автотранспортной службы ФСИН России

А.В. Подзоров

сотрудник Федеральной службы исполнения наказаний России; Москва

e-mail: a.v.podzorov@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрены наиболее важные проблемы развития и проведен анализ состояния автотранспортной службы аппарата ФСИН России и учреждений. По проведенному анализу предложены различные методы, рекомендации по развитию и совершенствованию автотранспортной службы ведомства, в том числе на примере автомобильного транспорта общего пользования.

Ключевые слова: автотранспортное средство, автотранспортная служба, управление, совершенствование, развитие, персонал, учреждение.

В настоящее время отсутствие законодательных и нормативных документов, регулирующих деятельность автомобильного транспорта (АТ) в ведомственных структурах РФ, определяет неэффективное транспортное обслуживание, организационные и управленческие решения.

В связи с тем, что нормативно-правовая база предназначена в первую очередь для автомобильного транспорта общего пользования (АТОП), ведомственному АТ отводится вторичная роль. Также следует учесть, что в зависимости от специфики ведомства и задач, возложенных на него, используются специальные автотранспортные средства (АТС).

На примере Федеральной службы исполнения наказаний (ФСИН) России рассмотрим основные проблемы развития автотранспортной службы ведомства по нескольким направлениям.

1. В последние годы оснащенность АТС ФСИН России составила приблизительно 70% от штатной численности и остается на прежнем уровне (рис. 1).

Численность АТС свидетельствует о недостаточном выделении из федерального бюджета средств на обновление автомобильного парка ФСИН России, при этом руководством ведомства проводится работа по обоснованию и обновлению подвижного состава.

Из рис. 2 видно, что обновление АТС ФСИН России началось в 2013 году и составило тогда 7%,

Численность АТС

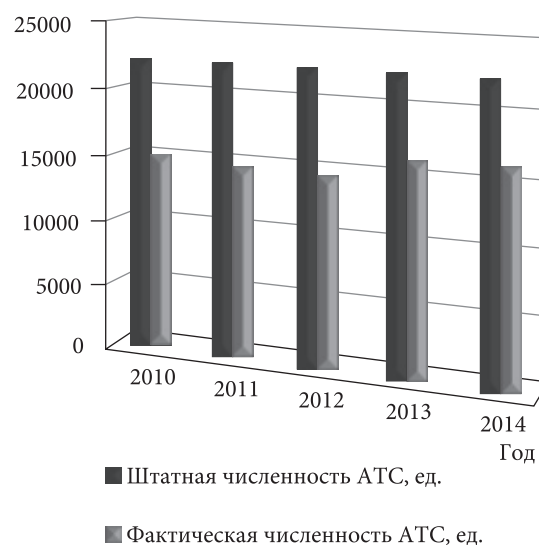


Рис. 1. Наличие АТС в структуре ФСИН России

Численность АТС

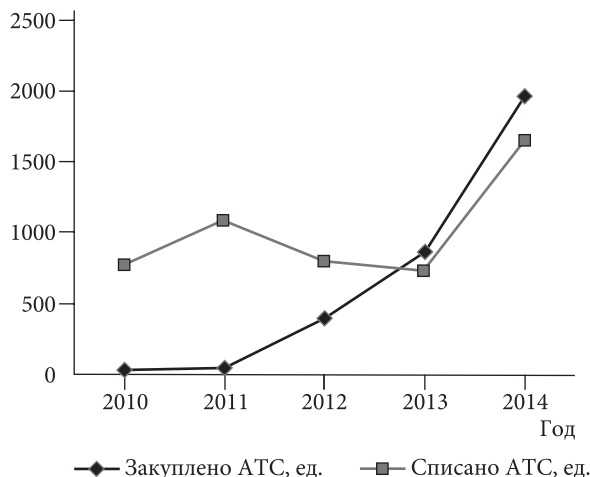


Рис. 2. Динамика закупки и списания АТС ФСИН России

в 2014 году – 15%. По состоянию на 2014 г. подлежало списанию по срокам эксплуатации и нормам пробега АТС около 8 тыс. единиц, или 1/2 подвижного состава ФСИН России.

Далее рассмотрим продолжительность эксплуатации АТС (рис. 3).

В соответствии с общероссийским классификатором основных фондов [1], АТ относятся к материальным основным фондам, включаемым в амортизационные группы, на основании чего определяются нормативные сроки полезного использования основных средств, норма и сумма их амортизации. В связи с тем, что 52% подвижного состава находятся в эксплуатации свыше 10 лет, возникают частые поломки и выход из строя АТС.

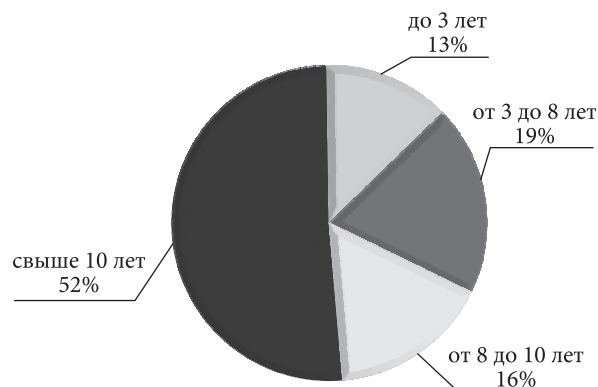


Рис. 3. Продолжительность эксплуатации АТС ФСИИ России

2. В зависимости от месторасположения территориального органа ФСИИ России, АТС работают в различных природно-климатических и дорожных условиях, например: тип покрытия, состояние и благоустройство дорог, рельеф местности, уровень организации дорожного движения, продолжительность зимней эксплуатации. При этом необходимо сохранять надежность АТС в течение определенного времени и условий эксплуатации, в связи с чем необходимо проводить своевременное и качественное проведение технического обслуживания (ТО) и текущего ремонта (ТР) АТС, в соответствии с планово-предупредительной системой. Однако имеют место случаи несвоевременного проведения указанных операций подвижного состава ФСИИ России в полном объеме, в нарушение «Положения о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта», утвержденного Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 сентября 1984 г.

Данные нарушения выражаются в недостаточном объеме финансирования из федерального бюджета для проведения планово-предупредительной системы АТС, что приводит к невыполнению операций, несоблюдению периодичностей проведения ТО и т.д. Целесообразно применить одноступенчатую систему, которая состоит из следующих видов операций: ежедневное обслуживание, ТО-1 и ТО-2 (может совмещаться сезонное обслуживание) с переходом в дальнейшем к двум и трем периодичностям ТО, вследствие чего затраты на ТО и ТР подвижного состава будут минимальны [2]. В учебном пособии Е.С. Кузнецова более детально расписано формирование структуры ТО и ТР на примере АТОП [2].

3. В учреждениях ФСИИ России не экономично расходуются горюче-смазочные материалы (ГСМ) водителями АТС. Ведь водители могут как улучшать, так и ухудшать показатели эксплу-

атационной надежности и экономичности подвижного состава, при этом стиль вождения не определяется стажем работы, возрастом водителя, классностью, образовательным уровнем и т.п.

Для экономии топливно-энергетических ресурсов необходимо целенаправленное обучение водителей ведомства, что повысит их профессиональное мастерство, а также снизит затраты на проведение ТО и ТР АТС от 33 до 36% [3].

4. В соответствии с предусмотренными Концепцией [4] (2010–2016 гг.) развития уголовно-исполнительной системы (УИС) Российской Федерации до 2020 года I и II этапами, предусматривалось сокращение аттестованных и вольнонаемных сотрудников в ведомстве. В рамках реализации положения Концепции сокращение затронуло автотранспортный персонал. В результате обострилась нехватка водителей, механиков, ремонтных рабочих, диспетчеров, инженерно-технических работников и др. Данное сокращение привело к следующему:

- снижение коэффициента выпуска и простой АТС;
- несвоевременное проведение ТО и ТР;
- повышение времени на проведение ремонтных работ, снижение качества его выполнения и т.д.

Ввиду недостаточного количества механиков либо их отсутствия на автомобильных базах (гаражах) в территориальных органах ФСИИ России имеются случаи выпуска на линию без предрейсового контроля технического состояния АТС механиком, что предусмотрено ст. 12.31.1. кодекса РФ об административных правонарушениях (КоАП). Данные нарушения регулярно выявляются сотрудниками органов прокуратуры РФ в сфере обеспечения безопасного технического состояния АТС и ГИБДД МВД России субъектов РФ. По выявленным нарушениям составляются и направляются постановления в учреждения территориального органа ФСИИ России.

Кроме того, в учреждениях территориальных органов ФСИИ России медицинским персоналом не всегда производятся предрейсовые и послерейсовые осмотры водителей АТС, что предусмотрено ст. 12.31.1. КоАП РФ. Данные нарушения допускаются из-за недостаточного количества медицинских сотрудников в учреждениях ФСИИ России либо невозможности осуществлять осмотры водителей из-за отсутствия лицензированных медицинских кабинетов.

На данных этапах реализации Концепции (2010–2012 гг.) в территориальных органах ФСИИ России практически сократили все штатные должности инженеров по безопасности до-

рожного движения (БДД), несмотря на то, что на них возложено проведение комплекса мероприятий по обеспечению БДД в учреждениях и органах УИС.

В нескольких территориальных органах ФСИН России, где остались инженеры по БДД, число нарушений ПДД значительно меньше, чем в других регионах ФСИН России.

Проведенный анализ позволил определить причины и факторы совершения нарушения БДД, на основании чего сформулированы следующие рекомендации по снижению числа ДТП и нарушений ПДД водителями:

- обновление автомобильного парка ФСИН России;
- повышение качества профессионального отбора и обучения водителей;
- проведение профессиональной и целенаправленной подготовки водителей;
- повышение культуры вождения;
- повысить дисциплинированность водителей;
- усиление контроля за должностными лицами, отвечающими за БДД.

5. В структуре управления автотранспортной службы ФСИН России и территориальных органов отсутствует общий принцип управления АТС. Основными нарушениями являются разрывы между уровнями в иерархии системы управления. Различные системы управления имеют свои преимущества и недостатки [5].

Для автотранспортной службы ФСИН России характерна линейно-функциональная структура, которая позволит на уровне аппарата ФСИН России и в территориальном органе:

- исключить двойственность управления, дублирование полномочий и функций;
- повысить оперативность управления;
- минимизировать потребность в административно-управленческом персонале.

6. В составе ФСИН России действуют 7 высших учебных заведений с филиалами. В учебных заведениях Федерального казенного образовательного учреждения высшего образования Пермского, Воронежского и Кузбасского институтов ФСИН России с 1 сентября 2014 г. проходит обучение курсантов управлению автотранспортным средством по категории «В, В1». Также в вышеуказанных учебных заведениях предусмотрены тренажеры и полигоны для обучения курсантов, в том числе контраварийного вождения.

В остальных учебных заведениях: Владимирском, Вологодском, Самарском институтах ФСИН России – обучение не предусмотрено.

Кроме того, в связи с нехваткой водительского персонала в учреждениях ФСИН России имеют место случаи управления водителями без категорий на управление АТС «С, С1, D, D1», что является нарушением согласно ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ.

7. В соответствии с совместным приказом Министерства транспорта и Министерства труда РФ от 11.03.1994 г. № 13/11 «Об утверждении положения о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов организаций и их подразделений, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов», сотрудники учреждений территориальных органов ФСИН России, отвечающие за обеспечение БДД, должны иметь удостоверение установленной формы о прохождении ими аттестации. В настоящее время сотрудники (начальники автоколонны, диспетчеры, механики и мастера) не проходят аттестацию ввиду не предусмотренного сметой финансирования ведомства.

8. Практически во всех территориальных органах ФСИН России имеются учреждения с малой численностью АТС, небольшим расстоянием между учреждениями, различной оснащенностью материально-технической базы и численностью автотранспортного персонала и т.д. На АТОП методам объединения автотранспортных учреждений посвящено достаточно работ [6, 7 и др.].

Объединение в регионе учреждений ФСИН России позволит повысить эффективность транспортного обслуживания и снижение затрат на содержание и обслуживание АТС за счет:

- создания головных учреждений с филиалами;
- эффективного и рационального использования подвижного состава;
- снижения затрат на обслуживание и содержание АТС;
- сокращения численности АТС;
- снижение автотранспортного персонала;
- качественного проведения ТО, ТР и диагностических работ (ДР);
- приобретения дополнительного оборудования для проведения ТО, ТР и ДР в целях исключения проведения данных работ в сторонних организациях;
- использования АТ по назначению, снижения простоев, порожних рейсов и т.д.;
- повышения квалификации, переподготовки инженерно-технических работников и рабочих по выполнению ТО и ТР, повышению профессионального мастерства водителей.

9. Для повышения оценки эффективного управления автотранспортной службы ФСИН



России необходимо повысить показатели, характеризующие деятельность ведомства.

Данную систему оценочных показателей на основе динамических нормативов с использованием нормативной системы показателей (НСП) предложил И.М. Сыроежин [8], ее использовали на АТОП.

Проведенный анализ оценки управления ведомством позволил определить ряд частных технико-эксплуатационных показателей, которые необходимо повысить для эффективности ведомства:

- коэффициент выпуска автомобилей;
- коэффициент использования пробега;
- грузооборот автотранспортных средств;
- общий пробег автомобилей;
- время в наряде;
- расходы на содержание автотранспортной службы;
- число дорожно-транспортных происшествий по вине водителей служб.

10. Некоторые территориальные органы ФСИН России имеют низкий коэффициент выпуска АТС на линию либо необоснованно повышенные затраты на ГСМ, что свидетельствует о низком качестве планирования автотранспортных перевозок руководящим составом территориальных органов и учреждений ФСИН России.

Имеются регионы России, в которых ФСИН выполняют транспортное обеспечение учреждений со схожими показателями автомобильного парка. Имеется достаточно трудов по повышению и обеспечению логического подхода к управлению автотранспортного обеспечения учреждений [9–11].

11. Для стимулирования транспортного персонала проводятся конкурсы между подразделениями и смотры-конкурсы материальной базы этих подразделений, что позволяет углубить качество обучения по безаварийной эксплуатации АТС ввиду применения различных форм морального и материального поощрения. Также ежегодно во всех территориальных органах ФСИН России проводится конкурс на звание «Лучшее подразделение территориального органа ФСИН России в части БДД», по итогам которого победители награждаются.

С целью повышения эффективности автотранспортного персонала рекомендуется дополнительное стимулирование за счет:

- снижения расходов на ГСМ;
- снижения числа ДТП и нарушений ПДД водителями;
- повышения качества проведения ТО и ТР АТС ремонтным персоналом.

Это будет сказываться на мотивации работников и эффективной работе как автотранспортного персонала, так и учреждений ФСИН России в целом.

Проведенный анализ позволил выявить основные причины и условия возникновения организационных и управленческих проблем ФСИН России в части:

- обновления АТС;
- проведения планово-предупредительной системы;
- экономии средств на содержание и обслуживание АТС, в том числе ГСМ;
- комплекса мероприятий по снижению числа БДД и нарушений ПДД;
- управления на уровне аппарата ФСИН России и региона;
- премирования автотранспортного персонала.

По результатам анализа предложены рекомендации по совершенствованию автотранспортной службы ФСИН России.

Литература

1. Общероссийский классификатор основных фондов 013-94, утвержденный постановлением Госстандарта РФ от 26.12.1994 № 359.
2. Кузнецов Е.С. Техническая эксплуатация автомобилей/ Кузнецов Е.С., Воронов В.П., Болдин А.П. и др., учебник для вузов; 3-е изд., перераб. и доп. М.: Наука, 2001 г. 535 с.
3. Кузнецов Е.С. Управление технической эксплуатацией автомобилей/ Кузнецов Е.С. 2-е изд., перереб. и доп.: М. Транспорт, 1990 г. 272 с.
4. Концепция развития уголовно-исполнительной системы Российской Федерации до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 14.10. 2010 г. № 1772-р.
5. Кабушкин Н.И. Основы менеджмента/ Кабушкин Н.И., учеб. пособие, 11-е изд., испр. М.: Новое издание, 2009 г. 336 с.
6. Совершенствование управления и экономической деятельности на автомобильном транспорте/ Сб. науч. тр./ Гос. НИИ автомоб. трансп. (НИИАТ). М., 1985 г. 203 с.
7. Управление, планирование и стимулирование на автомобильном транспорте/Сб. науч. тр./ Гос. НИИ автомоб. трансп. (НИИАТ). М., 1986 г. 161 с.
8. Сыроежин И.М. Совершенствование системы показателей эффективности и качества/ И.М. Сыроежин. М.: Экономика, 1980 г. – 192 с.

9. Миротин Л.Б. Транспортная логистика: учебник для транспортных вузов/ Л.Б. Миротин. М.: Издательство «Экзамен», 2003 г. 512 с.

10. Лукинский В.С. Логистика автомобильного транспорта, учеб. пособие/ Лукинский В.С. [и др.]. Москва: Финансы и статистика, 2004 г. 368 с.

11. Еремеева Л.Э. Транспортная логистика [Текст]: учеб. пособие/ Л.Э. Еремеева; Сыкт. лесн. Ин-т. Сыктывкар: СЛИ, 2013 г. 260 с.

Problems of development and improvement of the motor transport service of the Federal penitentiary service of Russia

A.V. Podzorov, *The employee of Federal Penitentiary Service of Russia; Moscow*
e-mail: a.v.podzorov@mail.ru

Summary. In article the most important problems of development are considered and the analysis of a condition of motor transportation service of the office of FSIN of Russia and institutions is carried out. According to the carried-out analysis various methods, offers and recommendations about development and improvement of motor transportation service of department, including the example of the public motor transport are offered.

Keywords: trucking facility, motor transport service, management, enhancement, development, personnel, organization.

References

1. The all-Russian qualifier of fixed assets 013-94 approved by the resolution of Gosstandart of the Russian Federation dated 26.12.1994, No. 359.
2. Kuznetsov E.S., Voronov V.P., Boldin A.P. Technical operation of cars. *Textbook for universities, Science*. Moscow, 2001. 535 p.
3. Kuznetsov E.S. Management of technical maintenance of cars. *Transport*. Moscow, 1990. 272 p.
4. The concept of development of criminally executive system of the Russian Federation until 2020, approved by decree of the Government of the Russian Federation dated 14.10.2010. No. 1772-R.
5. Kabushkin N.I. Fundamentals of management. *Handbook, new edition*. 2009. Moscow, 336 p.
6. Improving management and economic activity on a road transport. *Collection of scientific works. State scientifically research institute of the motor transport (SRIMT)*. 1985. Moscow, 203 p.
7. Management, planning and stimulation on a road transport. *Collection of scientific works. State scientifically research institute of the motor transport (SRIMT)*. 1986. Moscow, 161 p.
8. Syroezhin I.M. Improving the system of indicators of efficiency and quality. *Economy*. 1980. Moscow, 192 p.
9. Mirotin L.B. *Transport logistics. Textbook for transport universities. Publishing house «Examination»*. 2003. Moscow, 512 p.
10. Lukinskiy V.S. Logistics of road transport. *Manual. Finances and statistics*. 2004. Moscow, 368 p.
11. Eremeeva, L.E. Transport logistics. *Manual. Syktyvkar Forest Institute (SFI)*. 2013. Syktyvkar, 260 p.