

СОКРАЩЕНИЕ ФРОД-РИСКА НА МЕЖДУНАРОДНОМ МАРШРУТЕ С ПОМОЩЬЮ ВВЕДЕНИЯ УСТРОЙСТВ РЕГИСТРАЦИИ ПАРАМЕТРОВ ЕЗДКИ

Т. Г. НЕЧАЕВА, М. М. ЛЫСЕНКО
Белорусско-Российский университет, г. Могилев

Текущая актуальность правонарушений в области транспортной логистики диктует необходимость изучения относящихся к ней проблем более детальным образом. Фрод – это умышленное сокрытие реальных фактов нарушений с целью обмана и незаконного получения материальной выгоды.

Рассмотрение текущего опыта показало, что большинство правонарушений мошеннического характера транспортно-логистической отрасли относится к таким формам как хищение груза, топлива, необоснованное завышение тарифов на транспортные услуги, создание подложных сопроводительных документов о перевозках и проч.

Если рассматривать типологию фрода в области грузоперевозок, то можно выделить следующие наиболее распространение типы правонарушений: избыточные или мошеннические платежи, произведенные перевозчиком на основе поддельных счетов-фактур либо иных сопроводительных документов; распределение перевозок по несогласованным маршрутам для избранных поставщиков с целью получения откатов; значительная разница в ставках, по которым привлекаются перевозчики при поиске их на специализированных рынках, предоставляющих свои транспортные услуги; манипулирование платежами в отношении использования грузовых автомобилей путем искажения фактов [1].

При рассмотрении данной тематики необходимо видеть ситуацию в корне ее проблемы, так, на одном из крупнейших машиностроительных предприятий по изготовлению специальной техники помимо собственного автопарка существует необходимость привлечения транспорта извне. В настоящий момент, выбирая способ транспортировки товара, клиент ориентируется на один, самый важный для него, критерий, все больше уделяется внимание качеству доставки, которая, в первую очередь, зависит от времени. Скорость (срок) доставки является временным критерием, имеющим взаимосвязь со стоимостным. На рассматриваемом предприятии привлечение осуществляется путем тендера, по наименьшему тарифу, но выплачиваемая сумма водителю определяется исходя из километража, пройденного им. Он стандартизирован и указан в сборнике для каждого инженера, осуществляющего оформление договора на перевозку, то есть цена перевозки определена заранее, не учитывая возможные ситуации на маршруте.

В связи с этим возникает вопрос: как сделать перевозку качественной, исключить всевозможные риски и выбрать перевозчика по наименьшему тарифу? Решение состоит в применении методов контроля водителей на маршруте, данная работа рассматривается на реальном примере маршрута перевозки специализированной техники: «Республика Беларусь, Могилев, улица Королёва, 8 – Украина, Киев, улица Дегтяревская, дом 27-а» с выгрузкой и дозагрузкой в одном пункте, схема которого представлена на рисунке 1.

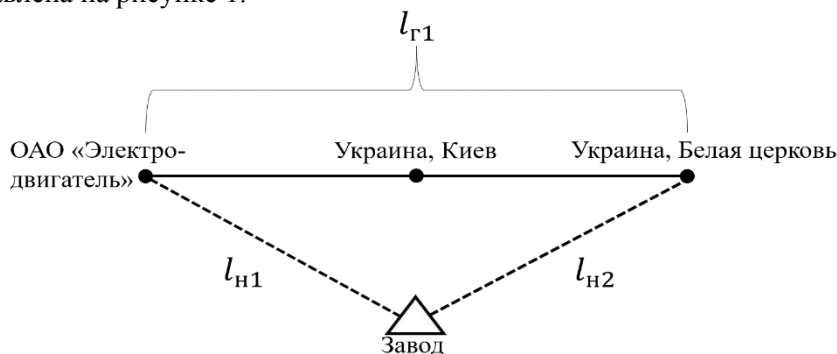


Рисунок 1 – Схема маршрута

На данном маршруте работают два водителя «в кабине». В этом случае после окончания рейса оба водителя отдыхают, как результат – простой автомобиля, а стоимость рейса от непрерывности в дороге возрастает отнюдь не в два раза, предлагается изменение системы работы водителей на посменную, в этом случае гарантируется отсутствие простоя, машина постоянно в пути, что гарантирует возрастание прибыли.

Далее, на подвижной состав вводится цифровой тахограф – устройство, которое производит регистрацию параметров в цифровом формате, то есть запись данных производится на карточке памяти оборудования [2, с. 6].

Диаграммный диск (также его могут называть тахошайба, таходиск и пр. в принципе) – это регистрационный лист, на котором происходит запись скорости транспорта, а также режим труда и отдыха водителя, здесь же регистрируются все нарушения, совершенные водителем, а также сбои, происшедшие в работе транспортного средства [2, с. 7].

Так как ситуация смоделирована, произведем нанесение временных отрезков простоев и движения на «тахошайбу» самостоятельно:

1) на отрезок наносится первая отметка со значением времени на погрузочные работы и подготовительно-заключительное, сумма по этим двум значениям равна 1,03 часа;

2) наносится время движения автомобиля первым и вторым водителем, которое не должно превышать 4,5 часов;

Пункты 1, 2 повторяются до пункта дозагрузки автомобиля до тех пор, пока автомобиль не совершит дозагрузку, а далее выгрузку. Учитываем время на погрузочно-разгрузочные работы, далее движение продолжается вторым водителем, так как время его работы (4,5 часа) не закончилось;

3) наносится оставшееся время движения автомобиля вторым водителем;

4) следующие 9 часов осуществляется простой на сон и отдых водителя, которые совершаются после каждых 18 часов в движении;

5) пункты 1, 2, 4 повторяются до тех пор пока автомобиль не вернется в первоначальный пункт, время движения автомобиля (которое равно итоговому значению на временной шкале) рассчитывается следующим образом: $1140 \text{ (км)} / 25,25 \text{ (км/ч)} = 45,15 \text{ (часов)}$.

Временной отрезок с оптимизированным временем простоев отражен на рисунке 2.

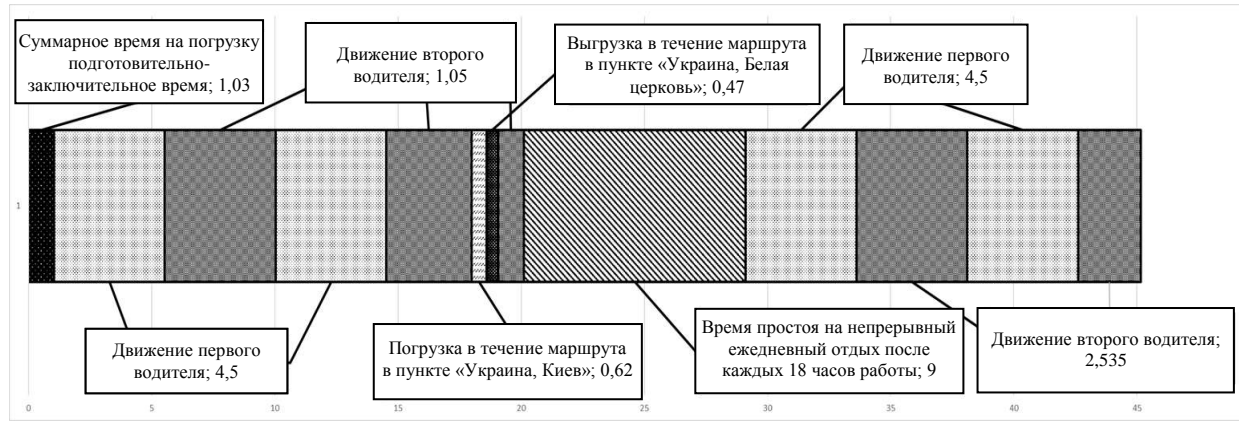


Рисунок 2 – Временная лента работы на маршруте

Итого, суммарное время простоев при такой организации международной перевозки составит 11,11 часов, что в 5,4 раза меньше, чем время простоев, затраченное при обычной организации перевозки. Процесс перевозки контролируемый, и в данном случае существует меньшая вероятность возможных транспортных фрод-правонарушений.

Список литературы

1 Резер, А. В. Международный опыт минимизации рисков мошенничества в сфере логистики и релевантность его применения в российской практике / А. В. Резер, О. В. Коновалова, А. У. Мергенёва / TRANSPORT BUSINESS IN RUSSIA. – 2020. – № 2.
 2 Горев, А. Э. Информационные технологии на транспорте. Электронная идентификация автотранспортных средств и транспортного оборудования: учеб. пособие / А.Э. Горев; СПбГАСУ. – СПб., 2010. – 96 с.