

Отчет о работе службы транспортного обеспечения за 2015 год

Состояние и использование автопарка ИГУ по состоянию на июнь 2015 г. однозначно свидетельствовало о необходимости комплекса мероприятий по оптимизации. Приоритетная цель - обеспечить потребности в транспорте **университета в целом** (а не отдельных его работников руководящего уровня) с одновременной оправданной **минимизацией** расходов средств учреждения. Для достижения этой цели необходимо было решить ряд задач, в том числе оптимизировать структуру и состав автопарка, что стало бы существенным шагом к оптимальному транспортному обеспечению университета.

По состоянию на начало июня 2015г. на балансе университета находилось 50 автомобилей. При этом более или менее активно использовалось лишь 20. Из них часть автомобилей использовалась централизованно (11 а/м), часть эксплуатировалась факультетами (9 а/м).

У отдельных подразделений университета (НИИ Биологии, НИИ прикладной физики, БМБШ, Юридический институт, Братский филиал ИГУ) на их обособленных балансах находились используемые ими транспортные средства в общем количестве 20шт.

Итого у университета по состоянию на июнь 2015г было **70** автомобилей. Было принято решение о том, чтобы в первую очередь провести мероприятия с автопарком, стоящим на балансе университета. После этого успешные меры по мере возможности распространить и на автомобили отдельных подразделений.

Столь большое количество автомобилей (50 единиц), находящихся на балансе университета, являлось следствием их неэффективного использования в предыдущие периоды. В частности, большое количество автомобилей использовалось для **персональных** целей предыдущего состава руководства ИГУ, проректоров, руководителей факультетов, институтов и структурных подразделений. К сожалению, в определенной степени эта ситуация остается неизменной и в текущее время. Ряд автомобилей используется для **персональных** целей деканов и директоров некоторых из факультетов и институтов. Это приводит к низкой эффективности использования этих автомобилей, которые предназначены для использования исключительно в учебных и производственных целях всего университета в целом.

Техническое состояние автомобилей было весьма неоднородно и весьма далеко от оптимального. Некоторые из автомобилей университета получили в предыдущие периоды повреждения, неисправности различной степени тяжести. К сожалению, работы по их восстановлению и ремонту либо не проводились вовсе, либо были начаты, но не были доведены до конца. В результате ряд автомобилей оказался в полностью нерабочем и разукомплектованном состоянии. Затраты на восстановление некоторых из них на текущий момент нецелесообразны.

Таким образом, состав автопарка университета находился в состоянии, далеком от оптимального. Большое количество автомобилей либо не использовалось вовсе, либо использовалось крайне редко.

Неиспользуемые автомобили неоправданно **увеличивают расходы университета**. В частности, университет несет затраты на транспортный налог, на хранение и охрану этих автомобилей; автомобили от длительного хранения приходят в негодность, уменьшается их рыночная стоимость. Средства, «замороженные» в неиспользуемых автомобилях, могли бы быть направлены на текущие безотлагательные статьи расходов университета. В связи с этим было принято решение о максимально возможном и оправданном **сокращении** количества автомобилей университета.

Это возможно сделать путем либо списания, либо продажи автомобилей.

Так как автомобили университета фактически находятся в федеральной собственности, любые действия с ними (списание, продажа) ограничены определенными правилами и процедурами. **Без согласования** с Министерством образования и науки РФ (МОН) возможны действия лишь с автомобилями, **не** входящими в перечень особо ценного движимого имущества (ОЦДИ). Автомобили, **относящиеся** к ОЦДИ, требуют длительной и ресурсоемкой процедуры согласования с МОН. К сожалению, нет гарантированного положительного результата подобного согласования.

Таким образом, все автомобили университета можно условно разделить на 3 группы исходя из отнесения их к ОЦДИ и их балансовой стоимости:

- автомобили, НЕ относящиеся к ОЦДИ;
- автомобили, относящиеся к ОЦДИ с балансовой стоимостью до 500 000р.;
- автомобили, относящиеся к ОЦДИ с балансовой стоимостью свыше 500 000р.

Первая часть автомобилей, не являющихся ОЦДИ, была оценена и выставлена на аукционную продажу. На аукцион были выставлены только те автомобили, которые не использовались в текущей деятельности университета. Для того чтобы приступить к продаже автомобилей, потребовалось представить на заседание Ученого совета ИГУ предложение о реализации транспортных средств. После утверждения этого предложения стало возможным попытаться реализовать автомобили. Продажа приоритетна для университета, так как позволяет получить дополнительные средства. Для реализации автомобилей была инициирована процедура оценки рыночной стоимости всех автомобилей («неОЦДИ»). Оценку проводила лицензированная компания, в результате чего был получен отчет о рыночной стоимости этих автомобилей. После оценки рыночной стоимости стала понятна начальная (минимальная) цена для продажи автомобилей и стало возможным организовать их продажу путем открытого аукциона.

Те автомобили, которые продать не удастся, будут поданы на списание.

Предварительным положительным результатом по уменьшению количества автомобилей университета безусловно можно назвать состоявшийся

18.01.16г. аукцион, на котором по 10 автомобилям были определены желающие их приобрести. На текущий момент идет процесс завершения сделок по их продаже, оформление документов.

Вторая часть автомобилей, являющаяся ОЦДИ с балансовой стоимостью до 500 000р., была сформирована в отдельный список, который был подан в МОН для их исключения из категории ОЦДИ в октябре 2015г. Ответа на нашу инициативу пока поступило. После того как исключение из списка ОЦДИ будет одобрено со стороны МОН, часть из этих автомобилей также будет возможно снять с баланса университета путем их реализации либо списания.

Третья часть автомобилей с балансовой стоимостью более 500 000р. в любом случае останется в категории ОЦДИ. По тем транспортным средствам, которые будет необходимо снять с баланса, будут предприниматься меры по согласованию с МОН по снятию их с баланса Университета. Отдел по обеспечению управления имуществом комплексом планирует настойчиво решить эту задачу. После вывода автомобилей из перечня ОЦДИ они будут реализовываться/списываться по уже реализованной схеме.

Кроме задачи по оптимизации численности и состава автопарка имеется ряд направлений транспортного обеспечения, которые было необходимо решить и поддерживать в будущем:

1. Обеспечить эксплуатацию автотранспорта согласно всем требованиям текущего законодательства

Необходимость эксплуатации автотранспорта в учреждении накладывает ряд **обязательных** законодательных и нормативных требований к организации работы автомобилей. Для этого были разработаны и введены в работу ранее отсутствовавшие процедуры. В частности, введены обязательные медосмотры водителей перед рейсом и по его окончании. Медосмотры проводятся сертифицированным медработником с использованием всех требуемых инструментов и оборудования. Результаты медосмотров также фиксируются в отдельном журнале.

Была введена процедура выпуска на линию и приема с линии, отражаемые в отдельном журнале. Для выполнения этой задачи в штатное расписание была введена должность механика с разработкой соответствующей должностной инструкции. Это необходимо, так как вопросами выпуска на линию может заниматься лишь сотрудник с должностью «Механик» и определенными должностными обязанностями.

Было доработано и введено в работу новое «Положение об использовании служебного автотранспорта», учитывающее обязательные нормативные и законодательные требования. Данное положение станет основой для передачи отдельным подразделениям автомобилей в оперативное управление, что ранее не было предусмотрено. Все автомобили, которые полностью либо частично используются отдельными подразделениями, планируется передать под персональную ответствен-

ность руководителей подразделений. В отношении этих автомобилей также должны соблюдаться все пункты вновь введенного положения.

2. Минимизировать затраты на ГСМ

Договор на поставку топлива на 2016 год заключается с двумя существенными изменениями. Во-первых, срок его действия – 1 квартал. Во-вторых, оговаривается не объем поставки, а исключительно цена. Это позволило получить возможность приобретать топливо по цене, действующей на момент заправки. Ранее договор был заключен таким образом, что университет приобретал заранее оговоренный объем топлива по фиксированной цене, которая могла превышать фактическую розничную, что приводило к увеличению затрат университета на топливо. Далее предполагается сохранить принцип краткосрочных договоров на поставку топлива по минимально возможным ценам.

3. Оптимизировать расходы на текущий ремонт и техническое обслуживание автомобилей

Наличие в штате сотрудника, который способен самостоятельно выполнять широкий спектр работ по ремонту и обслуживанию автомобилей, позволил практически полностью отказаться от услуг сторонних организаций по ремонту и обслуживанию автомобилей. Приобретение запасных частей было переведено на отдельных поставщиков с оптимальными ценами в отличие от предыдущих периодов, когда они приобретались в независимых СТО одновременно с работами по высоким ценам.

Затраты на 2016 год планировались с четкой детализацией по каждому автомобилю, с учетом текущего технического состояния каждой из единиц. Разделены затраты на текущее ТО исходя из планируемых **пробегов**, а также затраты на ремонт и замену отдельных узлов.

4. Обеспечить доступ к заказу автомобилей лишь авторизованным сотрудникам

На текущий момент специалистами ЦНИТ ведется разработка информационной системы, которая позволит получить доступ к заказу автомобилей лишь авторизованным сотрудникам. Это позволит избежать неэффективного использования автомобилей университета и четко определить круг сотрудников, имеющих возможность использовать транспортные ресурсы университета.

5. Обеспечить максимально полное использование трудовых и транспортных ресурсов

Анализ использования автомобилей за период с июня по август 2015г. показал, что загрузка водителей составляла менее 50%. В связи с необходимостью сокращать затраты университета было принято решение об уменьшении штата водителей централизованного гаража. С

01.10.2015г. количество водителей гаража ИГУ было снижено с 9 до 6 сотрудников.

Введена форма еженедельной отчетности, позволяющая оперативно и на постоянной основе отслеживать загрузку водителей.

В результате проведенной оптимизации в постоянном использовании АУП на январь 2016г. находится 6 автомобилей (централизованно) вместо 11 в июне 2015г. Количество автомобилей, используемых факультетами, институтами и отдельными подразделениям не изменилось.

Кроме того, по состоянию на июнь 2015г. имело место некачественное и неполное заполнение водителями путевых листов, что давало повод сомневаться в достоверности сведений, на основании которых происходило списание ГСМ. Для того, чтобы учет пробегов автомобилей не вызывал сомнений, было предпринято 2 мероприятия. Во-первых, были четко определены правила заполнения путевых листов, после чего были организованы периодические проверки качества и правильности заполнения путевых листов. Во-вторых, в сентябре 2015г. была проведена сплошная инвентаризация учетных (отраженных в путевых листах) и фактических (на одометрах автомобилей) пробегов.

6. Постоянный мониторинг технического состояния всех автомобилей

Для того чтобы иметь некую точку отсчета, было принято решение провести сплошную диагностику технического состояния всех автомобилей. В результате имеется сводная информация о необходимых работах с каждым из автомобилей с предварительной калькуляцией. Имеется четкое представление о техническом состоянии автопарка. Постоянно используемые единицы автотранспорта проходят текущее техническое обслуживание и ремонт по мере необходимости. Работа слесаря по ремонту автомобилей фиксируется в отдельном, заведенном для этих целей, журнале.

27.01.2015 г.

Начальник службы транспортного обеспечения Е.С. Чуйко

Приложение на 2-х страницах.

Приложение. Диаграммы и таблицы.

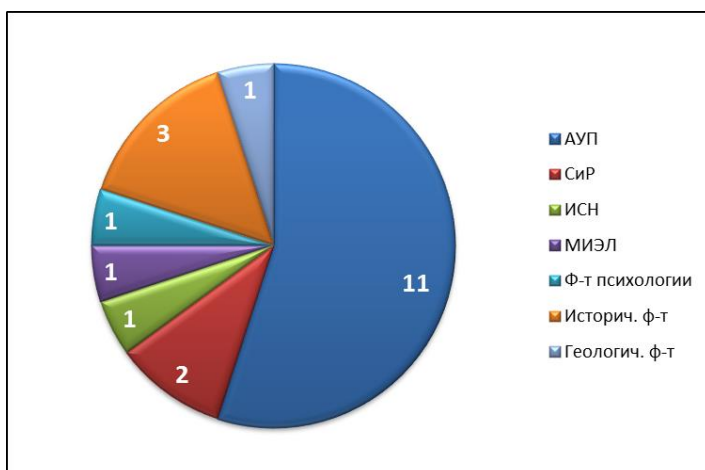
Все данные предоставлены без учета автомобилей подразделений, ведущих отдельный бухгалтерский учет. Также не учитывается 4 автомобиля, переданные университету филиалом в Усть-Илимске.

Диаграмма 1. Структура использования автопарка



20 автомобилей в той или иной степени использовались для нужд университета по состоянию на июнь 2015г. Как видно, большая часть автомобилей университета простаивает. Это обуславливает необоснованные расходы на их хранение, уплату транспортного налога и пр. Очевидно, что раздутый автопарк университета нуждался в уменьшении его состава.

Диаграмма 2. Использование автомобилей ИГУ



| | |
|----------------|----|
| АУП | 11 |
| СиР | 2 |
| ИСН | 1 |
| МИЭЛ | 1 |
| Ф-т психологии | 1 |
| Историч. ф-т | 3 |
| Геологич. ф-т | 1 |

Далеко не все из используемых по состоянию на июнь 2015г. автомобилей использовались централизованно. Почти половина полностью использовалась (и продолжает использоваться сейчас) отдельными подразделениями.

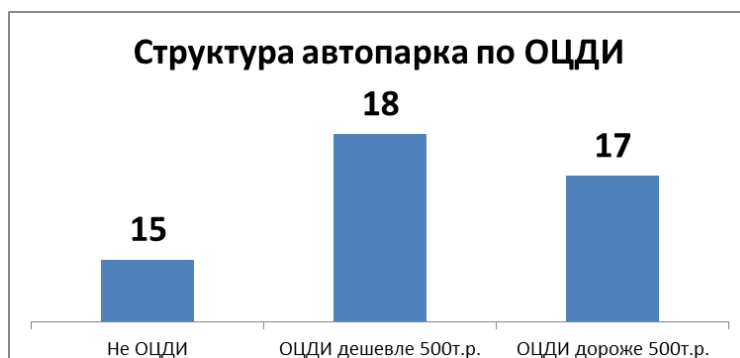
Из 11 автомобилей, использовавшихся АУП в июне, к декабрю было оставлено 6. Это стало возможным в результате мероприятий по оптимизации численности персонала «Гаража» и улучшению качества использования автопарка.

Диаграмма 3. Состояние автопарка



Немалая часть автопарка ИГУ - 44% - находится в неисправном состоянии, причем часть из транспортных средств восстанавливать нецелесообразно. К сожалению, это стало возможным в связи низкоэффективными действиями по управлению автопарком в предыдущие периоды. Те автомобили, которые возможно восстановить, требуют на это дополнительных затрат. С учетом того, что эти автомобили не требуются на текущий момент университету, их ремонт также не оправдан.

Диаграмма 4. Структура автопарка по отнесению его к ОЦДИ и, соответственно, по возможным операциям с ним по продаже или списанию



Продать либо списать без ресурсоемкого и долгосрочного согласования с МОН возможно лишь те автомобили, которые не относятся к ОЦДИ. Поэтому в первую очередь были приняты меры по попытке продажи неиспользовавшихся автомобилей, не относящихся к ОЦДИ. Результат – 10 проданных автомобилей. Следующий этап – вывод из ОЦДИ второй категории автомобилей.

Для этого была подана заявка в МОН по выводу из категории ОЦДИ всех автомобилей университета с балансовой стоимостью менее 500 000р. На текущий момент университет ожидает решения МОН. Если оно будет положительным, станет возможным провести второй этап по уменьшению количества автомобилей университета

Те же автомобили, которые дороже 500 000р., вывести из категории ОЦДИ не представляется возможным. Тем не менее, среди этих автомобилей имеются единицы, которые содержать на балансе университета нецелесообразно. По ним, несмотря на сложность процедуры, отделу по управлению имуществом необходимо решать вопрос по их списанию с баланса университета.