

Управление транспортными средствами и автопарком

Общие термины по управлению транспортными средствами и автопарком

Полноприводное транспортное средство (4WD)	Особый тип транспортного средства, способный передавать тягу от двигателя на переднюю и заднюю ось, обеспечивая сцепление всех четырех колес с дорогой. Также называется «внедорожным» автомобилем.
Автомобиль	Четырехколесное моторизованное транспортное средство, обычно используемое для перевозки людей.
Освобождение от ответственности	Распечатанная форма, подписываемая пассажирами , не работающими в организации, эксплуатирующей транспортное средство, освобождающая организацию от любых юридических претензий в случае аварии.
Водитель	Лицо, управляющее транспортным средством. Должно иметь действующее водительское удостоверение, соответствующее типу транспортного средства.
Автопарк	Совокупность активов со схожими характеристиками, которые находятся под совместным управлением. Парк транспортных средств — это группа управляемых транспортных средств, используемых для достижения определенной операционной цели.
Топливо	Горючий материал — обычно в жидкой форме — при сгорании высвобождает энергию, необходимую для питания механического двигателя в транспортном средстве. Бензин и дизельное топливо являются наиболее распространенными видами топлива, используемыми для моторизованных транспортных средств. Jet-A1 является наиболее распространенным топливом, используемым для воздушных транспортных средств.
Талон на топливо	Печатная форма, используемая для доступа к топливу по определенному соглашению с конкретной заправочной станцией. Владелец талона на топливо получает определенное количество топлива от имени организации в обмен на талон. Это обычная практика, призванная избежать управления денежными средствами среди водителей и облегчить процесс заправки.

Транспортное средство с твердым верхом	Транспортное средство с жесткой крышей. В отличие от автомобилей типа «пикап», термин «твердый верх» является общим для всех полноприводных автомобилей, за исключением автомобилей-пикапов.
Легковое транспортное средство	Коммерческий транспортное средство-перевозчик с полной массой транспортного средства не более 3,5 метрических тонн (определение ЕС); иногда именуемое малотоннажным грузовым автомобилем (LCV),
Пробег	Расстояние (в милях или километрах), пройденное автомобилем за определенную поездку. Также относится к общему расстоянию, пройденному транспортным средством с момента его первого использования.
Одометр	Счетчик на приборной панели автомобиля для измерения расстояний. Автотранспортные средства оснащены, по меньшей мере, одним одометром для подсчета пробега с момента его первого использования. В некоторых автомобилях имеются дополнительные одометры или внешние устройства (например, GPS) для измерения расстояния поездки. В отличие от основного одометра транспортного средства, дополнительные одометры могут быть приостановлены или сброшены на 0.
Транспортное средство типа «пикап»	Легковое транспортное средство с закрытой кабиной и открытым грузовым отсеком, иногда закрытое мягкой крышей. Как правило, автомобили типа «пикап» — это полноприводные автомобили.
Седан	Пассажирское транспортное средство с отдельным отсеком для пассажирских и малых грузов (багажник). Багажник обычно расположен в задней части транспортного средства. Данные транспортные средства также часто называют «городскими автомобилями».
Стандартизация автопарка	Процесс снижения степени разнообразия в управляемом автопарке путем унификации марки, модели, основных компонентов и/или оборудования транспортного средства.
Грузовой автомобиль	Моторизованное транспортное средство, специально предназначенное для перевозки грузов и имеющее полную массу более 3,5 метрических тонн. Для управления грузовыми автомобилями часто требуется специальное водительское удостоверение.

Фургон	Тип дорожного транспортного средства, используемого для перевозки грузов или людей в одном отсеке.
Транспортное средство	Любое устройство, управляемое человеком (водителем) с целью перевозки товаров или людей между двумя различными точками. Транспортные средства могут быть моторизованными или запряженными животными и иметь от двух до более чем четырех колес.
Журнал транспортного средства	Книга записей для отдельного транспортного средства. Журнал регистрации всегда хранится в перчаточном ящике автомобиля под ответственностью водителя, закрепленного за автомобилем. Как правило, журнал состоит из двух разных частей: одна для регистрации всех ремонтных работ и работ по техническому обслуживанию, а вторая — для регистрации пробега и расхода топлива.

Область применения и определение

Гуманитарная деятельность нередко требует мобильности с использованием транспортных средств и часто требует управления парком транспортных средств. Управление парком транспортных средств относится к знаниям и методам управления набором транспортных средств для достижения конкретной операционной цели. Управление автопарком позволяет организациям минимизировать риски, снизить затраты и повысить эффективность, связанную с перевозкой грузов и людей. Кроме того, это обеспечивает соблюдение местного законодательства и обязанность проявлять осторожность.

В зависимости от организации, управление автопарком может включать коммерческие автотранспортные средства, такие как автомобили, фургоны, грузовые автомобили и мотоциклы, а также воздушные или водные транспортные средства, такие как самолеты, вертолеты, лодки и многое другое. Другие виды имущества, такие, как генераторы, транспортные контейнеры, компьютеры или даже мобильные телефоны, иногда также рассматриваются как относящиеся к парку транспортных средств. Общая основа для того, чтобы эти наборы активов рассматривались как парк транспортных средств, включает в себя такие характеристики, как:

- Управление значительным количеством аналогичных активов.
- Рассмотрение в качестве набора активов, необходимых для достижения целей организации.
- Значительные эксплуатационные расходы.
- Возникновение значительных рисков при ненадлежащем управлении.

В настоящем разделе рассматриваются только вопросы управления парком автотранспортных средств с уделением особого внимания наземным автотранспортным средствам. Хотя те же принципы и логика могут быть применимы к другим видам транспорта или другим видам активов, они не рассматриваются здесь специально.

Кроме того, управление автопарком тесно связано с «управлением активами» и «автомобильным транспортом».

Собственные транспортные средства обычно рассматриваются как часть инвентаризации активов/оборудования. Соответственно, все процессы управления, затрагивающие активы/оборудование, должны применяться и к транспортным средствам, входящим в парк организации. Данная глава дополняет информацию по управлению активами/оборудованием особенностями, связанными с моторизованными транспортными средствами.

Как правило, гуманитарные организации управляют парком транспортных средств (легковых автомобилей, микроавтобусов или мотоциклов) для перевозки людей. Агентствам, специализирующимся на гуманитарной логистике, возможно, также придется управлять парком грузовых автомобилей для регулярной перевозки товаров, воды или строительных материалов. В настоящей главе основное внимание уделяется управлению парком малотоннажных транспортных средств, используемых для перевозки людей. Дополнительные соображения и техническую информацию, касающуюся грузовых перевозок, такую как конфигурация груза, планирование и составление расписания маршрутов или документация по грузовым перевозкам, см. в [главе «Автомобильный транспорт»](#).

Альтернативы управлению парком транспортных средств

В некоторых случаях управление парком транспортных средств в соответствии с конкретными транспортными требованиями может оказаться неэффективным, дорогостоящим, административно трудным или опасным. Перемещение персонала может быть также обеспечено путем объединения транспортных услуг, предоставляемых государственными и частными поставщиками транспортных услуг.

Специалисты по гуманитарной логистике часто проверяют и заключают контракты на различные транспортные услуги, к которым пользователи могут получить доступ в соответствии со своими потребностями. После того как транспортные услуги определены и активированы, необходимо следить за их использованием и соответствующим образом оплачивать услуги поставщиков. Соглашения с поставщиками услуг обычно заключаются за поездку или/и расстояние. Рекомендуется регулярно (не реже одного раза в год) оценивать качество услуг, предлагаемых внешними поставщиками транспортных услуг, обеспечивая их соответствие договорным условиям и полезность.

Оценка эксплуатационных потребностей и контекста и сравнение существующих транспортных альтернатив является необходимым условием для выбора наиболее подходящего варианта транспортировки.

Распространенными альтернативами управлению автопарком являются:

Весьма часто гуманитарные учреждения действуют одновременно в определенных местах. Объединение ресурсов — это простой способ оптимизации затрат и окупаемости инвестиций. Это относится не только к транспорту, но и к общим средствам или ресурсам парка, таким как механический гараж, механик или помещение связи/радиосвязи для отслеживания движения.

Другие гуманитарные учреждения

Для спорадического использования транспортных средств других организаций может быть достаточно обмена информацией и базовых механизмов координации. В ситуациях, когда организации могут регулярно использовать другие ресурсы автопарка другой организации, обеим сторонам настоятельно рекомендуется официально оформить партнерские отношения на основе меморандума о взаимопонимании, четко изложив выгоды от совместного использования ресурсов и уточнив условия доступа к ним. Вклад каждой организации должен предусматривать справедливую долю управленческих усилий и расходов.

Коллективный общественный транспорт

В некоторых местоположениях коллективный транспорт может быть полезным и эффективным с точки зрения затрат для перемещения людей на региональном или национальном уровне. Данный метод может охватывать спорадические поездки по безопасным маршрутам, не регулярно охватываемым организацией. Кроме того, компании общественного транспорта, осуществляющие коллективные перевозки, обычно предлагают услуги по перевозке небольших грузов по низким ставкам, которые могут быть полезны в определенных случаях.

Безопасность транспортных средств общественного пользования и надежность обслуживания являются основными проблемами при оценке средств коллективного общественного транспорта и должны специально оцениваться для каждой компании-кандидата, предлагающей услугу. Это особенно важно в развивающихся странах. К числу основных параметров, которые необходимо оценить, относятся общее состояние транспортных средств и наличие основных средств обеспечения безопасности, процедуры технического обслуживания, загрузка транспортного средства и возможности водителей.

**Индивидуальный
общественный
транспорт (такси)**

В городских условиях такси является одним из наиболее распространенных индивидуальных транспортных средств. Благодаря гибкости, доступности и простоте управления такси является очень хорошей альтернативой или дополнением к автопарку организации в городских условиях. Такси могут быть очень полезны для управления незапланированными запросами, а также для масштабирования транспорта в зависимости от потребностей.

Безопасность и надежность службы такси представляют основную проблему и должны специально оцениваться для каждой компании-кандидата, предлагающей услугу.

Там, где таксомоторные компании не очень хорошо себя зарекомендовали или ненадежны, решением могут стать соглашения с определенным пулом надежных таксистов. Это обычная практика для осуществления поездки в аэропорт и из него. Такого рода соглашения допускают расширенные услуги, такие как длительное время ожидания, нанесение на автомобили средств визуального опознавания организации, транспортировка грузов или передача необходимых материалов по прибытии или отъезде, таких как мобильный телефон или ключи.

**Сторонние
поставщики
транспортных
услуг**

Хотя сторонние поставщики транспортных услуг, как правило, специализируются на перевозке грузов, в некоторых местах им также можно доверить перевозку людей. Перевозкой людей частным транспортом в основном занимаются компании, сдающие в аренду микроавтобусы, минивэны или автобусы с водителем. Это решение для перевозки людей является подходящей альтернативой для удовлетворения конкретных потребностей, связанных с пунктуальностью, таких как мероприятия, собирающие значительное количество людей, или для превентивной эвакуации по соображениям безопасности.

При регулярном использовании услуг сторонних поставщиков транспортных услуг для облегчения процесса управления может быть полезным рамочное соглашение. Настоятельно рекомендуется включить в соглашение конкретные условия, связанные с безопасностью, и должным образом оценивать их соблюдение до предоставления каждой услуги.

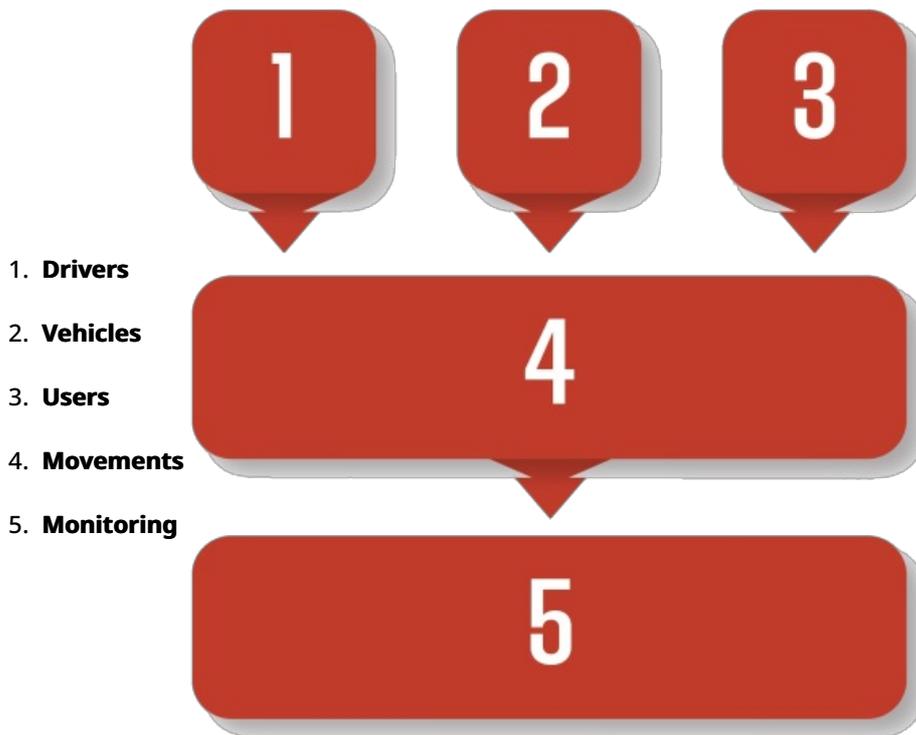
Дополнительную информацию о преимуществах и недостатках [использования сторонних перевозок](#), а также [рекомендуемые условия разработки договоров](#) на сторонние перевозки см. в главе «Автомобильный транспорт» данного руководства.

Fleet Management Process

Vehicle fleet management can be a simple or complex working process depending on the number and diversity of vehicles and the intensity of their use.

Basic Workflow

Fleet management can be broken down into five basic components:



Following this logic, vehicle fleet management can also be looked at as several work streams that are simultaneously executed by one or several people.

1. **Managing Vehicles** - Ensuring vehicles are available and fit for purpose, performing regular checks, maintenance and repairs, administrative clearances, etc.
2. **Managing Drivers** - Ensuring drivers are available and fit for purpose, organising the roster, providing training, sharing relevant information, obtaining medical clearance, etc.
3. **Managing Users** - Ensuring that the users can access the fleet services in a timely and safe manner. This includes understanding user needs and dealing with requests, allocating the pertinent resources, providing the required information for the movement to be duly accomplished and collecting feedback on the service provision.
4. **Managing Movements** - Ensuring that movements are achieved satisfactorily, organising movements according to the needs expressed by users, monitoring of movements to ensure they are performed according to the plan, and ensuring standard working and security procedures.
5. **Monitoring Workflows** - individually and as a whole (fleet) - ensuring due performance, proper balance and adjusting when required. Overuse of resources and mechanical failure, burnout of drivers and bad behaviour, or discontent among the passengers are typical symptoms of fleet dysfunctions that should be addressed.

Fleet Management Functions

Managing fleet and workflows can help define a typical set of roles and responsibilities for different parties. Combining or dividing tasks between one or several profiles will depend on the scale of the fleet, the intensity of its use and the given operational context. In a field office with a fleet of 1 to 6 vehicles and an outsourced garage, one single person could supervise all workflows and a team of 6 to 8 drivers. If the number of vehicles and drivers is significantly larger or the mechanical garage used to service the vehicles is self-managed by the agency, new and specialised profiles could be added to the team.

Typical roles and responsibilities in vehicle fleet management might include:

Driver

Drivers are in charge of transporting goods and passengers in the organisation's vehicles, ensuring its technical and safety conditions and respecting the country's traffic rules and the organisation's working and security procedures to provide a safe, smooth and efficient service.

To achieve this, he/she should perform the assigned vehicle regular checks, ensure that all vehicle documents and driving licenses are valid and available in the vehicle, refilling the fuel tank when necessary and ensure correct loading and unloading of the vehicle.

In addition, he/she is in charge of informing agency management of any incidents involving the transportation of passengers or goods and should know how to use all types of required equipment, for communication (telephones, satellite phones or radios), safety (first aid kit and fire-extinguisher), recovery of the vehicle and to perform basic repairs and maintenance (changing tires, checking tire pressure, etc.).

Head Driver

The head driver is a specific profile employed when a significant number of drivers are used in a given fleet. The head driver can sometimes take over many of the duties normally ascribed to a fleet manager, provided the working arrangements make sense. The head driver coordinates the team of drivers, preparing and overseeing their work: regular checks of vehicles, vehicle inventory, refilling, etc. He/she is in charge of reporting any problems with the vehicles as well as ensuring maintenance on the fleet of vehicles and that cars are serviced at the desired time to ensure good use of it and to deliver services.

In addition, the head driver organises training courses for drivers, conducts driving tests for all new drivers and performs regular drivers' assessments.

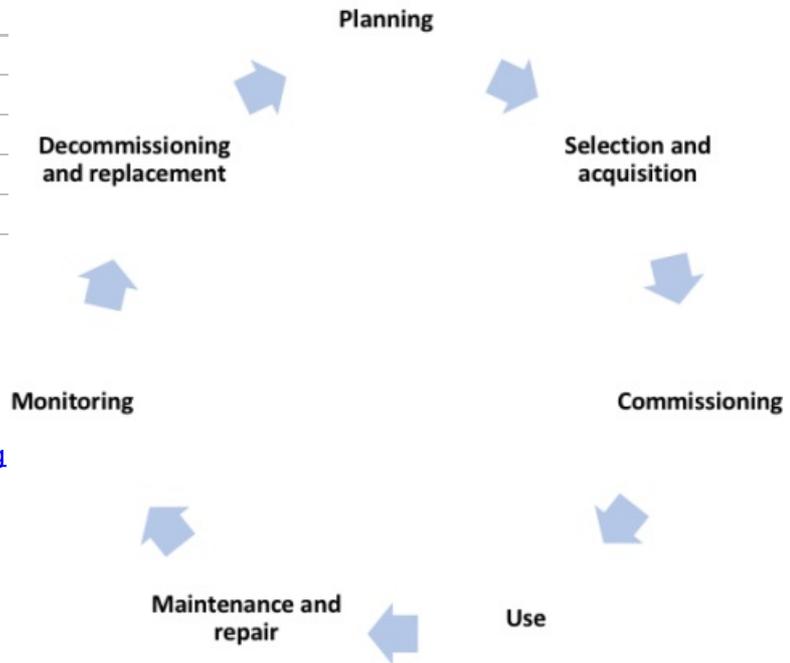
The head driver can also be in charge of the allocation of vehicles according to the availability of drivers, the preparation of rosters and replacements in case of absence. He/she can be also involved in some monitoring tasks such as monthly reports on services, repairs and fuel consumption of each vehicle.

Mechanic	<p>A mechanic performs the necessary servicing, maintenance and repair of vehicles (and other engines as generators) to ensure that they are in usable running conditions. He/she also briefs and train the team of drivers regarding vehicle services and maintenance.</p> <p>A mechanic is strongly advised when agencies are running a self-owned mechanical workshop, however mechanics can be employed to also conduct repairs and maintenance on vehicles in a variety of contexts. The mechanic is responsible of the equipment and tools in the garage, checking they are correctly and safely used, maintaining and renewing them when necessary and keeping the inventory updated. Although the mechanic can manage a stock of some basic consumable items, it is not advised that he/she manages the stock of spare parts - this would hinder accountability and goes against the basic division of supply chain responsibilities.</p> <p>The mechanic can also support the evaluation of external workshops for eventual sub-contracting as well as checking light and heavy vehicles before its rental.</p> <p>An intermediary solution commonly used when a full-time mechanic is not required, is combining the role of driver and mechanic, allocating a number of (full) days for mechanic duties.</p>
Mobility/Movement Manager	<p>The movement manager ensures that all movements are organised and implemented. He/she gathers regular and ad-hoc movement requests and assigns available resources accordingly (vehicle, driver and communications equipment when necessary), informing the relevant people about the movement plan and any change on schedules.</p> <p>In addition, he/she monitors and registers any movement, of people, vehicles and cargo, ensuring its implementation under the established working and security procedures: departure, arrival, number of passengers, route taken, standard contact points, etc. He/she should inform of any delay or incident reported by any of the on-route vehicles.</p>
Fleet Manager	<p>The fleet manager is the overall supervisor of the fleet. He/she should elaborate and implement strategies to guarantee the adequacy of the fleet. This includes development and review of the annual plan and budget for maintenance, renewal and scale up when necessary and planning and supervising the human resources to ensure both the sizing and the necessary knowledge and competencies. Depending on the size of the organisation and the vehicle needs, the fleet manager may assume the duties of the movement manager and head driver, or may choose to employ separate distinct job profiles to help manage a wider set of tasks in larger operations.</p> <p>The Fleet manager should monitor the fleet performance and support decision taking with regular reports. He/she should also advise on fleet related topics such as vehicle insurance, type and frequency of maintenance, evaluations of all the hired vehicles and transport companies, drawing up the necessary contracts.</p> <p>In addition, and if applicable, the fleet manager should define the order for spare parts, and assess and identify potential local providers.</p>

The Fleet Management Cycle

Fleet management can be looked at as a sequential set of steps. This overview is especially advisable when the scale of a fleet is large and when an agency owns most of the fleet related assets and services.

1. [Planning](#)
2. [Selection and Acquisition](#)
3. [Commissioning](#)
4. [Usage](#)
5. [Maintenance and Repair](#)
6. [Monitoring](#)



7. [Decommissioning and Replacing](#)

Планирование автопарка

Планирование автопарка является ключевым стратегическим видом деятельности, используемым для формирования автопарков и соответствующей модели управления для поддержки соответствующих устойчивых решений в отношении организационных потребностей. Планирование автопарка охватывает операционные, технические, административные и финансовые аспекты отдельных организаций и поэтому, как правило, является специфичным для каждой конкретной организации.

План автопарка может зависеть от конкретных требований донора и может быть связан с другими организационными политиками, такими как кадровые ресурсы, ежедневные операции или политика безопасности. Некоторые организации могут требовать, чтобы транспортные средства были ограничены конкретными проектами, в то время как другие используют пулы транспортных средств для обслуживания нескольких проектов. Политика в отношении управления транспортными средствами может варьироваться от строгой зависимости от выделенного водителя от организации до использования персонала для вождения транспортных средств.

Административная политика отдельных организаций будет определять используемый подход к управлению автопарком, а ответственное лицо за управление автопарком будет в значительной степени зависеть от организационной политики и структур. В любом случае следует учитывать следующие элементы:

- Транспортные потребности в данный период:
 - Частота.
 - Направления.

- Пассажиры.
- Груз.
- Контекст и имеющаяся инфраструктура:
 - Городские или удаленные населенные пункты.
 - Доступность других транспортных средств, и насколько они безопасны.
 - Состояние дорог.
 - Административные требования, предъявляемые к агентству, которому принадлежит транспортное средство, и к лицам, которые им управляют.
 - Доступность основных материалов, таких как топливо и расходные материалы.
- Затраты на эксплуатацию автопарка и доступное финансирование.
- Риски (финансовые, правовые и связанные с безопасностью) в отношении владения и/или управления парком транспортных средств.

Количество необходимых транспортных средств должно быть определено на этапе планирования. Для этого оцените различные виды деятельности, требующие перевозки транспортных средств, и определите количество людей и частоту, необходимую для каждого вида деятельности. Типичные виды деятельности, которые следует учитывать, включают:

- Полевые миссии.
- Перевозка персонала:
 - Между офисами в одном регионе.
 - Между жилыми помещениями и офисом или другими рабочими площадками.
 - Между офисами и транспортными узлами (например, аэропортом).
- Поддержка повседневной деятельности, в частности:
 - Администрация.
 - Совещания и координация.
- Частное использование транспортных средств.
- Грузоперевозки.

Следует разработать планы и выделить ресурсы для перераспределения, утилизации или закупки транспортных средств в случае расширения или сокращения масштабов деятельности или для обновления устаревших транспортных средств. Кроме того, необходимо оценить правильное количество и типы водителей и скорректировать их в соответствии с операциями. Следует учитывать такие правила кадровой политики, как максимальное количество рабочих часов в день или праздничные дни. Если в организации происходят значительные изменения в плане спроса на мобильность или существенно меняется операционный контекст, может потребоваться более глубокий пересмотр модели управления, включая:

- Внешний подряд некоторых услуг, связанных с автопарком, таких как техническое обслуживание.
- Вид страхования.
- Набор большего числа сотрудников для работы с рабочими процессами, связанными с парком транспортных средств.
- Самое раннее время отправления или самое позднее время прибытия.
- Включение процедур допуска или сопровождения для конкретных маршрутов.

Любой пересмотр планирования должен включать в себя бюджетные потребности и стратегии по сокращению расходов на автопарк. Настоятельно рекомендуется составлять конкретный годовой бюджет на деятельность автопарка, включая расходы на транспортные средства, техническое обслуживание, потребление топлива и других расходных материалов.

Расходы, которые следует учитывать при принятии решений, связанных с транспортными средствами, включают, в частности, приобретение, импорт, топливо, страхование, ремонт, техническое обслуживание, оплату труда, плату за проезд по платным дорогам, а также стоянку и утилизацию. При составлении бюджета не следует пренебрегать инвестициями, необходимыми для установки оборудования в транспортном средстве, такого как средства связи или средства безопасности. Если организации не возьмут на себя все расходы, связанные с владением парком транспортных средств, это может привести к проблемам финансирования, таким как недостаточные средства для обслуживания и ремонта транспортных средств, найма управляющего автопарком или организации обучения водителей.

Выбор и приобретение транспортного средства

Транспортные средства

Основные соображения при выборе наиболее подходящего пассажирского транспортного средства связаны с его предполагаемым назначением, количеством пассажиров, требующих одновременного использования, а также длительностью и частотой поездок. На данном первом этапе необходимо рассмотреть три основных варианта: мотоцикл, легковой автомобиль или микроавтобус. При перевозке грузов следует предусмотреть требуемую грузоподъемность. Можно рассмотреть транспортные средства с независимым багажником или гибридные решения, например, пикапы. Дополнительную информацию о выборе грузовых автомобилей см. в главе [«Автомобильный транспорт»](#). Условия эксплуатации, экологические и дорожные условия будут влиять на решение и определять технические требования к транспортному средству, такие как полный привод, кондиционер или другие дополнительные функции. Также важным фактором является наличие запасных частей на местном рынке, а также знание и способность местных жителей выполнять все виды технического обслуживания и ремонта.

Другими факторами, которые могут ограничить выбор вариантов, могут быть доступный бюджет, требования донора или организационная политика по стандартизации транспортных средств. Нормативные требования доноров могут ограничивать тип или происхождение транспортных средств, которые они будут финансировать.

Стандартизация

Стандартизация автопарка может быть полезна, когда определенный набор транспортных средств должен выполнять схожие функции. Стандартизация автопарка заключается в уменьшении разнообразия автопарка, что способствует значительной экономии средств и повышению эффективности ключевых процессов, таких как:

- **Планирование** – Затраты, задания, техническое обслуживание.
- **Ежедневная эксплуатация транспортного средства** – регулярные проверки, использование органов управления и дисплеев, «ощущение» вождения.
- **Техническое обслуживание и ремонт** – диагностика, инструменты, знания и опыт.
- **Управление запасами** – запасные части, топливо, жидкости.
- **Закупки и отношения с поставщиками** – исследование рынка, контракты, счета.
- **Мониторинг** - сравнение показателей по транспортным средствам и водителям, расходы.

Важно провести стандартизацию не только на уровне марки и модели транспортного

средства, но и на уровне основных компонентов и оборудования транспортного средства. Например, приобретение одного типа фильтра может помочь отслеживать потребление и одновременно дать возможность управляющим автопарков договариваться об оптовых закупках. Неправильно управляемая стандартизация может привести к подозрениям в сговоре: все решения о стандартизации автопарка должны приниматься прозрачным образом и с высоким уровнем подотчетности.

Способы владения

Когда речь идет о выборе и приобретении транспортных средств, вопрос о форме собственности становится предметом соответствующих дискуссий. Транспортные средства, входящие в самоуправляемый автопарк, могут находиться в собственности, аренде или лизинге.

Собственные транспортные средства:

Если организация решает приобрести свои собственные транспортные средства, необходимо рассмотреть ряд областей. Для получения дополнительной информации о преимуществах и недостатках управления собственными транспортными средствами, обратитесь к разделу, посвященному [собственным транспортным средствам](#) в главе «Автомобильный транспорт» настоящего руководства.

Арендные транспортные средства:

Аренда автомобилей стала доступна почти повсюду в мире. В зависимости от контекста аренда предоставляется частными компаниями или частными лицами, с водителем или без него. Причины использования арендованных транспортных средств могут быть различными: финансовыми, программными, техническими или по причине отсутствия безопасности. Некоторые ключевые факторы, которые следует учитывать при аренде автомобиля, могут включать:

- Продолжительность мероприятий неизвестна, и возврат инвестиций в приобретение транспортных средств может быть сопряжен с трудностями.
- Стоимость импорта транспортного средства слишком высока, и в стране, где оно эксплуатируется, нет транспортных средств надлежащего качества.
- Существует острая необходимость в увеличении автопарка, и закупка одного или нескольких транспортных средств займет необоснованное количество времени.
- Резкое увеличение спроса на транспорт, например, быстрая оценка или новые виды деятельности.
- Недостаточно работы для автомобиля, использующегося полный рабочий день.
- Стандартный тип транспортного средства не подходит для работы, контекста или условий окружающей среды.
- Небезопасная среда, где риск повреждения или кражи настолько высок, что экономически не стоит риска приобретения транспортного средства.

В любом случае перед и во время аренды транспортного средства необходимо принять некоторые меры и предпринять определенные действия:

- Надлежащий осмотр транспортного средства.
- Проверка на соответствие требованиям и вводный инструктаж водителя арендованного автомобиля.
- Разработка договора на оказание услуг.

Технический и административный осмотр арендованных транспортных средств

При аренде автомобиля важно оценить его общее механическое и административное состояние. Это выполняется для нескольких целей:

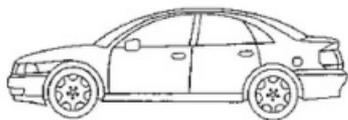
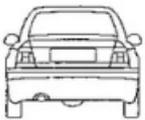
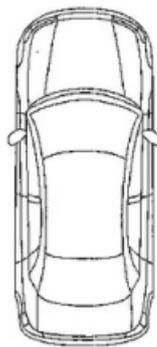
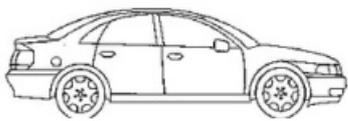
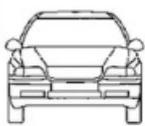
- Предотвращение задержек с запланированными мероприятиями вследствие поломки транспортного средства.
- Повышение безопасности лиц, участвующих в перевозке.
- Возможность избежать обвинений в повреждениях, уже присутствующих в транспортном средстве.
- Обеспечение соблюдения всех национальных и местных нормативных требований.

В идеале все проверки должны выполняться квалифицированным механиком. Рекомендуется использовать шаблон осмотра, который позволит проводить автоматическую и однородную проверку всех транспортных средств, обеспечивая разумное сравнение и валидацию до заключения контракта. Предлагается вести отдельные записи по каждому осмотренному транспортному средству. Шаблон проверки может охватывать следующие области:

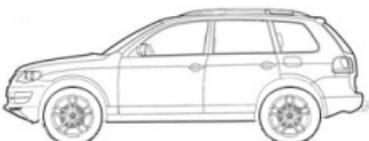
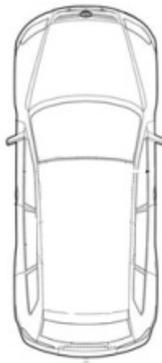
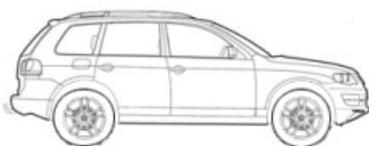
- Км пробега (по спидометру)
- Уровень топлива
- Двигатель (шум, утечка, дым)
- Система смазывания (утечка, фильтры, давление)
- Система охлаждения (утечка, радиатор, жидкость, вентилятор, ремень)
- Впуск воздуха и впрыск топлива (воздушный фильтр, топливный фильтр)
- Выхлопная система (крепление, утечка)
- Топливный бак (утечка, трубопроводы)
- Тормозная система (утечки, шум, педаль, стояночные тормоза)
- Подвеска (мягкая/жесткая, пружины, амортизаторы-втулки)
- Шины (давление, протектор, состояние и запасное колесо)
- Шасси (трещины, крепление)
- Кузов (удары, бамперы, капот)
- Двери (окна, петли, регулировка, замки)
- Видимость (лобовое стекло, зеркала, солнцезащитные козырьки)
- Сиденья (ремни безопасности, крепление)
- Электрическая система (аккумулятор, двигатель стартера, передние и задние фары, индикаторы, фонари на крыше, предупреждающие лампы/индикаторы на приборной панели, система стеклоочистителей, звуковой сигнал)
- Наличие домкратов и инструментов
- Административные документы (регистрация, номер шасси и двигателя, страхование транспортного средства)

Руководство для пользователей по отметке мест присутствия физических повреждений на кузове:

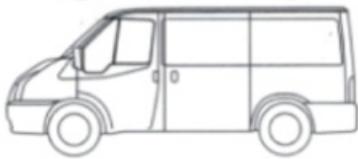
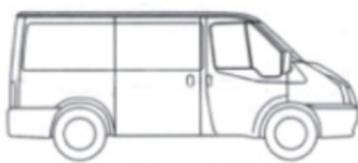
Седан



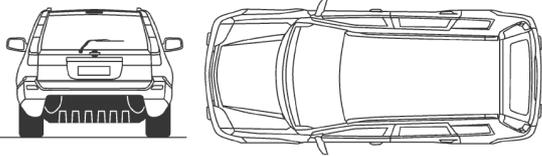
SUV



Фургон



[Шаблон для ежедневного физического осмотра](#) может выглядеть следующим образом:

ЛОГОТИП ОРГАНИЗАЦИИ		ОТЧЕТ О ЕЖЕДНЕВНОМ ОСМОТРЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА			
		КОД ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА			
ИНСПЕКЦИЯ ВЫПОЛНЕНА		КМ		ТОПЛИВО	
ДАТА:	ПОДПИСЬ	ТЕКУЩИЙ:	ОСНОВНОЙ БАК 1/4 1/2 3/4 По		
ФИО:		СЛЕДУЮЩАЯ УСЛУГА:	ВТОРИЧНЫЙ 1/4 1/2 3/4 По		
ОБОРУДОВАНИЕ <input type="checkbox"/> АПТЕЧКА ПЕРВОЙ ПОМОЩИ <input type="checkbox"/> ОГНЕТУШИТЕЛЬ <input type="checkbox"/> ЗНАК АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ (ТРЕУГОЛЬНИК) <input type="checkbox"/> ЗАПАСНОЕ КОЛЕСО И ШИНА <input type="checkbox"/> ДОМКРАТ И РУКОЯТКА <input type="checkbox"/> КОЛЕСНЫЙ ГАЕЧНЫЙ КЛЮЧ		ТРАНСПОРТНОЕ <input type="checkbox"/> РЕГИСТРАЦИОННЫЕ И СТРАХОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ <input type="checkbox"/> ЖУРНАЛ РЕГИСТРАЦИИ <input type="checkbox"/> ОСВЕЩЕНИЕ И СИГНАЛЫ (функционирующие) <input type="checkbox"/> БЕЗОПАСНОСТЬ СИДЕНИЙ И РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ <input type="checkbox"/> РАДИО – ВЧ-АНТЕННА (СОДАН) <input type="checkbox"/> РАДИО – ОВЧ			
ДВИГАТЕЛЬ <input type="checkbox"/> УРОВЕНЬ МАСЛА <input type="checkbox"/> УРОВЕНЬ ОХЛАЖДАЮЩЕЙ ЖИДКОСТИ <input type="checkbox"/> УРОВЕНЬ ТОРМОЗНОЙ ЖИДКОСТИ <input type="checkbox"/> ЖИДКОСТЬ ГИДРОСИЛИТЕЛЯ РУЛЯ <input type="checkbox"/> ЖИДКОСТЬ ОМЫВАТЕЛЯ ВЕТРОВОГО СТЕКЛА <input type="checkbox"/> РЕМНИ ВЕНТИЛЯТОРА И ВЕНТИЛЯТОР <input type="checkbox"/> АККУМУЛЯТОР И КЛЕММЫ		ТРАНСПОРТНОЕ <input type="checkbox"/> СОСТОЯНИЕ ПАНЕЛИ КУЗОВА <input type="checkbox"/> НАКЛЕЙКА СТРАХОВАНИЯ <input type="checkbox"/> ЛОБОВОЕ СТЕКЛО И ОКНА <input type="checkbox"/> ЩЕТКИ СТЕКЛОЧИСТИТЕЛЯ <input type="checkbox"/> БОКОВЫЕ ЗЕРКАЛА <input type="checkbox"/> СОСТОЯНИЕ ШИНЫ И ДАВЛЕНИЕ В НЕЙ <input type="checkbox"/> ЗАТЯЖКА КОЛЕСНОЙ ГАЙКИ			
ПОВРЕЖДЕНИЯ И ЗАМЕЧАНИЯ					

Адаптировано на основе материалов Международной федерации Красного Креста и Красного Полумесяца (IFRC)

Необходимо провести перекрестную проверку идентификационных данных транспортного средства (номер шасси и номер двигателя) с административными документами и идентификационными данными владельца. При выявлении любой неопределенности в отношении владения или несоответствия между транспортным средством и представленной документацией следует немедленно вывести транспортное средство из эксплуатации.

Проверка на соответствие требованиям и вводный инструктаж водителей арендованных автомобилей

Не менее важными для механического состояния арендованного транспортного средства являются состояние здоровья водителя, навыки вождения, административные разрешения, поведение за рулем и на работе, а также необходимые знания для управления автомобилем в требуемом контексте, такие как знание местного языка и география поездки. Для получения дополнительной информации по данному вопросу обратитесь к разделу ниже: [Найм: отбор и тестирование водителей](#).

Если аренда транспортных средств является долгосрочной стратегией, рассмотрите возможность наличия пула водителей арендных автомобилей, которых можно привлечь по запросу. Проверка и инструктаж партий нескольких водителей за один сеанс позволит сократить время, затрачиваемое на это важное мероприятие.

Договор аренды

Для составления удобного договора аренды необходимо учитывать следующее:

- Определите временные рамки аренды и единицу времени, используемую для ставки — час, день, неделя, месяц. Если срок аренды превышает один день, рекомендуется согласовать суточную ставку и взимать плату в зависимости от количества дней. Если используется месячная ставка, уточните, покрывается ли контрактом календарный месяц, период в четыре недели или 30 дней.
- Уточните, кто предоставляет водителя — гуманитарная организация или владелец. Если водитель предоставляется владельцем, следует уточнить, что стоимость услуг водителя включена в стоимость аренды. Кроме того, необходимо согласовать часы работы водителя, а также тариф за дополнительные отработанные часы. При необходимости владелец должен предоставить второго водителя. Рекомендуется, чтобы владелец предоставлял водителям суточные/проживание.
- Определите сторону, ответственную за обеспечение топливом:
 - Если топливо поставляется организацией, перед первым использованием убедитесь, что бак полный.
 - Если владелец/арендная компания предоставляет топливо, убедитесь, что его количества в баке достаточно для достижения запрограммированных ежедневных перемещений, избегая потери драгоценного времени на поездку на заправочную станцию.
- Определите место, где транспортное средство будет припарковано в ночное время — территория комплекса организации или владельцев. Если топливо предоставляется организацией, автомобиль должен быть припаркован на территории комплекса.
- Убедитесь в отсутствии каких-либо ограничений в отношении пунктов назначения в той или иной стране. Это особенно важно для особо плохих дорог или зон конфликтов.
- Убедитесь, что владелец предоставляет страховку и подтверждение страхового покрытия. Пассажиры уже застрахованы или требуется дополнительное покрытие? Предпочтение отдается комплексному страховому покрытию. Организация должна избегать любой ответственности в связи с авариями с арендованными автомобилями. Отсутствие разъяснений может привести к спорам и судебным разбирательствам между владельцами транспортных средств и гуманитарными организациями.
- Определите, кто несет ответственность за поломки и регулярное техническое обслуживание. Настоятельно рекомендуется, чтобы ответственность за восстановление и ремонт несли владельцы транспортных средств: следует избегать ответственности за техническое обслуживание или ремонт транспортных средств, которые не принадлежат владельцам, поскольку первоначальное состояние автотранспортных средств может приводить к частым поломкам, злоупотреблениям и огромным инвестициям. Если возможно, договоритесь о предоставлении владельцем подменного автомобиля без дополнительной оплаты в случае поломки или на время проведения технического обслуживания, что позволит избежать неоправданной задержки запланированных мероприятий.
- Проведите полную инвентаризацию инструментов / принадлежностей, ведите учет этих предметов и убедитесь, что в автомобиле присутствуют по крайней мере минимально необходимые инструменты на случай спущенной шины или мелкого ремонта.

Адаптировано на основе контрольного списка MSF для аренды транспортных средств

Лизинг

В некоторых случаях лизинг может быть наиболее выгодным с финансовой точки зрения способом аренды транспортного средства на ограниченный период времени. Лизинг транспортных средств определяется как долгосрочная аренда с определенными обязательствами арендодателя по обеспечению надлежащей эксплуатации и поддержанию транспортного средства в хорошем состоянии.

Прежде чем принять решение об аренде транспортного средства, необходимо рассчитать «стоимость всего срока службы» и сравнить ее с другими вариантами закупок. Если лизинг является наиболее дешевым вариантом, то для определения оптимального срока аренды и поставщика можно использовать калькуляцию стоимости всего срока службы.

Аспекты, которые следует учитывать при покупке, аренде или внешнем подряде, можно обобщить в следующей таблице:

Метод	Преимущества	Недостатки
Местная закупка	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение транспортных расходов. • Быстрая доставка. • Поддерживает национальную экономику. 	<ul style="list-style-type: none"> • Может не иметься в необходимом качестве или количестве. • Высокий спрос на транспортные средства может породить конкуренцию между организациями и привести к чрезвычайно высоким ценам. • Доноры могут неохотно выделять средства для краткосрочных чрезвычайных ситуаций.
Иностранные закупки/импорт	<ul style="list-style-type: none"> • Возможность приобретения большего количества транспортных средств хорошего качества. • Может привести к снижению затрат, если организация имеет глобальную структуру с производителем транспортных средств. 	<ul style="list-style-type: none"> • Более длительные сроки доставки. • Более высокие расходы на поставку и импорт транспортных средств. • В зависимости от национальной политики и таможенных правил организации могут быть не в состоянии импортировать транспортное средство в страну.

Метод	Преимущества	Недостатки
<p align="center">Аренда транспортных средств (с использованием местных поставщиков услуг аренды)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Транспортные средства будут заказываться / использоваться только при необходимости и могут выполнять короткие поездки. • Расходы на текущее техническое обслуживание обычно включаются в договоры аренды. • Отсутствие накладных расходов на обустройство и техническое обслуживание гаража. • Отсутствие высоких первоначальных затрат на покупку. • Арендные компании могут предоставить страховку и водителей, которые знают окружающую среду и маршрут. 	<ul style="list-style-type: none"> • Организация теряет контроль над некоторыми аспектами управления своим автопарком. • Прекращение предоставления услуг может привести к сбоям в повседневной работе. • Если договор аренды по какой-либо причине аннулируется, организации, возможно, придется вложить значительные средства в покупку или временную аренду транспортных средств для обеспечения непрерывности бизнеса. • Если арендованный автомобиль поставляется с водителем, качество водителя должно быть гарантировано.
<p align="center">Внешний подряд транспортных услуг</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Внешний поставщик предоставит все необходимое: водителей, транспортные средства, топливо, техническое обслуживание, страхование, телематику, отчетность и многое другое. • Управление автопарком не является основным видом деятельности; организации могут сосредоточиться исключительно на выполнении программ. • Увеличивает экономию средств, производительность труда и денежные потоки. • Несколько вариантов контрактов: на основе транспортного средства за поездку, транспортного средства в день или за тонну. 	<ul style="list-style-type: none"> • Организация теряет контроль над некоторыми аспектами управления своим автопарком. • На практике, безопасность, скорость и качество подлежат тщательной оценке. • Прекращение предоставления услуг приведет к сбоям в повседневной деятельности.

Подбор и управление водителями

Водители являются важным компонентом самоуправляемых автопарков, не менее важным, чем сами транспортные средства. Даже если у организации есть отлично обслуживаемый автопарк, плохое качество водителей или отсутствие инвестиций в подготовку водителей может привести к авариям, повреждениям, потере груза и, возможно, к проблемам со штрафами или судебными исками.

Требуемые навыки и компетенции

Организации должны убедиться, что все сотрудники, участвующие в процессе вождения, обладают необходимой компетенцией для безопасного вождения. Компетентность подразумевает наличие соответствующих знаний, навыков, установок, а также поведения.

Некоторые из необходимых навыков и компетенций водителей:

- Водительские права.
- Уважение гуманитарных ценностей и соблюдение гуманитарной хартии и принципов.
- Пригодность к вождению.
- Умение применять различные методы вождения: осторожное вождение, вождение по бездорожью, экологичное вождение и т. д.
- Владение рабочим языком и умение говорить на местном языке.
- Уважение и готовность работать с людьми разных национальностей и происхождения.
- Опыт работы с конкретными транспортными средствами (4x4, мотоциклы и т. д.).
- Знание основ механики.
- Хорошее знание сельских дорог.
- Знание действий в случае аварии или чрезвычайной ситуации.
- Готовность к постоянному совершенствованию (навыки вождения со временем ухудшаются; наличие водительских прав само по себе не обязательно подразумевает такую компетентность).

Вождение в рабочих целях часто влечет за собой вождение в одиночку без непосредственного надзора со стороны руководителей или других сотрудников в течение длительного времени. Кроме того, водителям может потребоваться совершать поездки и останавливаться за пределами базы или самостоятельно искать жилье на ночь.

Набор, тестирование и отбор водителей

Организации, стремящиеся обслуживать свои собственные транспортные средства и иметь штат водителей, должны обеспечить, чтобы наем осуществлялся добросовестно, а навыки и знания были четко продемонстрированы. При наборе водителей учреждения могут предусмотреть следующее:

- Запросить документацию, подтверждающую наличие разрешения на эксплуатацию соответствующего транспортного средства.
- Запросить проверку биографических данных.
- Попросить кандидата лично продемонстрировать свои навыки вождения в

безопасном месте.

- Заранее подготовить технические вопросы.
- По возможности проводить скрининг на наркотики.

Умение водителей безопасно управлять автомобилем должно оцениваться в рамках собеседования и/или до распределения задач по вождению. Оценка должна учитывать отношение водителя, знания в области безопасности дорожного движения и навыки вождения, а также другие данные, такие как возраст, опыт, историю дорожно-транспортных происшествий и взаимодействия с правоохранительными органами, включая статус штрафных баллов и записи о пройденной ранее подготовке. В качестве контрольного перечня для оценки можно использовать следующее:

1. Общие сведения

- Количество лет вождения.
- Проблемы со здоровьем или регулярное использование лекарств, которые могут повлиять на вождение.
- Проведение простой проверки зрения, попросив водителя прочесть буквы и цифры номерного знака с расстояния 20 метров. При возникновении сомнений проконсультируйтесь с врачом для проведения надлежащей проверки зрения.
- Оценить знание местных правил дорожного движения (в частности, максимально допустимая скорость в определенном месте, значение конкретных сигналов движения).
- Расспросить о предыдущем опыте с типом транспортного средства, на котором проводится испытание.
- Знакомство с органами управления полноприводного автомобиля.
- Знание основ обслуживания автомобилей.
- Знание практических методов загрузки транспортного средства, особенно тяжелых или опасных грузов.
- Знание действий в случае аварии.
- Использование журнала.

2. Испытание на знание транспортного средства и тест на вождение

2.1) Проверка транспортного средства: Оцените знания того, что следует проверить перед запуском двигателя, почему это следует проверить и какие действия следует предпринять при обнаружении неисправностей. Проверки могут включать в себя моторные жидкости; шины; запасное колесо, домкрат и инструменты; поиск пятен под автомобилем.

2.2) Перед запуском двигателя:

- Регулирует сиденья и зеркала (да/нет)
- Проверяет, пристегнуты ли ремни безопасности (да/нет)
- Находится ли автомобиль на нейтральной передаче, рычаг сцепления поднят и ручной тормоз включен?
- Проверяет приборную панель, лампы и индикаторы (да/нет)
- Оцените знания о значении световых индикаторов приборной панели

2.3) После запуска двигателя:

- Прислушивается к необычному шуму (да/нет)
- Проверяет приборную панель, например, индикатор давления масла (да/нет)

2.4) Перед началом движения:

- Использует зеркала и индикаторы (да/нет)
- Проверяет отсутствие помех в виде других транспортных средств (да/нет)
- Трогается плавно (да/нет)

2.5) Во время вождения:

- Соблюдает правила дорожного движения и дорожные знаки (да/нет)
- Правильно маневрирует и управляет транспортным средством (да/нет)
- Использует зеркала и индикаторы (да/нет)
- Правильно использует передачи и органы управления (да/нет)
- Поддерживает правильную скорость с учетом состояния дороги, загруженности и движения других транспортных средств (да/нет)
- Управляет автомобилем осторожно (т. е. оставляет пространство между транспортными средствами) (да/нет)
- Предвосхищает опасности (да/нет)
- Демонстрирует внимание к другим участникам движения и пассажирам (да/нет)
- Демонстрирует внимание к транспортному средству (т. е. не допускает повреждений) (да/нет)

2.6) Проверка конкретных маневров:

- Аварийная остановка (хорошо/правильно/плохо)
- Трогание на подъеме (хорошо/правильно/плохо)
- Движение задним ходом (хорошо/правильно/плохо)
- Городское вождение (хорошо/правильно/плохо)
- Изменение полосы движения; обгон (хорошо/правильно/плохо)
- Движение по бездорожью (хорошо/правильно/плохо)
- Вождение полноприводного автомобиля (хорошо/правильно/плохо)

3. Осведомленность по вопросам безопасности

- Оценить знания об основных опасностях вождения в регионе и мерах по их снижению
- Работа с основными присутствующими опасностями (например, контрольно-пропускные пункты, угон автомобилей, аварии и т. д.)
- Поведение во время оценки (т. е. уверенность, спокойствие, способность к общению)

4. Использование оборудования и инструментов

- Домкрат
 - Инструменты для ремонта автомобиля
 - Аппаратура связи (радио, спутниковый телефон и т. д.)
 - Использует оборудование во время вождения (да/нет)
-

Адаптировано на основе теста по набору водителей MSF

Непрофессиональные водители (персонал)

В некоторых случаях нет необходимости прибегать к услугам профессиональных

водителей, и другие сотрудники сами берут на себя ответственность за вождение. Это может произойти, когда найм водителя нерентабелен, но все же есть необходимость в управлении собственным автопарком, в том числе, когда надежные службы такси недоступны, этого требуют специфические риски безопасности и т. д.

В некоторых случаях может быть возможно смешанное решение, когда профессиональным водителям разрешается управлять транспортными средствами только в рабочее время, а некоторым категориям сотрудников может разрешаться управлять транспортными средствами в нерабочее время. В случае управления транспортным средством непрофессиональным персоналом могут быть установлены определенные ограничения, в том числе: расстояния и временные ограничения, ограничения на перевозку людей, ограничения на использование для досуга или другие проблемные области.

В случае, если непрофессиональному персоналу разрешено/предложено управлять транспортными средствами организации, настоятельно рекомендуется определить политику, определяющую доступ к услуге: кто имеет право доступа к ней и для каких целей, административные действия для этого, обязанности организации и работников. Должны также существовать основные процедуры совместного использования транспортных средств, в том числе: графики, резервирование, управление ключами, инструкции по парковке и шаги, которые необходимо предпринять в случае инцидента.

Помимо наличия действительного водительского удостоверения, необходимо надлежащим образом проверить навыки водителя, с тем чтобы убедиться, что он обладает навыками управления соответствующим транспортным средством в данном контексте.

Страховые полисы должны быть пересмотрены с тем, чтобы адаптировать покрытие к потребностям организации. При необходимости следует разработать четкую политику по покрытию расходов на ремонт, которая должна быть принята персоналом.

Ввод в эксплуатацию

Ввод в эксплуатацию означает процесс доведения транспортных средств и пользователей до требуемой степени готовности к осуществлению перевозок. Ввод в эксплуатацию может охватывать следующие аспекты:

- Установка необходимого оборудования.
- Инструктаж и обучение водителей и пользователей.
- Визуальное опознавание/идентификация принадлежности к НПО.
- Соблюдение нормативных требований и административные вопросы.

Требуемое оборудование

Для работы в данном контексте может потребоваться дополнительное оборудование и адаптация транспортного средства. Типичные модификации для суровых дорожных условий могут включать:

- Передняя защитная решетка с москитной сеткой.
- Усиленный передний и задний бампер с опорами для домкрата высокой грузоподъемности.
- Второе запасное колесо установлено там, где это безопасно и целесообразно.
- Домкрат высокой грузоподъемности устанавливается там, где это безопасно и целесообразно.

- Флагшток.

Эти изменения могут быть внесены поставщиком транспортного средства, если они должным образом указаны в процессе закупки. В противном случае модификации должны выполняться специализированной мастерской.

Для целей отслеживания движения и обеспечения безопасности может потребоваться надежная связь с транспортным средством. Это можно решить с помощью мобильного телефона с соответствующим подключением, спутникового телефона или радио. В зависимости от технологии и моделей, определенное радиооборудование может потребовать специализированной установки. Модификации могут включать: опорный кронштейн антенны, заземляющие провода, установленные на капоте, установки на приборной панели, а также внутреннюю проводку и кабели.

В целях безопасности основное оборудование может включать огнетушитель и аптечку первой помощи.

Вводные и обучение

Учитывая риски, возникающие при работе в определенных условиях, следует провести надлежащий инструктаж как для водителей, так и для пользователей. Для новых водителей это может быть реализовано управляющим автопарка или другими водителями. Для лиц, использующих автопарк, могут быть назначены другие профили в организации для проведения вводных. В любом случае, не следует пренебрегать временем, необходимым для обучения водителей и пользователей.

Темы, которые должны быть охвачены для вводного инструктажа водителя, могут включать:

- Обязанности водителя (см. поле ниже).
- Гуманитарные принципы.
- Протоколы связи.
- Процедуры отчетности в случае аварии или поломки.
- Внутренние правила вождения (правила организации могут быть более строгими, чем национальные).
- Стандартные операционные процедуры перевозок.
- Гигиена и инфекционный контроль.
- Программы и мероприятия.
- Административные процедуры: как поступать со сверхурочной работой, контрактные процедуры с выплатой суточных и т. д.
- Использование материалов для визуального опознавания/идентификации, таких как футболки, жилеты.

Стандартные обязанности водителя

- Обеспечить охрану и безопасность перевозимых лиц и грузов.
 - Соблюдать правила дорожного движения.
 - Соблюдайте ограничения скорости, установленные организацией.
 - Адаптировать скорость в соответствии с условиями дороги, с учетом перевозимого груза и пешеходов на улицах.
 - Всегда пристегиваться ремнями безопасности и следить за тем, чтобы пассажиры также пристегивались.
 - Использовать соответствующие и безопасные средства погрузки для транспортируемых грузов и убедиться, что груз надежно закреплен.
 - Надлежащим образом сообщать и уведомлять о любых механических проблемах.
 - Обновлять ежедневные журналы регистрации.
 - Обеспечить наличие инструментов и запасных частей в автомобиле.
 - Обеспечить чистоту автомобиля.
 - Надлежащее уведомление об авариях, поломках или других инцидентах.
-

Выдержка из журнала MSF

Темы, рассматриваемые в рамках инструктажа пользователя, могут включать следующие аспекты:

- Поездка: расписание, продолжительность и остановки в ходе поездки.
- Охрана и безопасность: основные угрозы, зоны повышенной опасности и ожидаемое поведение.
- Роли и обязанности во время движения. Роли водителя и назначенного координатора движения в транспортном средстве (-ах) и на уровне офиса.
- Протокол связи.

Визуальное опознавание/идентификация

Транспортные средства являются весьма заметной частью гуманитарных операций. При работе в нестабильных условиях или в районах с ограниченным доступом четкое отображение гуманитарного характера поездки может обеспечить доступ или повысить безопасность. С этой целью на транспортном средстве могут быть размещены конкретные цвета и материалы визуального опознавания, такие как наклейки или флаги.

Рекомендуется, чтобы — на основе оценки рисков — были выработаны базовые критерии для использования материала визуального опознавания. К числу основных вопросов, требующих ответа, относятся вопросы о том, почему, какие и когда следует использовать идентификационные материалы, и где именно они должны находиться в транспортном средстве.

Типичными решениями для кузова автомобиля являются окрашивание, магнитные панели или наклейки. По понятным причинам, постоянные логотипы не должны использоваться, если существует риск угона автомобиля. Когда требуется установка флагов на транспортные средства, оценивайте окружающую среду, чтобы обеспечить надлежащий баланс между надлежащего визуального опознавания флага и воздействием на другие объекты, такие как деревья или уличное оборудование.

Если требуется интенсивное использование материала визуального опознавания в транспортном средстве, убедитесь, что имеется их достаточный запас для регулярной замены. При использовании арендованных транспортных средств убедитесь, что материал визуального опознавания возвращен после прекращения обслуживания.

Соответствие нормативным требованиям и администрирование

Существуют определенные обязательства, связанные с использованием автотранспортных средств, которые должны учитываться любой организацией, управляющей парком транспортных средств.

Водители

Водители должны иметь действующие водительские права для конкретного транспортного средства, которым они управляют. Водительское удостоверение имеет срок действия и должно регулярно продлеваться. Для перевозки определенных категорий товаров могут потребоваться другие разрешения, например коммерческая лицензия или специальное разрешение на перевозку некоторых грузовых мест. Обратитесь к местным/национальным нормативным требованиям, чтобы выяснить, какие из них применимы к вашей деятельности.

За исключением ограниченных двусторонних или региональных международных соглашений, национальные водительские удостоверения не признаются в зарубежных странах. Для вождения в стране, где водительское удостоверение не признается, необходимо получить международное водительское удостоверение. Посетите internationaldrivingpermit.org, чтобы узнать о двусторонних или региональных международных соглашениях о признании водительских удостоверений и о том, как получить международное водительское удостоверение.

Транспортные средства

Независимо от того, находятся ли транспортные средства в собственности, взяты в аренду или управляются третьей стороной, важно обеспечить соблюдение всех местных законов. Существуют различные нормы, которые обычно применяются:

Регистрация

Использование автотранспортных средств и владение ими строго регулируются большинством стран. Все транспортные средства должны быть официально закреплены за физическим лицом или организацией, которые будут нести ответственность за любые обязанности или ответственность, связанные с транспортным средством. Соответственно, важно пройти необходимый процесс регистрации при приобретении нового транспортного средства или при выводе из эксплуатации старого.

Транспортная лицензия

В зависимости от местного законодательства, для каждого автотранспортного средства, используемого на дороге, может потребоваться ежегодный лицензионный сбор. Сбор, как правило, пропорционален весу брутто или мощности двигателя транспортного средства, но может зависеть от его назначения и типа груза, такого как негабаритные или опасные грузы.

Страхование

Страхование — это юридическое требование к транспортным средствам, цель которого — обеспечить финансовую защиту от физического ущерба или телесных повреждений в результате дорожных столкновений или других инцидентов. Страхование транспортных средств может также охватывать кражу, погодные условия или стихийные бедствия и ущерб, причиненный в результате столкновения со стационарными объектами. Страхование транспортных средств должно покрывать по меньшей мере минимальный уровень, требуемый местным законодательством. Различные организации имеют внутреннюю политику в отношении того, в какой степени должны быть застрахованы их собственные транспортные средства. Это должно быть установлено в соответствии с операционным контекстом и оценкой риска.

Технические разрешения

Транспортные средства могут также требовать технического разрешения, удостоверяющего, что транспортное средство безопасно для эксплуатации в общественных местах. Технический допуск может включать экологические соображения, такие как тип используемого топлива или уровень CO₂, выделяемого выхлопными газами. Технические осмотры могут быть связаны с типом транспортного средства и его назначением, удостоверяя максимально допустимое количество пассажиров и веса с учетом полной массы транспортного средства, нагрузки на ось и полезной нагрузки.

Пригодность к вождению и медицинское освидетельствование

[Fleet Forum предоставляет следующие рекомендации](#) по медицинскому обследованию и медицинскому освидетельствованию водителей:

“ Вождение автомобиля — это сложная задача, требующая восприятия, здравого смысла, быстроты реакции и разумных физических возможностей. Ряд медицинских состояний, а также некоторые виды лечения могут ухудшить способность к вождению. Распространенными примерами являются потеря сознания или обморок, нарушения сна, проблемы со зрением, диабет, эпилепсия, психические расстройства, болезни сердца и возрастное снижение состояния здоровья.

Рекомендуется, чтобы профессиональные водители ежегодно проходили обследование на пригодность, а для сотрудников, которые находятся за рулем лишь периодически, рекомендуется проводить проверку раз в два года. Всем

сотрудникам следует рекомендовать проводить медицинский осмотр всякий раз, когда они подозревают, что у них есть проблемы со здоровьем. Проверка зрения должна проводиться квалифицированными оптометристами и включать проверку горизонтального и вертикального диапазона зрения водителя.

Важно убедиться, что ваши водители психологически и физически пригодны для вождения, используя процесс самостоятельной декларации. Водители должны уведомить руководство, если у них есть инвалидность или условия, которые могут помешать безопасному вождению.

Планирование перевозок и распределение ресурсов

Планирование перевозок и распределение ресурсов являются ключевыми видами мероприятий для успешного управления автопарком. Целью планирования перевозок является реагирование на все запросы на перевозки при наиболее эффективном использовании ресурсов. Планирование должно учитывать такие элементы, как пункт назначения, количество пассажиров, груз, и сопоставлять их с имеющимися водителями и транспортными средствами, гарантируя, что их состояние соответствует назначению и совместимо с графиком технического обслуживания.

Чтобы облегчить процесс планирования и избежать неэффективного распределения ресурсов, неэффективности и недовольства пользователей, рекомендуется использовать еженедельный план. Транспортные заявки должны быть заполнены, одобрены и доставлены лицу, ответственному за планирование перевозок, до согласованного срока (должно иметься достаточно времени, чтобы обеспечить надлежащее планирование).

[Шаблон еженедельной заявки на перевозку:](#)

**ЛОГОТИП
ОРГАНИЗАЦИИ**

ФОРМА ЗАПРОСА НА ПЕРЕМЕЩЕНИЕ

Отдел и/или офис: _____
От (дата): _____
До (дата): _____

	Понедельник	Вторник	Среда	Четверг	Пятница	Суббота	Воскресенье
Координатор перемещения							
Кол-во пассажиров							
Назначение							
Расчетное время отправления							
Расчетное время возвращения							
Цель							
Предметы для перевозки							
Примечания							

Подготовлено – ФИО: _____

Подготовлено – Должность: _____

Дата: _____

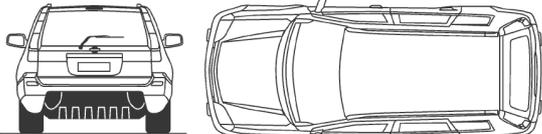
Подпись: _____

Утверждено – ФИО: _____

Утверждено – Должность: _____

Дата: _____

Подпись: _____

ЛОГОТИП ОРГАНИЗАЦИИ		ОТЧЕТ О ЕЖЕДНЕВНОМ ОСМОТРЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА			
		КОД ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА			
ИНСПЕКЦИЯ ВЫПОЛНЕНА		КМ		ТОПЛИВО	
ДАТА:	ПОДПИСЬ	ТЕКУЩИЙ:	ОСНОВНОЙ БАК		1/4 1/2 3/4 П/о
ФИО:		СЛЕДУЮЩАЯ УСЛУГА:	ВТОРИЧНЫЙ		1/4 1/2 3/4 П/о
ОБОРУДОВАНИЕ		ТРАНСПОРТНОЕ			
<input type="checkbox"/> АПТЕЧКА ПЕРВОЙ ПОМОЩИ <input type="checkbox"/> ОГНЕТУШИТЕЛЬ <input type="checkbox"/> ЗНАК АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ (ТРЕУГОЛЬНИК) <input type="checkbox"/> ЗАПАСНОЕ КОЛЕСО И ШИНА <input type="checkbox"/> ДОМКРАТ И РУКОЯТКА <input type="checkbox"/> КОЛЕСНЫЙ ГАЕЧНЫЙ КЛЮЧ		<input type="checkbox"/> РЕГИСТРАЦИОННЫЕ И СТРАХОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ <input type="checkbox"/> ЖУРНАЛ РЕГИСТРАЦИИ <input type="checkbox"/> ОСВЕЩЕНИЕ И СИГНАЛЫ (функционирующие) <input type="checkbox"/> БЕЗОПАСНОСТЬ СИДЕНИЙ И РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ <input type="checkbox"/> РАДИО – ВЧ-АНТЕННА (СОДАН) <input type="checkbox"/> РАДИО – ОВЧ			
ДВИГАТЕЛЬ		ТРАНСПОРТНОЕ			
<input type="checkbox"/> УРОВЕНЬ МАСЛА <input type="checkbox"/> УРОВЕНЬ ОХЛАЖДАЮЩЕЙ ЖИДКОСТИ <input type="checkbox"/> УРОВЕНЬ ТОРМОЗНОЙ ЖИДКОСТИ <input type="checkbox"/> ЖИДКОСТЬ ГИДРОУСИЛИТЕЛЯ РУЛЯ <input type="checkbox"/> ЖИДКОСТЬ ОМЫВАТЕЛЯ ВЕТРОВОГО СТЕКЛА <input type="checkbox"/> РЕМНИ ВЕНТИЛЯТОРА И ВЕНТИЛЯТОР <input type="checkbox"/> АККУМУЛЯТОР И КЛЕММЫ		<input type="checkbox"/> СОСТОЯНИЕ ПАНЕЛИ КУЗОВА <input type="checkbox"/> НАКЛЕЙКА СТРАХОВАНИЯ <input type="checkbox"/> ЛОБОВОЕ СТЕКЛО И ОКНА <input type="checkbox"/> ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ <input type="checkbox"/> БОКОВЫЕ ЗЕРКАЛА <input type="checkbox"/> СОСТОЯНИЕ ШИНЫ И ДАВЛЕНИЕ В НЕЙ <input type="checkbox"/> ЗАТЯЖКА КОЛЕСНОЙ ГАЙКИ			
ПОВРЕЖДЕНИЯ И ЗАМЕЧАНИЯ					

Для надлежащего планирования необходимо заранее знать все маршруты и дорожные условия. В неизвестных районах может потребоваться оценка маршрута для сбора информации о расстояниях, сроках, промежуточных этапах, показаниях, охвате коммуникационных сетей и т. д. Для этой цели рекомендуется использовать дорожные справочники. [Дорожный справочник](#) — это матрица с основными показателями различных этапов поездки между двумя различными точками.

Типичный дорожный справочник будет выглядеть как в приведенном ниже примере:

МАРШРУТ:	Блантайр - Лилонгве	Продолжительность:	4 ч 30 мин	ПОСЛЕДНЕЕ ОБНОВЛЕНИЕ:	24.05.2010
		Расстояние:	305 км		
ПУНКТ	ПРОТЯЖ. ПО ВРЕМЕНИ	ПРОТЯЖ. В КМ	GPS	Покрытие связи	Примечания
Блантайр	0:00	0 км			
Объезд	0:10	7 км			
Лунсу	0:17	15 км			Торговый центр

Лирангве	0:31	31 км	Торговый центр
Мдека	0:40	42 км	
Залева	0:48	52 км	Полицейский участок
Перекресток М1 – М6	0:49	53 км	
Фалула	1:09	81 км	
Сензани	1:20	99 км	
Манджавира	1:25	108 км	
Чинген	1:30	115 км	Полицейский участок + 1-я автозаправочная станция
Перекресток М1 / М5 / М8			
Кампебуза	1:48	137 км	Торговый центр
	1:58	147 км	Граница окружного комиссариата Нтчеу
Нтчеу	2:01	149 км	Столичный округ — окружной комиссариат больницы
Цанганго	2:20	158 км	Полицейский участок + граница Малави-Моч
Лизулу	2:46	195 км	Торговый центр

Бембеки	2:54	207 км	Отвод дороги второстепенного значения в Мангочи
Дедза	3:05	219 км	Полицейский участок + автозаправочная станция
Чимбия	3:35	243 км	Торговый центр
Кампата	3:55	272 км	
Натенье	4:04	283 км	Таможенная полиция
Нанджири	4:12	292 км	Торговый центр
	4:16	295 км	Граница окружного комиссариата Лилонгве
Митунду	4:18	297 км	Полицейский участок + автозаправочная станция
Лилонгве	4:30	305 км	Въезд в город

Выдержка из Библиотеки материалов по логистике MSF ОСВА

Дорожный справочник содержит указания или этапы, основанные на форме точек данных по маршруту: расстояние, время и другую соответствующую информацию для поездки, такую как покрытие связи, больницы, полицейские участки, автозаправочные станции и т. д. Дорожные справочники также могут помочь в проведении вводного инструктажа водителя или в определении точек связи для целей отслеживания движения.

Реализация и контроль за движением

Знание местонахождения транспортных средств в любой момент имеет важное значение для скоординированного и реагирующего автопарка, особенно в случае крупного автопарка, когда имеют место происходят одновременные перемещения, и когда операции разворачиваются в нестабильных условиях.

Различные транспортные средства должны иметь возможность в любой момент

поддерживать связь с офисами организации, позволяя сообщать о любом инциденте или событии. Организационные координаторы также должны иметь возможность в любой момент связаться с любым транспортным средством, чтобы сообщить об изменениях в планах или последних контекстных обновлениях, требующих изменения маршрута. Наличие функционального коммуникационного оборудования и основных процедур связи, определяющих, когда, с кем и с какими средствами следует поддерживать коммуникацию крайне желательно для любой запланированной поездки.

В некоторых случаях настоятельно рекомендуется назначить специальное лицо, которое будет отслеживать передвижения и записывать текущее местоположение транспортного средства и последний контакт с ним. При использовании систем радиосвязи эту роль обычно выполняет назначенный и обученный радиооператор. В местах с достаточным покрытием мобильной телефонной связью и там, где связь зависит от мобильных сетей, в качестве средств отслеживания перемещений могут использоваться приложения для обмена мгновенными сообщениями.

Отслеживающие устройства являются еще одним вариантом для мониторинга перемещений. Отслеживающие устройства различаются по своей функциональности, но, как правило, они собирают информацию, такую как местоположение транспортного средства, скорость, курс и другие данные с помощью GPS, датчиков и других аксессуаров, и отправляют данные отслеживания через мобильный телефон или спутниковые сети на удаленный сервер, позволяя авторизованным управляющим автопарком отслеживать производительность в режиме реального времени. Собранные данные, как правило, используются для улучшения моделей вождения, планов движения или эффективности автопарка. Кроме того, некоторые устройства отслеживания также могут отправлять оповещения на определенные телефонные номера, когда происходит предварительно заданное событие: высокая скорость, достигнутые местоположения или даже аварии. Устройства отслеживания не заменяют устройства связи, и во всех случаях операционное устройство связи должно по-прежнему сопровождать движение транспортного средства.

Мониторинг эффективности автопарка

Управление автопарком должно способствовать повышению экономической эффективности и результативности организации при достижении ее операционных целей. Сбор и анализ данных, а также принятие обоснованных решений представляет собой базовый трехэтапный процесс для мониторинга и повышения эффективности автопарка.

Сбор данных

Данные о парке транспортных средств должны собираться структурированным образом, всегда с учетом того, что собранные данные должны способствовать принятию решений. Критерии эффективности автопарка могут быть классифицированы в следующих блоках:

Использование	<ul style="list-style-type: none"> • Коэффициент доступности: Время, в течение которого транспортные средства доступны для эксплуатации (без поломок или в мастерской). • Коэффициент эксплуатации: каково время использования транспортных средств?
Привычки и условия вождения	<ul style="list-style-type: none"> • Средний расход топлива: находится ли он в пределах ожидаемого диапазона? • Расходы на техническое обслуживание и ремонт.
Затраты	<ul style="list-style-type: none"> • Расходы на топливо. • Расходы на техническое обслуживание и ремонт. • Эксплуатационные расходы. • Стоимость за км пробега.
Безопасность	<ul style="list-style-type: none"> • Инциденты на 100 000 км • Травмы на 100 000 км • Число несчастных случаев со смертельным исходом на 100 000 км

Для разработки базовых показателей рекомендуется ежемесячно собирать следующую информацию:

- Количество рабочих дней за текущий период.
- Количество дней, в течение которых транспортное средство использовалось в текущем периоде.
- Количество дней в текущем периоде, в течение которых транспортное средство находилось в мастерской для обслуживания или ремонта.
- Расстояние, пройденное в текущем периоде.
- Топливо, израсходованное в текущем периоде.
- Расходы, понесенные в текущем периоде в связи со следующим:
 - Топливо.
 - Техническое обслуживание.
 - Ремонт.
 - Колеса (шины).
 - Другое/разное (чистка, проверка давления в шинах).
- Дорожно-транспортные происшествия и инциденты
 - Количество дорожно-транспортных происшествий за текущий период.
 - Количество травм за текущий период.
 - Количество несчастных случаев со смертельным исходом за текущий период.

Журнал транспортного средства

Информация мониторинга собирается на разных уровнях и из различных источников. Основным хранилищем информации о движении транспортного средства является журнал транспортного средства. Журнал транспортного средства — это журнал, используемый для записи всей соответствующей информации по конкретному

транспортному средству. Он всегда хранится в транспортном средстве и является обязанностью водителя, назначенного на транспортное средство. Журналы, как правило, состоят из двух частей: одна для регистрации всех работ по ремонту и техническому обслуживанию, а вторая — для регистрации пробега и расхода топлива.

[Шаблон журнала технического обслуживания транспортного средства](#)

ЛОГОТИП ОРГАНИЗАЦИИ	ЖУРНАЛ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	
Номер / номерной знак транспортного средства: _____		Дата: _____
Мини-сервис «А»	Кило- метры	Детали технического обслуживания - Замечания - Работы, которые предстоит выполнить
<input type="checkbox"/> Очистка двигателя.		
<input type="checkbox"/> Замена моторного масла.		
<input type="checkbox"/> Очистка и слив воды из водоотделителя.		
<input type="checkbox"/> Очистка воздушного фильтра.		
<input type="checkbox"/> Проверка уровня масла: коробка передач, раздаточная коробка, оси (при попадании воды в масло следует заменить масло).		
<input type="checkbox"/> Очистка штуцера сапуна оси и шланга.		
<input type="checkbox"/> Смазывание трансмиссии (8 ниппелей) и системы рулевого управления.		
<input type="checkbox"/> Проверка состояния подвески: изоляторов (резиновых втулок), рессорных листов и амортизаторов.		
<input type="checkbox"/> Проверка состояния креплений задней и передней частей двигателя.		
<input type="checkbox"/> Проверка состояния выхлопной трубы и изоляторов (резиновые крепления).		
<input type="checkbox"/> Проверка состояния и натяжения ремня.		
<input type="checkbox"/> Проверка различных сигнальных ламп на приборной панели.		
Замена фильтра в рамках сервисного обслуживания «В» при: Км	Разместите на приборной панели наклейку с пробегом для следующего обслуживания.	

Адаптировано на основе данных АСФ

[Образец журнала движения транспорта:](#)

Тип транспортного средства	Расход топлива (в литрах на 100 км)
Седан < 2,7 т	11,90
ПИКАП / ВНЕДОРОЖНИК /SUV-4x4 (полная масса транспортного средства* <3,5 т)	15,35
ФУРГОН / МИКРОАВТОБУС (полная масса транспортного средства <3,5 т)	15,35
БРОНИРОВАННЫЙ АВТОМОБИЛЬ	21,80
АВТОБУС / ГРУЗОВОЙ АВТОМОБИЛЬ (полная масса транспортного средства >3,5 т)	20,50

Адаптировано на основе данных ВОЗ

Рекомендуется рассчитывать расход после каждой заправки. Для расчета расхода в литрах на 100 км:

1. Запишите показания одометра в двух разных местах заправки (бак должен быть полностью заполнен).
2. Вычтите показания одометра в месте последней заправки из показаний одометра в месте предыдущей заправки:

$$2,046 - 1,380 = 666 \text{ км}$$

- Пример**
3. Запишите количество топлива, залитого в бак в наиболее недавнем месте заправки:

80 литров

4. Расход топлива на 100 км выражается следующим образом:

$$80/666 \times 100 = 12 \text{ л/100 км}$$

Прочие источники данных

Информация об использовании транспортного средства, которая может помочь в расчете коэффициента доступности или коэффициента использования, может быть извлечена на основе данных планирования движения и записей мастерской.

Информация о дорожно-транспортных происшествиях должна также надлежащим образом регистрироваться, с тем чтобы можно было осуществлять мониторинг показателей, связанных с безопасностью автопарка. Fleet Forum [разработала всеобъемлющий инструментарий для управления сообщениями о дорожно-транспортных происшествиях](#) и их анализа.

Регулярный сбор обратной связи от пользователей сервиса может обеспечить качественную информацию, такую как уровень удовлетворенности, методы вождения, поведение водителя и отношение к сервису, безопасность и др.

Состояние и техническое обслуживание транспортного средства

Хорошее состояние транспортных средств является ключевым фактором надлежащего управления автопарком: оно способствует безопасному достижению эксплуатационных целей, оптимизации использования ресурсов и соблюдению национальных законов и нормативных требований. Хорошее состояние транспортного средства достигается за счет надлежащего использования и технического обслуживания транспортного средства.

Как правило, к техническому обслуживанию можно подходить двумя различными способами:

- **Профилактическая схема** заключается в планировании периодического технического обслуживания.
- **Реактивная схема** состоит в том, чтобы осуществлять ремонт только после того, как имеет место выход из строя транспортного средства.

Управление парком транспортных средств направлено на обеспечение транспортной доступности в течение максимально возможного периода времени. Это достигается за счет планирования мероприятий по техническому обслуживанию и сведения к минимуму времени простоя.

Потерять возможность пользоваться транспортным средством в течение дня — всегда плохо. Но когда техническое обслуживание транспортного средства запланировано заранее, группы или персонал могут спланировать отсутствие транспортного средства, чтобы уменьшить воздействие этого на другие виды деятельности, требующие использования транспортного средства.

Кроме того, эксплуатация автомобиля без профилактического обслуживания приводит к потерям эффективности, поскольку последующие поломки, как правило, обходятся значительно дороже, а ремонт занимает гораздо больше времени. Некоторые поломки могут оказывать влияние на надежность транспортного средства и, следовательно, на безопасность пользователя. Ремонт и техническое обслуживание должны выполняться без задержек, чтобы поддерживать транспортное средство в надежном состоянии на протяжении всего срока службы.

Периодичность профилактического обслуживания

Профилактическое обслуживание начинается с ежедневных и еженедельных проверок. Такие проверки проводятся водителем с целью упреждающего выявления возможных механических неисправностей. Рекомендуемый график профилактического обслуживания приведен ниже:

Перед запуском двигателя транспортного средства для первого использования в течение дня водителю следует выделить 10 минут на проверку следующего:

- Уровень масла в двигателе.
- Уровень охлаждающей жидкости.
- Уровень тормозной жидкости и жидкости сцепления.
- Уровень жидкости в омывателе ветрового стекла.
- Чистота радиатора.
- Состояние всех шин, включая запасное колесо (давление на глаз, трещины с обеих сторон).
- Возможные утечки под автомобилем.

После запуска транспортного средства водитель должен прислушаться, нет ли необычных шумов, проверить индикаторы, освещение и сигнальные лампы на приборной панели, а также проверить наличие всего необходимого оборудования.

Шаблон контрольного списка

Один раз в неделю (рекомендуется в конце недели) водитель должен выделить 1 час на следующее:

- Очистка транспортного средства внутри и снаружи.
- Очистка воздушного фильтра.
- Проверка аккумуляторной батареи (правильность крепления и уровень жидкости).
- Проверка уровня масла в гидроусилителе руля.
- Проверка свободного хода рулевого колеса.
- Проверка давления в шинах и состояние шин (см. таблицу значений давления в шинах).
- Проверка наличия крышек клапанов.
- Проверка и очистка сапуна переднего и заднего мостов.
- Проверка состояния и крепления выхлопной трубы и глушителя.
- Проверка пружин и всех втулок передней и задней подвески.
- Проверка амортизаторов (проверка втулок и отсутствие утечек).
- Проверка управления втулками переднего и заднего стабилизаторов.
- Проверка функционирования дверей, замков, ремней безопасности и (предупреждающих) световых сигналов.

Адаптировано на основе журнала техобслуживания транспортных средств MSF.

В случае каких-либо выявленных проблем водитель должен записать их в журнал транспортного средства и проинформировать менеджера автопарка, который оценит масштаб повреждения и спланирует все соответствующие мероприятия.

Помимо регулярных проверок, за которые отвечает водитель, для поддержания транспортного средства в надлежащем рабочем состоянии регулярно требуются специальные услуги по техническому обслуживанию. Различные детали или жидкости в автомобиле требуют разной частоты замены: например, моторное масло требует замены

с большей частотой, чем масло для моста. Другие операции, такие как замена тормозных колодок или замена шин, выполняются в соответствии с текущим состоянием детали.

Менеджеры автопарка должны уточнить у производителя транспортного средства, какое регулярное техническое обслуживание требуется для автомобиля, а также рекомендуемую периодичность ремонта и технического обслуживания. График технического обслуживания обычно содержится в руководстве по эксплуатации автомобиля, но, как правило, его можно найти и в Интернете. Частота технического обслуживания должна быть адаптирована в соответствии с условиями эксплуатации, характерными для каждой рабочей среды, а периодическое техническое обслуживание должно проводиться квалифицированным механиком.

Собственная или субподрядная механическая мастерская

Как правило, выбор между созданием и управлением мастерской или использованием поставщика механических услуг основан на следующих факторах:

- Размер автопарка и объем требований к техническому обслуживанию, в зависимости от того, что является необходимым, для какого количества транспортных средств, как часто и какие задачи необходимо выполнять.
- Наличие и качество доступных поставщиков услуг и запасных частей.
- Стоимость каждого альтернативного решения.

Организации должны учитывать все факторы, прежде чем останавливаться на возможных альтернативах.

Смешанное решение, при котором основные услуги выполняются в самостоятельно управляемой мастерской, а более сложные операции передаются на внешний подряд, часто является подходящим решением при работе в отдаленных местах, где услуги и инфраструктура ограничены, а вследствие дальнего расстояния до ближайшей механической мастерской частое ее использование становится нецелесообразным.

Хотя оценка доступности может являться наиболее простой частью, оценка качества обслуживания может оказаться самой трудной. Для оценки поставщиков услуг можно использовать некоторые из следующих факторов:

- Отклонения от первоначальной диагностики, сметы затрат на ремонт и времени.
- Рекомендации от других клиентов.
- Количество специальных ремонтных работ, связанных с отсутствием технического обслуживания, или потребовавшихся, несмотря на рекомендуемое регулярное техническое обслуживание.
- Повторяющиеся неисправности в конкретном транспортном средстве. Если транспортное средство вводится в эксплуатацию с особыми проблемами, они должны быть решены (предпочтительно «навсегда») после завершения сервисного обслуживания.
- Количество транспортных средств, достигших расчетного срока службы. Все транспортные средства, в отношении которых соблюдается рекомендованное регулярное техническое обслуживание, должны находиться в надежном рабочем состоянии до истечения нормативного срока службы.

Кроме того, при посещении мастерской можно осуществлять оценку некоторых основных параметров:

- Безопасность и защита, с особым вниманием к контролю доступа.

- Наличие специальных подходящих инструментов в хорошем состоянии и их безопасное использование: оборудование для шиномонтажа, сварки, силовое оборудование, шлифовальный круг и т. д.
- Наличие специальных помещений и возможность работы на одновременных полосах для легковых транспортных средств, грузовых автомобилей, мотоциклов, генераторов.
- Возможные виды механических операций: Двигатель, корпус, окраска, электрическая часть, компьютерное программирование транспортных средств.
- Доступность, поиск поставщиков и контроль за запасными частями.
- Чистота и общее состояние мастерской.
- Условия труда и контроль профессиональных рисков.
- Процедуры с бывшими в употреблении деталями, а также обращение с обычными и опасными отходами.

Затраты никогда не должны быть руководящим принципом — качество обслуживания имеет первостепенное значение. Эксплуатационные расходы, особенно первоначальные инвестиции в собственную мастерскую, могут быть значительными. Период времени, охватываемый любой самостоятельно управляемой мастерской, имеет ключевое значение, поскольку период возврата инвестиций может быть значительным.

Если окончательным решением является внешний подряд технического обслуживания, важно проводить периодические оценки качества обслуживания и вести учет всех проводимых ремонтов и технического обслуживания. Назначенному водителю рекомендуется присутствовать в течение всего процесса ремонта и избегать оставления транспортных средств на ночь в помещениях, если они не считаются безопасными. Рекомендуется запросить визуальный осмотр всех замененных деталей, за которые был выставлен счет.

Заправка топливом

Топливо имеет важное значение для функционирования транспортных средств и представляет собой значительную статью расходов для большинства гуманитарных операций. Низкое качество топлива может привести к серьезным (иногда необратимым) механическим проблемам и значительно сократить срок службы транспортного средства. Соответственно, заправка топливом — основная операция, проводимая с транспортным средством, и она должна тщательно контролироваться.

Заправка среднего легкового автомобиля, потребляющего 10 л топлива на каждые 100 км, с ежедневным пробегом 100 км, должна производиться не реже одного раза в неделю (чаще или реже в зависимости от емкости топливного бака). Основные правила использования топлива:

- Всегда езьте с более чем наполовину заполненным баком, чтобы избежать ситуации «почти пустого бака» в середине поездки.
- Всегда заправляйтесь в нерабочее время, чтобы не нарушать обычную деятельность.

Рекомендуется планировать не менее одной заправки в неделю, независимо от уровня топлива в баке транспортного средства. Заправка должна производиться до полной емкости бака. Это облегчит расчеты расхода топлива и сократит частоту заправок. Заправка топливом может быть опасной и занимать много времени, особенно при управлении крупными автопарками или на перегруженных автозаправочных станциях.

Рекомендуется включить процедуру заправки топливом в политику управления

автопарком. В дополнение к вышеупомянутым вопросам процедуры должны включать основные сведения о качестве топлива и способах оплаты.

Топливо должно быть защищено от случайного или преднамеренного загрязнения, при этом никакие примеси, пыль, другие жидкости или химические добавки не должны взаимодействовать с топливом или смешиваться с ним. Качество топлива должно проверяться по всей цепочке поставок, особенно при транспортировке или хранении в бочках, поскольку бочки могут быть загрязнены или содержать воду от конденсации влажного воздуха.

Управляющие должны убедиться, что транспортные средства заправлены соответствующим типом топлива: заправка дизельного транспортного средства бензином имеет необратимые последствия и может в конечном итоге привести к разрушению двигателя.

Использование заправки на внешней станции

Если регулярная заправка транспортных средств производится непосредственно на внешней заправочной станции, должна быть определена процедура заправки, включающая следующие основные аспекты:

- Какие заправочные станции действительны для заправки: для выбора наиболее подходящего поставщика топлива следует применять регулярную процедуру закупок. В оценку должны быть включены основные критерии, такие как: цена, качество топлива, близость, надежность, условия оплаты, другие доступные услуги.
- Лица, уполномоченные приобретать топливо
- Максимальное количество топлива, которое можно использовать для заправки.
- Способ оплаты. Ваучеры или карты постоплаты являются наиболее подходящими вариантами. Следует избегать оплаты наличными вследствие рисков и административного бремени, особенно при большом автопарке и множестве водителей. Для использования ваучеров и карт постоплаты необходимо заключить соглашение с поставщиком, определяющее условия использования.

[Шаблон топливного ваучера:](#)

ТАЛОН НА ТОПЛИВО

№:

Используется только для приобретения топлива, если оно не оплачено при доставке.

Название заправочной станции:	<input type="checkbox"/> Для транспортного средства	ИД: _____
	<input type="checkbox"/> На складе	
АВТОРИЗАЦИЯ		
Тип поставляемого топлива: <input type="checkbox"/> Дизель <input type="checkbox"/> Бензин <input type="checkbox"/> Керосин		
Для доставки в баке (-ах) транспортного средства: <input type="checkbox"/> Полный бак (-и) <input type="checkbox"/> Указанное количество: _____ литры		Другое: <input type="checkbox"/> Канистра (-ы) _____ литры <input type="checkbox"/> Бочка (-и) или цистерна (-ы) _____ литры
Утверждено (ФИО и подпись):		Дата:
ТОПЛИВО ДОСТАВЛЕНО		
Доставленное количество цифрами: _____ литры		Дата доставки: _____
буквами _____ литры		
Получено (ФИО и подпись сотрудника):		Подпись руководителя станции и печать:
Когда топливо предназначено для транспортного средства, не забудьте заполнить топливный журнал.		

Адаптировано на основе данных АСФ

Для обеспечения возможности сверки и оплаты ваучер должен быть распечатан/заполнен с копией на трех листах:

1. Ответственный за авторизацию.
2. Заправочная станция.
3. Сотрудник, получающий топливо для последующей доставки в офис для сверки и оплаты.

Для обзора поставок топлива с самостоятельным управлением, ознакомьтесь с разделом, посвященным [запасам и управлению топливом](#) в конце настоящего руководства.

Окончание срока службы транспортного средства

Управление всем жизненным циклом автотранспортных средств имеет важное значение для обеспечения эффективного использования ресурсов, включая вывод из эксплуатации или утилизацию автотранспортных средств. Предпочтительно продавать и/или заменять транспортные средства до того, как они станут слишком дорогими в обслуживании, и таким образом обеспечить достижение их оптимальной стоимости при перепродаже или замене.

Преимущества надлежащего вывода из эксплуатации, утилизации и замены транспортных средств включают:

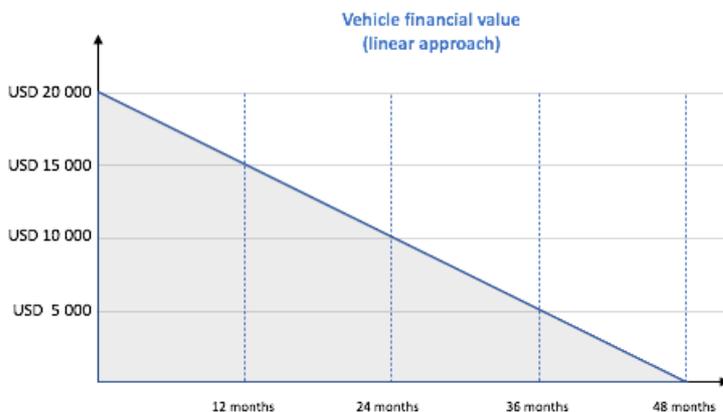
- Содействие снижению затрат на техническое обслуживание.
- Более низкий уровень CO₂
- Оптимизация продажной цены транспортного средства.

Экономический ресурс

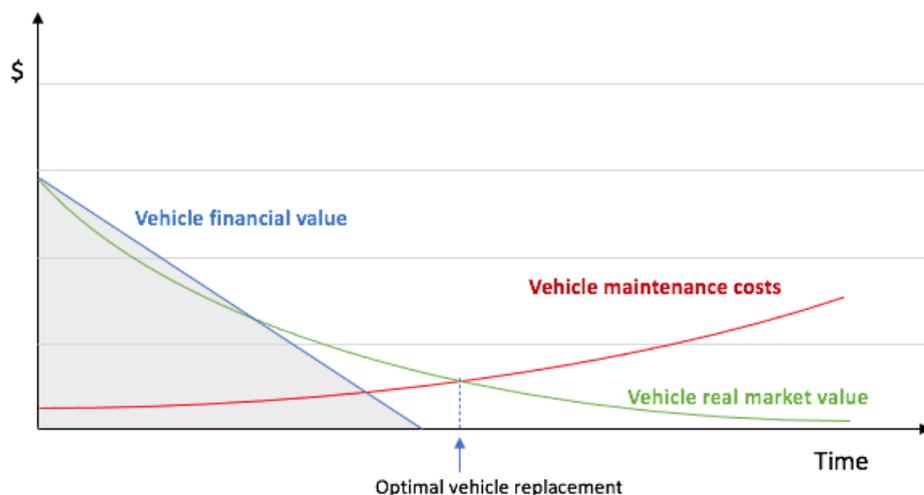
Экономический ресурс — это ожидаемый период времени, в течение которого актив остается полезным для среднего владельца. Когда актив перестает быть полезным для своего владельца, он считается утратившим свою экономическую ценность.

Экономический ресурс транспортного средства должен определяться каждой организацией в рамках ее политики управления активами: некоторые могут считать, что срок службы составляет 48 месяцев, другие — 60 месяцев.

В приведенном ниже примере показана линейная оценка с течением времени стоимости купленного транспортного средства стоимостью 20 000 долл. США с учетом 48-месячного экономического ресурса.



Для представления стоимости транспортного средства с течением времени могут применяться более сложные модели. Например, криволинейный экспоненциальный подход может быть более точным для определенных целей, поскольку транспортное средство теряет большую часть своей стоимости после его первого использования. Экономический ресурс может быть рассчитан путем определения точки, в которой оценочная стоимость перепродажи транспортного средства становится ниже, чем годовые эксплуатационные расходы.



Ввиду характера и стоимости многих автотранспортных средств, принадлежащих гуманитарным учреждениям и эксплуатируемых ими, многие организации могут предпочесть продать автотранспортное средство задолго до того, как расходы на техническое обслуживание достигнут того же уровня, что и расходы на ремонт. Это особенно актуально для операций, в которых риск непредвиденной поломки выше, чем просто стоимость ремонта. Сюда может входить следующее:

- Реальная безопасность транспортного средства может снизиться, если учреждения работают в небезопасной среде, где постоянно требуются автомобили экстренной помощи.
- Пересеченная местность или бездорожье, требующие постоянной производительности от автомобилей.

Ниже приведен пример изменения стоимости перепродажи по сравнению с расходами на техническое обслуживание по сравнению с первоначальной стоимостью покупки:

Год	Первоначальная стоимость покупки	Расчетная стоимость перепродажи	Ежегодные затраты на техническое обслуживание и топливо
1	50 000,00 долл. США	45 000,00 долл. США	5000,00 долл. США
2	50 000,00 долл. США	40 000,00 долл. США	5500,00 долл. США
3	50 000,00 долл. США	38 000,00 долл. США	6000,00 долл. США

Год	Первоначальная стоимость покупки	Расчетная стоимость перепродажи	Ежегодные затраты на техническое обслуживание и топливо
4	50 000,00 долл. США	35 000,00 долл. США	6500,00 долл. США
5	50 000,00 долл. США	32 000,00 долл. США	7000,00 долл. США
6	50 000,00 долл. США	29 000,00 долл. США	7500,00 долл. США
7	50 000,00 долл. США	25 000,00 долл. США	8000,00 долл. США
8	50 000,00 долл. США	22 000,00 долл. США	8500,00 долл. США
9	50 000,00 долл. США	19 000,00 долл. США	9000,00 долл. США
10	50 000,00 долл. США	16 000,00 долл. США	9500,00 долл. США

Учреждения должны всегда помнить о том, что экономический срок службы актива отличается от его фактического физического срока службы. Срок службы транспортных средств, как правило, всегда превышает срок их экономического ресурса для организации, и соотношение между этими двумя показателями зависит от использования транспортного средства и условий эксплуатации. В этом смысле принято устанавливать предельный пробег для начала рассмотрения вопроса о замене автомобиля. В качестве основного правила часто используется 200 000 км (+/- 50 000 км).

Некоторые учреждения могут принять решение о продлении срока службы транспортного средства по истечении его экономического ресурса. Это особенно актуально в тех случаях, когда применяется надлежащая схема технического обслуживания, и учетная документация свидетельствует о том, что расходы на техническое обслуживание автотранспортного средства все еще ниже рыночной

стоимости его перепродажи. Решение о замене транспортного средства должно подкрепляться согласованными записями по управлению автопарком, отражающими затраты, использование, безопасность и возраст активов.

Кроме того, в зависимости от законодательства страны, касающегося гуманитарных учреждений, и механизмов финансирования, используемых для приобретения транспортного средства, к этой логике могут применяться некоторые ограничения. Некоторые страны не разрешают частным НПО перепродавать активы, такие как транспортные средства, а некоторые доноры требуют пожертвования или передачи транспортных средств в конце проекта другой финансируемой организации или проекту. Знание национального законодательства и конкретных процедур доноров, связанных с управлением активами и транспортными средствами, имеет ключевое значение во избежание возникновения значительных правовых или финансовых рисков.

Вывод из эксплуатации и утилизация

После принятия решения о замене транспортного средства следует рассмотреть различные варианты вывода из эксплуатации и утилизации старых транспортных средств. Наиболее распространенными методами утилизации являются:

- **Пожертвование** — транспортные средства в хорошем состоянии и отвечающие требованиям безопасности могут быть переданы в дар партнерским организациям или ключевым заинтересованным сторонам. Пожертвования должны соответствовать национальному законодательству и внутренней политике, и должны быть надлежащим образом задокументированы.
- **Продажа** — транспортные средства, которые не нужны и имеют приемлемую рыночную стоимость, могут подлежать перепродаже. Во избежание любых подозрений в отношении предоставления преимуществ определенным юридическим или физическим лицам рекомендуется проводить полностью задокументированные аукционы. Перепродажа транспортного средства должна осуществляться в соответствии с национальным законодательством и внутренней политикой, и должна быть надлежащим образом задокументирована.
- **Передача** — транспортные средства, находящиеся в хорошем состоянии и отвечающие требованиям безопасности, могут быть переданы другой организации или программе. Это является предпочтительным вариантом для большинства доноров, когда транспортное средство остается в пределах своего экономического ресурса. Кроме того, это удобное решение при закрытии проектов или демонтаже местных офисов с закрепленными за ними транспортными средствами.
- **Уничтожение или разбор на запасные части** – транспортные средства, находящиеся в плохом состоянии или не отвечающие требованиям безопасности, должны быть уничтожены или разобраны для извлечения пригодных для использования частей. Следует определить государственное или частное учреждение, способное надлежащим образом выполнять данную задачу. Необходимо провести оценку экологических рисков, и компетентным органам может потребоваться свидетельство об уничтожении для обновления реестра транспортных средств и официального оформления транспортного средства, изъятого из обращения. Уведомление соответствующих органов может быть особенно важным для того, чтобы избежать дальнейших налоговых начислений или обязательств.

В рамках процесса вывода из эксплуатации учреждения должны помнить о необходимости восстановления и перераспределения всего автотранспортного

оборудования, которое может быть использовано повторно, включая оборудование связи, защитные материалы, комплекты для восстановления, элементы идентификации/визуального опознавания и многое другое. Учреждения также должны помнить о необходимости информирования органов власти и страховых компаний после вывода транспортных средств из эксплуатации.

Охрана и безопасность

Обязанность проявлять осмотрительность

Независимо от того, являются ли транспортные средства собственными или арендованными, важно обеспечить безопасное движение, как для пассажиров транспортного средства, так и для других участников дорожного движения. Следует отметить, что дорожно-транспортный травматизм является ведущей причиной смерти во всем мире среди людей в возрасте от 5 до 29 лет. Кроме того, из общего числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире (1,35 миллиона в год) [90% приходится на страны с низким и средним уровнем дохода](#)

[Согласно Докладу о безопасности гуманитарных работников за 2020 год](#), самым опасным местом для работников гуманитарных организаций в целом остается нахождение в транспортном средстве на дороге, особенно там, где правоохранительные органы могут бездействовать, и где вооруженные группы и преступные элементы могут легко установить незаконные контрольно-пропускные пункты, блокпосты или самодельные взрывные устройства (СВУ) или организовывать вооруженные засады на гуманитарных работников и автоколонны. Хотя ответственность за обеспечение безопасности нередко возлагается на других лиц, сотрудничающих с той или иной гуманитарной организацией, ему рекомендуется регулярно обмениваться информацией и в максимально возможной степени интегрировать процедуры обеспечения охраны и безопасности в рабочие процессы управления автопарком.

Базовые минимальные стандарты

Для обеспечения безопасного осуществления перевозок служба логистики должна активно работать над тремя ключевыми элементами:

- Планирование движения.
- Безопасность транспортного средства.
- Компетенция водителя и команды.

Тем не менее, в первую очередь, организации должны стремиться контролировать риск на дороге, уменьшая или устраняя необходимость в поездках.

1. Что касается планирования движения, то рекомендуется провести углубленный анализ угроз и уязвимостей, связанных с движением транспортных средств, соответствующим образом спланировать движение и разработать надлежащие протоколы поездок в зависимости от контекста и вида движения. Кроме того, следует внедрить комплексную систему отслеживания перемещений и последующих мер, адаптированную к контексту.
2. Безопасность транспортного средства включает в себя надлежащее механическое состояние всех частей транспортного средства, находящихся в движении, и, насколько это возможно, предотвращение дорожно-транспортных происшествий; торможение, рулевое управление, подвеску, сцепление с землей (шины) и фары

(огни). Безопасность транспортного средства также включает элементы, которые сводят к минимуму повреждения, которые могут возникнуть при аварии: подушки безопасности, функционирующие ремни безопасности, подголовники и окна/кузов.

3. Компетенция водителя и команды включает в себя: личные навыки, физическое состояние, знание окружающей среды и осведомленность о потенциальных опасностях и способность правильно управлять возможными критическими ситуациями — такими как погодные явления, несчастные случаи, контрольно-пропускные пункты, демонстрации, преследование и т. д.

Дорожно-транспортные происшествия

Учреждениям настоятельно рекомендуется разработать и внедрить внутреннюю систему управления дорожно-транспортными происшествиями. Такая система должна включать: механизмы отчетности, основы управления дорожно-транспортными происшествиями, а также анализ дорожно-транспортных происшествий и представление соответствующих уведомлений. Когда это является возможным и доступным, все инструменты должны координироваться вместе с менеджерами по безопасности.

Сообщение о дорожно-транспортном происшествии или потенциально небезопасной ситуации, такой как потенциально опасная ситуация, является первым шагом к сокращению числа дорожно-транспортных происшествий в будущем. Всякий раз когда транспортное средство участвует в аварии, потенциально опасном происшествии или другом инциденте, необходимо заполнить форму отчета об аварии/инциденте с подробным описанием всей информации, относящейся к аварии. Если работа ведется в районе с действующей полицией, при необходимости следует заполнить полицейский протокол и зафиксировать всю информацию о свидетелях и других транспортных средствах. Отчет следует заполнять только после того, как транспортное средство и люди будут в безопасности и не будут подвержены дополнительной опасности, а также после оказания помощи всем пострадавшим. Рекомендуется, чтобы к [каждому транспортному средству прилагались бланки уведомления об авариях/инцидентах](#). Fleet Forum предлагает комплексный инструмент анализа данных об авариях, включая действия на месте аварии, сбор информации на месте происшествия и отчет водителя после аварии, страховые претензии, а также основные сведения по регистрации и записи информации об аварии.

Политики в отношении того, как водители/пассажиры должны реагировать на дорожно-транспортное происшествие, варьируются в зависимости от организации. В качестве общего руководства:

- Ни водители, ни пассажиры никогда не должны признавать свою вину в каком-либо другом месте, кроме безопасного офиса / комплекса, куда им необходимо вернуться, в присутствии сотрудника службы безопасности. Если вина лежит на водителе или транспортном средстве, то должно иметь место урегулирование с помощью страховки.
- Национальные правила могут требовать полной остановки автомобиля и ожидания составления полицейского протокола, прежде чем автомобиль сможет покинуть место ДТП. Однако необходимость остановки должна зависеть от контекста: если место небезопасно, собирается большое количество людей или это не обуславливается требованиями местного законодательства, можно переместить транспортное средство в более безопасное место.
- Выплаты и переговоры по возмещению ущерба никогда не должны производиться на месте происшествия, а также не должны осуществляться водителем или

пассажирами. Все обмены деньгами и переговоры должны происходить в безопасном месте и между уполномоченными лицами, соблюдающими предписания закона и соответствующих страховых компаний.

Перевозки специального назначения

Перевозки специального назначения транспортными средствами, требующие специального планирования и организации.

К типичным перевозкам специального назначения могут относиться:

- Перевозки с высокими требованиями к планированию.
 - Исследовательские миссии в неизвестные районы.
 - Поездки в автоколоннах.
- Перевозки специальных предметов.
 - Перевозки опасных грузов.
 - Перевозки ценных активов.
 - Перевозки специальных пассажиров (пациентов, детей, человеческих останков).
- Перевозки с использованием специальных типов транспортных средств.
 - Услуги скорой помощи.
 - Бронированные автомобили.

Как правило, имеет место сочетание двух или более видов вышеперечисленных перевозок. Например, организация может планировать сопроводительную автоколонну из-за высокой ценности перевозимых активов.

Основными соображениями для любых специальных перевозок являются:

Перевозки в неизвестных областях

- Организуйте запланированную перевозку заблаговременно.
 - Сведите к минимуму количество пассажиров.
 - Определите роли и обязанности членов команды. Убедитесь, что в каждом транспортном средстве находятся как минимум один водитель и пассажир.
 - Свяжитесь с соответствующими заинтересованными сторонами в данной области и оцените их способность оказывать помощь в случае необходимости. Сообщите им о графике и маршруте поездки.
 - Помощь может быть недоступна: возьмите с собой комплект для ремонта автомобиля. Настоятельно рекомендуется использовать второе транспортное средство для оказания помощи в случае серьезной поломки.
 - Ресурсов может оказаться недостаточно: возьмите с собой еду и воду.
 - В зависимости от продолжительности поездки и возможности ночевки, возьмите с собой дополнительное топливо и соответствующее количество спальных комплектов.
 - Оцените сети связи в районах планируемого перемещения.
 - Возьмите с собой несколько устройств связи, использующих различные технологии.
 - Выделите ответственное лицо, которое будет контролировать движение и записывать все этапы на протяжении запланированной поездки. Выделите замену этому лицу.
-

Автоколонны

- Определите позиционирование внутри автоколонны, особенно первого и последнего автомобиля в автоколонне.
 - Определить расстояние между транспортными средствами в автоколонне.
 - Выделите достаточное количество времени для подготовки перед отправлением.
 - Согласуйте основные процедуры, применяемые в отношении транспортных средств для обеспечения определенной дисциплины в автоколонне: отправление, остановки и планы действий в чрезвычайных ситуациях в рамках общих сценариев: поломка транспортного средства, авария, контрольно-пропускные пункты и т. д.
 - Определите, какие средства связи являются внутренними и внешними для автоколонны. Договоритесь об иерархии.
 - Составьте список транспортных средств, список водителей, список пассажиров и любой другой список, который может быть полезен во время поездки.
-

Перевозка опасных грузов

- [См. главу посвященную опасным грузам](#)
-

**Транспортировка
медицинских
принадлежностей с
контролируемой
температурой**

- [См. главу по управлению цепочкой поставок в сфере здравоохранения](#)
-

**Транспортировка ценных
активов**

- Будьте осмотрительны. Не раскрывайте характер перевозки.
 - Сообщите пассажирам транспортного средства о характере перевозки, но не заранее. Дайте им возможность отказаться от задания и остаться в пункте отправления, если такая поездка для них дискомфортна.
 - Избегайте регулярных поездок по расписанию, назначайте различные дни и часы.
 - Рассмотреть возможность организации в составе автоколонны.
 - Сократите количество остановок до строго необходимых.
-

**Перевозка специальных
пассажиров
(пациенты, дети,
человеческие останки и т.
д.)**

- Убедитесь, что транспортное средство соответствует своему назначению и оснащено необходимым оборудованием для перевозки особых пассажиров.
 - Имейте четкие правила о том, кто именно допускается к поездке и в каких условиях: кто одобрил поездку пассажира, какое количество багажа разрешено, соображения безопасности, пункт (-ы) назначения и т. д.
 - Информирование пассажиров о поездке: расписание, маршрут, остановки и т. д. Рассмотрите возможность включения информации об обратной поездке.
 - Перевозка несовершеннолетних должна всегда осуществляться в сопровождении взрослых.
-

Услуги скорой помощи

- Убедитесь, что транспортное средство пригодно для использования и имеет необходимое оборудование и медицинские принадлежности для транспортировки пациентов.
 - Дети-пациенты всегда должны находиться в сопровождении взрослых.
 - Во время поездки должен присутствовать один медицинский работник на случай необходимости оказания медицинской помощи.
 - Обеспечьте базовые средства индивидуальной защиты (СИЗ) и стандартные операционные процедуры (СОП) по инфекционному контролю и обучение персонала, работающего в машине скорой помощи, чтобы избежать перекрестного заражения от перевозимых пациентов.
 - Если пациент серьезно болен, заблаговременно сообщите принимающему медицинскому учреждению о переводе пациента.
 - Если пациент получает кислород, в целях безопасности предпочтительнее использовать кислородные концентраторы, а не кислородные баллоны.
-

Бронированные автомобили

- Убедитесь, что транспортное средство соответствует своему назначению и защищено броней в соответствии с угрозами, существующими в районе проведения операции: бронированный стальной пол, бронированный задний грузовой отсек и т. д.
- Технические спецификации должны быть предоставлены экспертом в данной области.
- Рассмотрите ограничения на импорт и экспорт, а также любые законы, касающиеся использования транспортного средства в районе планируемой зоны поездки.
- Убедитесь, что водители прошли специальные программы обучения и сертификации, требуемые для управления бронированными автомобилями.
- Затраты на управление парком бронированных автомобилей значительно возрастают по сравнению с парком обычных транспортных средств.
- Техническое обслуживание бронированных автомобилей требует специальных знаний и возможностей, поскольку конфигурация бронированных транспортных средств отличается от обычных транспортных средств, особенно это касается электронных компонентов. Запасные части часто зависят от производителя, и их может быть очень трудно найти.
- Все оборудование связи должно функционировать внутри транспортного средства, что может повлиять на некоторые устройства связи, такие как обычные мобильные телефоны. Потребуется дополнительное оборудование связи, а также специальная установка и настройка.
- Утилизация по окончании срока службы является непростой задачей и должна планироваться заблаговременно.

Другие аспекты логистики

Помимо управления парком транспортных средств, при управлении парком транспортных средств могут учитываться и другие аспекты. К наиболее актуальным можно отнести вопросы управления специальными запасами и воздействия автопарка на окружающую среду. При управлении парком транспортных средств может быть полезно обеспечить хранение определенных запасов, таких как топливо и запасные части. Информация, содержащаяся в настоящем разделе, дополняет информацию, содержащуюся в разделах, посвященных [управлению физическими запасами](#) и [опасным грузам](#). Нижеприведенные материалы не столько посвящены вопросам безопасности, сколько относятся к надлежащему хранению и управлению запасами для оптимального использования:

Самостоятельное управление топливом

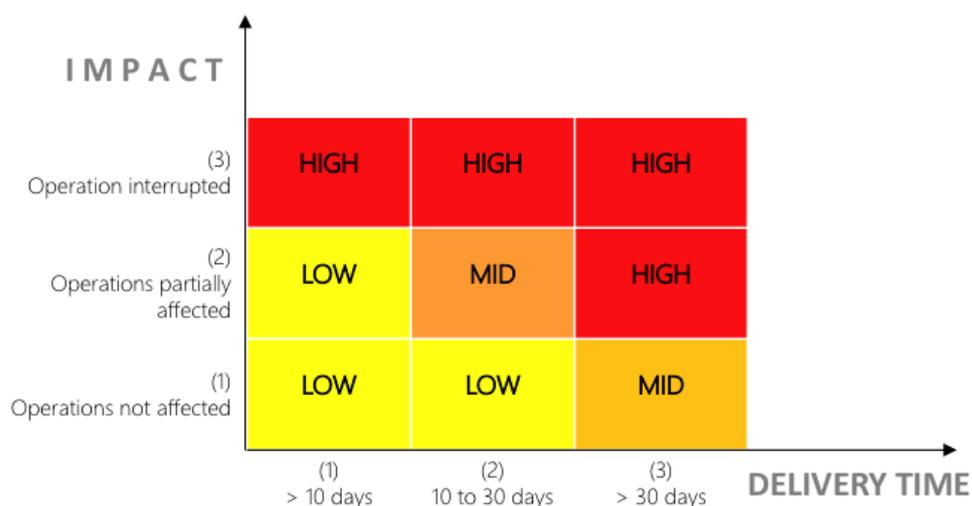
Гуманитарным организациям, рассматривающим возможность управления

собственными запасами топлива, следует ознакомиться с разделом [«Управление топливом» данного руководства](#).

Управление запасными частями

Важно знать, когда следует самостоятельно управлять запасом запасных частей. Это решение обычно связано с удобством самостоятельно управляемой мастерской и использованием собственного и стандартизированного парка транспортных средств. Учитывая сложность, не рекомендуется держать запас запасных частей, если наличие различных транспортных средств в автопарке превышает две-три разные модели.

Управление парком собственных транспортных средств в условиях, когда цепочка поставок остается неопределенной, обеспечивает высокую степень автономии с точки зрения наличия запасных частей. Необходимо оценить риски отсутствия запасных частей в неподходящий момент. Следующая матрица может быть адаптирована и использована в качестве руководства для принятия решений.



Также рассмотрим надежность местных рынков: стоимость оригинальных запчастей, покупаемых на местном рынке, может быть вдвое или даже втрое выше стоимости запчастей, покупаемых на международном рынке. Как правило, большинство деталей, доступных на месте, состоят из деталей с высоким спросом, таких как фильтры или тормозные накладки, в то время как менее востребованные детали могут быть менее доступными, но не менее важными. Некоторые расходные материалы, такие как смазочные материалы и шины, легко найти на месте.

Рекомендуется проводить исследования рынка с полным перечнем деталей и тщательно оценивать качество доступных деталей и проверять поставщиков. Следует всегда требовать оригинальные качественные расходные материалы, поскольку последствия использования контрафактных или некачественных деталей могут серьезно повлиять на состояние автомобиля и поставить под угрозу безопасность водителя.

Как только организации принимают решение в отношении хранения запаса запасных частей, они должны определить тип и количество каждой требуемой детали. Это параметры могут быть рассчитаны на основе масштаба автопарка, частоты и видов профилактического обслуживания и среднего количества пробега в километрах в месяц на одно транспортное средство.

Управление воздействием на окружающую среду

Логистические команды должны гарантировать эффективное использование ресурсов, оптимизацию затрат и снижение воздействия перевозок на окружающую среду.

Лица, планирующие движения, должны искать возможности для совмещения или, в некоторых случаях, отказа от поездок. Менеджеры автопарка должны стараться по возможности сократить его размер или заменить автомобили на более компактные, дешевые и эффективные модели. Объединение логистических ресурсов, таких как транспортные средства, с другими организациями также может обеспечить значительное сокращение затрат и выбросов за счет оптимизации потребления топлива и сокращения парка транспортных средств.

Хорошее механическое состояние и надлежащее использование транспортного средства позволят сократить расход топлива, продлить срок службы всех частей транспортного средства, избежать ненужных расходов и, в конечном итоге, уменьшить воздействие на окружающую среду.

Инструменты и ресурсы для транспортных средств и автопарка

Шаблоны и инструменты

[ШАБЛОН – Форма отчета о происшествии](#)

[ШАБЛОН - Ежедневный контрольный список грузовых автомобилей](#)

[ШАБЛОН - Ежедневный план движения](#)

[ШАБЛОН – Освобождение от ответственности](#)

[ШАБЛОН — Журнал расхода топлива](#)

[ШАБЛОН - Топливный талон – Внешний](#)

[ШАБЛОН - Топливный талон – Внутренний](#)

[ШАБЛОН — Запрос на техническое обслуживание](#)

[ШАБЛОН — Форма запроса на перемещение](#)

[ШАБЛОН - Отчет о ежедневном осмотре автомобиля](#)

[ШАБЛОН - Журнал технического обслуживания автомобиля](#)

[ШАБЛОН - Журнал движения транспортных средств](#)

[ШАБЛОН - Еженедельный план передвижения](#)

[Руководство - Обслуживание автомобилей - Мотоцикл](#)

[Руководство - Обслуживание автомобиля](#)

Сайты и ресурсы

- [Специальный представитель ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения](#)
- [Стратегии ВОЗ в области безопасности дорожного движения](#)
- [ВОЗ: «Спасайте жизни» — технический пакет по безопасности дорожного движения](#)
- [Фонд Международной Автомобильной Федерации \(FIA\)](#)
- [Профессиональное руководство по безопасности дорожного движения и автопарка](#)