

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ ПРОВЕДЕНИЯ ВНУТРЕННЕГО КОНТРОЛЯ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ АВТОТРАНСПОРТА

*Определены основные вопросы на которые необходимо обращать внимание внутренним контрольно-ревизионным подразделениям при проверке автопарка, предложены меры по усилению контроля за использованием автотранспорта на предприятии*

**Постановка проблемы.** Автомобильный транспорт, является важной производственной инфраструктурой, обеспечивающей основное производство. В силу своей специфики газовое хозяйство отличается многообразием марок и типов автомобилей. Здесь присутствует широкий спектр грузовых и легковых автомобилей, автобусы, а так же широкий перечень транспорта специального назначения. Кроме того, практически на всех крупных газотранспортных предприятиях созданы специализированные автопредприятия.

Следует согласиться с Савицкой Г.А. (1,с.100-112), что от того, насколько эффективно используется парк грузовых машин, зависит себестоимость перевозок, а, следовательно, и финансовые результаты деятельности предприятия. Учитывая, например, что АЦЖГ и автоклеть перевозят и доставляют сжиженный газ, можно сделать вывод, что рационально используя автотранспорт, это, в свою очередь, сказывается на реализации продукции и в конечном итоге на конечном результате работы предприятия. Поэтому поиск резервов более эффективного использования автотранспорта, снижения себестоимости автотранспортных услуг в каждом предприятии имеет большое значение. Эту задачу необходимо решать путем внедрения передового опыта, использования более совершенных технологий, прогрессивных способов перевозки грузов, а также

совершенствованием системы бухгалтерского учета и особенно, контроля за деятельностью всех служб внутри предприятия.

Актуальность данной темы подтверждается ещё и тем, что проводя анализ проверок и ревизий, осуществляемых подразделениями внутреннего финансового контроля газотранспортных предприятий Украины, значительная часть злоупотреблений и нарушений возникает при использовании автотранспорта.

Тема внутреннего контроля при использовании и эксплуатации автотранспорта на предприятии рассматривается учёными мало, и в отдельную тему в учебных пособиях по контролю и ревизии не выделяется.

**Анализ исследований и публикаций.** Рошаль Л.Я. (2,с.6-10), считает, что важнейшим условием достижения устойчивого, эффективного и безопасного функционирования автотранспортной отрасли является наличие соответствующей системы нормативных документов, которая в процессе коренного реформирования экономики адекватно должна развиваться и совершенствоваться.

В своей работе В.А. Анилов (3, с. 62-63) описывает опыт всем известной нефтяной компании "Лукойл", которая провела в 1998 г. кардинальную реформу системы автомобильного обеспечения. Суть реструктуризации заключалась в передаче подвижного состава и гаражных хозяйств на

правах аренды с последующим выкупом профильным автомобильным структурам. Реструктуризация позволила сократить аппарат управления и обслуживания автопредприятия, снизить удельные затраты на техобслуживание и ремонт подвижного состава, увеличить оперативность работы автотранспорта.

Вельможин А.К. и Гудков В.П. (4, с. 14-15) поднимают проблему, о которой говорил также Медведев В.Н. (5, с. 8-10). В настоящее время, когда износ основных фондов автомобильного транспорта достаточно высокий, необходимо создание условий для инвестиций. Укореняющаяся практика, когда предприниматель, приобретая автотранспорт, не заботится и не вкладывает средства в производственную базу, приводит к диспропорции в основных фондах, диспропорции между стоимостью подвижного состава и производственно-технической базы и ставит в неравные условия организации перевозок частных владельцев новых автомашин и действующих АТП. И как временную меру ученые предлагают ввести дополнительные инвестиционные сборы, пропорционально стоимости подвижного состава при постановке автомобиля на учет для предпринимателей, не имеющих соответствующей производственно-технической базы.

Ряд авторов размышляет над вопросом эффективности использования грузового автотранспорта внутри предприятия. Одним из существенных недостатков, пишет Анисимов А.П. (6), является низкий уровень производительности труда работников, что является следствием малой грузоподъемности единицы подвижного состава автомобильного транспорта по сравнению с железнодорожным и водным. Снижать себестоимость Анисимов предлагает повышая техническую готовность автопарка, уменьшая материальные затраты на содержание парка по всем статьям переменных расходов. Значительная экономия, продолжает он, может быть получена

в результате снижения затрат на техобслуживание и ремонт, организации поточного обслуживания и механизации работ.

Подольский В.И. (7) отмечает, что на современном этапе развития экономики важнейшее место в системе управления любого хозяйственного субъекта занимает бухгалтерский учет. При этом с увеличением трудоемкости учетных процедур возрастает необходимость совершенствования методологии бухгалтерского учета и его автоматизации. Автоматизация учета затрат на производство автотранспортных услуг, автоматизация учета основных средств без сомнения окажут немаловажное влияние на улучшение учета и повышение эффективности производства в целом по предприятию.

Т. Мойсеенко и Н. Канарева (8, с. 50-69) подробно останавливаются на рассмотрении бухгалтерского и налогового учёта запчастей, ремонтов транспортных средств, расходов на приобретение горюче-смазочных материалов, много внимания вопросам бухгалтерского учета на автомобильном транспорте уделили Белуха Н.Т. (9) и Кондраков Н.П. (10).

И. Зубрицкая (11, с. 34-37) рассказывает о подготовке к зиме транспортного парка и особенностях эксплуатации транспортных средств в холодный период года с точки зрения бухгалтера.

**Целью данной статьи является** разработка методики проверки автопарка внутренним контрольно-ревизионным подразделением, предложение мероприятий по усилению контроля за использованием автотранспорта на предприятии.

**Изложение основного материала.** Наибольшее количество нарушений выявляется при проверке транспортной документации и фактическом осмотре автотранспорта. Перечень нарушений и злоупотреблений, которые могут встречаться при эксплуатации автопарка достаточно велик, поэтому остановимся на часто встречающихся из них:

I. необоснованное списание горюче-смазочных материалов.

Проверками финансово-хозяйственной деятельности часто выявляются факты необоснованного списания горюче-смазочных материалов при эксплуатации автомобильного транспорта, неправомерное применение повышающих коэффициентов.

Нормативным документом, регламентирующим методику разработки норм расхода топлива для всех типов моделей автомобильного транспорта, а так же устанавливающим базовые линейные нормы расхода топлива для основных моделей и модификаций автомобилей являются “Нормы расхода топлива и смазочных материалов на автомобильном транспорте”, утверждённые Приказом Министерства транспорта Украины №43 от 10.02.98г. (с изменениями и дополнениями, внесёнными Приказами Минтранса №893 от 17.12.2002г. и №99 от 16.02.2004г.). При необходимости расчёта нормативных затрат топлива для автомобилей устаревших моделей (производство которых прекращено 25 и более лет тому назад) необходимо пользоваться “Нормами расхода топлива и смазочных материалов на автомобильном транспорте”, утверждённых Приказом Минтранса Украины №179 от 03.05.1995г. Данные нормы в каждом проверяемом подразделении трактуются по разному. Поэтому, на наш взгляд, с целью устранения неправомерного применения норм использования горючего и применения повышающих коэффициентов, с целью установления во всех структурных подразделениях единого порядка расчёта и списания ГСМ на основании нормативных документов необходимо разработать по предприятию приказ о применении норм расхода топлива автомобильным транспортом.

Кроме того, для повышения внутреннего контроля и недопущения фактов необоснованного списания ГСМ предлагается:

1. в системе газотранспортных предприятий необходим переход от заправки автотранспорта бензином на метан (газ природный), особенно это выгодно в тех газотранспортных предприятиях, где есть стационарные газовые заправки (АГНКС). Данный вид топлива позволит сократить затраты и усилить контроль за сохранностью ГСМ. Так как в топливном баке метан находится под давлением, слить его практически невозможно. А даже если появится возможность его хищения, то при реализации он не пользуется спросом как бензин, дизтопливо и газ сжиженный;

2. необходимо организовать эффективный внутренний контроль за работой автотранспорта на линии со стороны всех служб предприятия, осуществлять выездные проверки работы автотранспорта на линии;

3. опломбировать спидометры автотранспорта и исключить несанкционированный доступ к счётчику спидометра при помощи разных механизмов;

4. первичный учет имеет большое значение в получении своевременной достаточно полной и достоверной информации, поэтому необходимо автоматизировать учет работы автопарка, и тем самым повысить оперативность учета и контроля за деятельностью работников автотранспорта. Применяя заложенную в память компьютера справочную информацию (таблица расстояний на обслуживаемой территории, расход топлива по данному транспорту, время нахождения на линии, остаток горючего и т.д.), диспетчер уже при выезде машин на линию может иметь всю информацию по запланированной работе. А по возвращении машины из рейса, он вводит в компьютер, где уже создана оборотная ведомость по каждому автомобилю, данные путевого листа. Сравнивая фактические затраты времени и расход горючего с оптимальными, диспетчер не только будет знать ежедневно обо всех случаях нарушения правил эксплуатации автомобиля и невыполнения запланированного объема, но и

сможет проводить анализ работы автотранспорта, который потом будет необходим для принятия управленческих решений. Это будет способствовать повышению дисциплины водителей, эффективности использования автотранспорта;

5. из-за неправильного распределения заказов на использование транспорта на практике очень часто машины большой грузоподъёмности выпускаются на линию, где проходят большие расстояния при нулевом коэффициенте использования грузоподъёмности, даже там, где можно эксплуатировать легковой автотранспорт либо машину меньшей грузоподъёмности, у которой расход топлива намного ниже. Данный факт приводит к злоупотреблениям со стороны водителей. Так, проверками автопарка выявлены случаи, когда водитель грузового автомобиля, зная, что будет эксплуатировать автотранспорт без груза берёт свой личный легковой автотранспорт, а расход топлива затем списывается как на грузовой путём вмешательства в механизм спидометра.

Поэтому, с целью повышения объема грузооборота необходимо улучшить использование пробега, повысить уровень использования грузоподъёмности путем правильного подбора машин и перевозимых грузов.

Существуют вынужденные случаи выезда автотранспорта на общества газоснабжения и газификации с большим расходом топлива. Так, например, согласно приложения п.8.10 Правил безопасности систем газоснабжения Украины (12, с.364-367) аварийная машина должна быть оснащена согласно Перечня оснащения аварийно-ремонтных машин газовой службы материально-техническими средствами. Данный перечень очень обширный и чтобы его выполнить, необходимо оборудовать машину большой грузоподъёмности с большим расходом топлива. В результате чего видим картину, что на заявку “запах газа в квартире” выезжает автомобиль большой

грузоподъёмности. Хотя аварийная служба фактически только предупреждает и ликвидирует причину аварии или утечки газа, то есть практически перекрывает только газовый кран, а ремонт делают после этого другие службы горгаза.

Кроме того, очень часто в облгазах при реализации сжиженного газа из автоцистерн (АЦЖГ) прибегают к следующим “полулегальным” мерам. Чтобы создать давление в АЦЖГ добавляют природный газ, который списывается согласно норм, но при реализации сжиженного газа данное увеличение объема не учитывается;

б. все предыдущие меры контроля не дадут фактических результатов, если не создать интерес для водителей в виде премиальной системы оплаты труда.

II. необоснованное списание шин, аккумуляторов и запчастей:

Приказом Минтранса Украины № 420 от 08.12.97 г. "Об утверждении норм эксплуатационного пробега автомобильных шин" утверждены нормы эксплуатационного пробега шин для предприятий всех форм собственности.

Первичным документом, по которому предприятие ведёт аналитический учёт каждой отдельной шины, является карточка учёта автомобильных шин. Порядок приведения в рабочее состояние аккумуляторных батарей, правила их эксплуатации, обслуживания, транспортировки, сохранности, а также сроки службы аккумуляторных батарей производства Украины и стран СНГ предусмотрены Правилами надзора и поддержания в рабочем состоянии стартерных свинцово-кислотных аккумуляторных батарей, которые утверждены приказом Минтранса Украины от 08.12.97 г. № 417.

Но проблема состоит в том, что нет ни утверждённой формы карточки учёта шин ни акта на списание автомобильных шин. Поэтому предприятия составляют их либо в произвольной форме (где отсутствует основная информация) либо вообще не ведут.

Такая же ситуация обстоит с книгой учёта аккумуляторных батарей.

То же самое обстоит и при учёте ремонтов и замене запчастей при ТО согласно Приказа Министерства транспорта Украины от 30.03.98г. №102 “Об утверждении Положения о техническом обслуживании и ремонте дорожных транспортных средств автомобильного транспорта”.

В результате чего при ревизиях документально невозможно определить пробег автошин, срок службы аккумуляторных батарей и факт установки запчастей.

Поэтому для предупреждения фактов злоупотребления необходимо:

1.определить и автоматизировать форму для всех подразделений карточки пробега автомобильных шин, книги или карточки учёта аккумуляторных батарей, дефектные ведомости, ведомости учёта ремонтов и т.д.;

2. организовать централизованные закупки запчастей перед государственным техническим осмотром.

Для предотвращения злоупотреблений и нарушений при эксплуатации автотранспорта особое внимание необходимо уделять эффективности проверок внутреннего финансового контроля. При проведении

проверок и ревизий работы автопарка подразделением внутреннего финансового контроля необходимо:

– проводить анализ работы автотранспорта на основании первичной документации, особенно в тех случаях, где идёт почасовое списание ГСМ. В основном это работа спецтранспорта (кран, вышка, бара, САК).

– осуществлять фактический осмотр автотранспорта как на линии так и в гараже.

Это позволит обнаружить такие злоупотребления как, например:

– автомобиль стоит в гараже, а на него идёт списание топлива, автошин и запчастей;

– автомобиль работает на сжиженном газе, на него идёт списание бензина или дизтоплива, а бак под данные виды топлива отсутствует;

– несанкционированный доступ к счётному механизму спидометра.

Более широкий спектр вопросов, на которые необходимо обращать внимание при ревизиях внутренним контрольно-ревизионным подразделением, обобщён в таблице.

Таблица 1. Основные вопросы при проведении проверки использования автотранспорта

№ п/п	Раздел проверки	Основные вопросы проверки
1.	Наличие транспортных средств, правильность их поступления и выбытия	Сверка фактического наличия с данными учёта. Техническое состояние автопарка, наличие неэксплуатируемых и разукомплектованных автомобилей; порядок выбраковки. Юридические аспекты, правильность оформления поступления и выбытия транспортных средств, порядок регистрации в органах ГАИ, аренда авто.
2.	Условия хранения и технического обслуживания автотранспорта	Наличие утеплённых и закрытых стоянок; наличие и состояние производственных помещений для ТО и ТР автомобилей, оборудование их отоплением, освещением, оснащённость технологическим оборудованием и инструментом, укомплектованность ремонтным персоналом. Организация охраны территории в рабочее и нерабочее время.
3.	Организация контроля технического состояния автомобилей и медицинского контроля	Наличие условий для проверки техсостояния (КТП), приборов контроля. Организация периодических наркологических и медицинских осмотров; процент охвата предрейсовым медицинским контролем.

1	2	3
4.	Организационные мероприятия	Наличие приказов о назначении должностных лиц, ответственных за: эксплуатацию транспорта; техническое состояние; проведение работы по профилактике аварийности; соответствие должностных инструкций указанных лиц требованиям нормативных документов. Организация эксплуатации автотранспорта: закрепление транспортных средств за водителями и службами; лимиты пробегов; схемы и расстояния маршрутов движения по обслуживаемой территории; нормы расхода ГСМ ; графики ТО и выполнение графиков.
5.	Проверка транспортной документации и фактический осмотр автомобилей	Проверка первичной документации с целью выявления соответствия: – фактически эксплуатируемых транспортных средств учётным данным; – затрат ГСМ требованиям нормативных документов; – времени работы и отдыха водительского состава требованиям нормативных документов; – отсутствия “обезлички” при эксплуатации автомобилей; – соблюдение лимитов пробегов, обоснованность работы в выходные и праздничные дни; – обоснованность списания запасных частей и материалов; – ведение учёта автомобильных шин и аккумуляторных батарей; – соответствие объёма выполненных работ спецмашинами; – наличие остатка горючего в баках; – отсутствие вмешательства в механизм спидометра; – выездная проверка работы транспорта на линии.
6.	Организация перевозок опасных грузов	Соответствие требованиям “Правил дорожных перевозок опасных грузов”
7.	Правильность уплаты налогов и сборов, связанных с эксплуатацией автотранспорта	Правильность уплаты налога с владельцев транспортных средств, сбора за загрязнение окружающей среды, сбора в пенсионный фонд
8.	Работа по профилактике аварийности на транспорте	Соответствие проводимой в подразделении работы по предупреждению аварийности требованиям нормативных документов. Обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств
9.	Анализ работы автопарка	Анализ работы автопарка в целом, предложения по его эффективной работе

Из таблицы видно, что подразделениям внутреннего финансового контроля необходимо обращать внимание не только на бухгалтерский и налоговый учёт при эксплуатации автотранспорта, но и на предотвращение аварийности.

Для предотвращения аварийности на служебном транспорте предлагается прекратить эксплуатацию транспортных средств без штатных водителей. В основном это касается административного персонала, который часто эксплуатирует автомобиль самостоятельно при разных обстоятельствах

(моральное состояние, ухудшение здоровья, состояние алкогольного опьянения).

**Выводы и перспективы дальнейших исследований.** В данной статье предложены меры по усилению внутреннего контроля за работой автопарка на газотранспортных предприятиях, рассмотрены основные нарушения и определены вопросы, на которые необходимо обращать внимание контрольно-ревизионным подразделениями при ревизиях.

Усиление контроля позволит правильно и своевременно руководством предприятия

принимать управленческие решения по работе автопарка.

Поэтому, используя и применяя более совершенные технологии, передовой опыт учёных разных стран а также совершенствуя систему контроля за работой автопарка можно в конечном итоге значительно снизить затраты в целом по предприятию.

Данный вопрос по контролю автопарка на наш взгляд необходимо выделить в учебных пособиях в отдельный с целью более полного его изучения.

#### ЛИТЕРАТУРА:

1. *Савицкая Г.А.* Анализ хозяйственной деятельности предприятий АПК. – Минск, 1998. – с. 100-112.

2. *Рошаль Л.Я.* Законодательная база автотранспортной отрасли: состояние и предложения по ее развитию // Автомобильный транспорт. – 2000. – № 2 – С. 6-10.

3. *Анилов В.А.* Правила движения к успеху // Нефть России – 2000. – № 5-6 – С.62-63.

4. *Вельможин А.К., Гудков В.П.* К вопросу о рынке транспортных услуг // Автомобильный транспорт. – 2000. – №3. – С. 14-15.

5. *Медведев В.Н.* Мы пережили еще один год распада автомобильной отрасли // Автомобильный транспорт. – 1999. – № 6 – С. 8-10.

6. *Анисимов А.П.* Экономика, планирование и анализ деятельности автотранспортных предприятий. – М.: Транспорт, 2000.

7. *Подольский В.И.* Информационные системы бухгалтерского учета. – М.: “Аудит” Издательское объединение “Юнити”, 1998.

8. Автотранспорт на предприятии. // Специальное приложение к еженедельнику “Дебет-кредит” – 2006. – февраль – С. 144.

9. *Белуха Н.Т.* Бухгалтерский учет на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1989.

10. *Кондраков Н.П.* Бухгалтерский учет. – М.: Инфра-М, 1999.

11. *И. Зубрицкая.* Готовимся к зиме-3 // Еженедельник “Дебет-кредит” – 2005. – № 50 – С. 34-37.

12. Правила безопасности систем газоснабжения Украины. – Киев, 1998. – 368 с.

БЕЛИК В.Д. – соискатель Житомирского государственного технологического университета