

Система мониторинга и управления автомобильным транспортом АСервер

Типовой регламент эксплуатации

Редакция 0.0 от 20.04.2024

Москва 2024

Содержание

1. Введение.....	3
2. Общие положения о системе Асервер.....	4
2.1. Цели применения системы	4
2.2. Задачи практического применения системы.....	4
2.3. Порядок использования информации, получаемой от системы.....	5
2.3.1. Текущая информация	5
2.3.2. Сводная информация	5
2.3.3. Статистическая информация	6
2.4. Сотрудники, участвующие в работе Асервер	7
2.4.1. Руководитель предприятия.....	8
2.4.2. Руководители низового уровня	8
2.4.3. Водители транспортных средств.....	8
2.4.4. Системный администратор и администраторы системы.....	9
2.4.5. Старший наблюдатель и наблюдатель	9
2.4.6. Автомеханики и слесари.....	10
2.4.7. Системные администраторы других служб	10
2.4.7. Бухгалтерия, службы учёта и отдел кадров	10
2.5. Система Асервер в производственном процессе АТП.....	11
2.5.1. Управление перевозками	11
2.5.2. Незначительные нарушения	11
2.5.3. Аварийные ситуации	12
2.5.4. Чрезвычайные ситуации	12
2.5.5. Ответность водителей.....	13
2.5.6. Порядок рассмотрения нарушений.....	13
2.6. Предотвращение актов вандализма и саботажа.....	14
3. Типовые должностные инструкции	16
3.1. Должностная инструкция системного администратора Асервер.....	16
3.2. Должностная инструкция администратора Асервер	17
3.3. Должностная инструкция старшего наблюдателя Асервер.....	17
3.4. Должностная инструкция наблюдателя Асервер.....	18
3.5. Дополнение к должностной инструкции водителя	20
3.6. Дополнение к должностной инструкции руководителя низового подразделения	20
3.7. Дополнения к должностным инструкциям сотрудников учётно-контрольных служб	21
3.8. Дополнение к должностной инструкции руководителя АТП	21
Список сокращений.....	23

1. Введение

Данный документ определяет комплекс организационных мероприятий, относящихся к внедрению и эксплуатации системы Асервер в автотранспортных предприятиях (АТП), а также в автотранспортных подразделениях предприятий иного профиля. Документ направлен на обеспечение эффективной эксплуатации системы, повышение ее экономической отдачи, предупреждение актов злонамеренного вмешательства в работу системы.

Документ определяет круг лиц, имеющих отношение к функционированию системы, взаимодействие между этими сотрудниками и их должностные обязанности. Составной частью данного документа являются:

- типовые должностные инструкции — для сотрудников, непосредственно осуществляющих эксплуатацию системы Асервер
- типовые дополнения к должностным инструкциям — для сотрудников, осуществляющих автоперевозки под контролем системы Асервер.

Указанные инструкции носят максимально общий характер и служат основой для разработки практических инструкций, учитывающих особенности применения системы Асервер на конкретном предприятии.

2. Общие положения о системе Асервер

2.1. Цели применения системы

Асервер — автоматизированная система мониторинга и контроля автотранспорта, предназначенная для повышения эффективности работы АТП. Основными целями внедрения Асервер являются:

- Повышение качества предоставляемых транспортных услуг, предоставляемых конечным потребителям этих услуг или профильным подразделениям предприятия.
- Повышение эффективности использования транспортных средств (ТС), обеспечение максимального объема перевозок при минимизации числа ТС, водителей и затрат на эксплуатацию ТС.
- Укрепление трудовой дисциплины водителей, недопущение и предотвращение хищений, приписок, нецелевого использования ТС и иных методов незаконного получения дохода за счет АТП.
- Обеспечение безопасности водителя, груза и ТС.
- Обеспечение особых условий перевозки груза и пассажиров в соответствии с требованиями владельца груза (скоростной режим, температурный режим и т.п.)
- Исчерпывающий учёт работы ТС, расходования горюче-смазочных материалов (ГСМ), а также других данных, необходимых для ведения бухгалтерского учета, логистики, планового техобслуживания ТС и т.п.

2.2. Задачи практического применения системы

Для эффективной работы системы Асервер на предприятии должны быть решены следующие организационные и технические задачи:

- Первичная установка серверной части системы, бортовых блоков (ББ) и обучение пользователей (выполняется, как правило, специалистами продавца).
- Обеспечение бесперебойной работы серверной части системы, в том числе:
 - систем, от которых зависит работа Асервер (СУБД)
 - систем, зависящих от Асервер (программное обеспечение бухгалтерии, логистики, управления ресурсами предприятия, взаимодействия с заказчиками)
 - систем и сетей связи между ними
 - поддержание положительного баланса на всех SIM-картах, используемых в системе.
- Учёт событий, регистрируемых системой, для текущего управления автоперевозками и их перспективного планирования.
- Недопущение актов вандализма и саботажа по отношению к самой системе, в первую очередь — к бортовым блокам ТС.
- Своевременное и неотвратимое наказание водителей и других сотрудников за нарушения и злоупотребления, выявленные системой, а также материальное стимулирование добросовестных водителей.
- Развитие системы по мере:
 - ввода в эксплуатацию новых ТС, оснащенных бортовым оборудованием, и вывода из эксплуатации старых ТС
 - изменения списка модемов, телефонных номеров и используемых услуг связи
 - изменения штата наблюдателей и администраторов системы
 - расширения территории, на которой предоставляются услуги предприятия
 - внедрения новых средств информатизации предприятия, смежных с Асервер.

2.3. Порядок использования информации, получаемой от системы

Система Асервер работает преимущественно в режиме наблюдения (мониторинга) за перемещениями ТС и событиями, происходящими на борту этих ТС. За отдельными исключениями, ни компьютерная часть системы, ни наблюдатели не вмешиваются непосредственно в работу ТС. По этой причине неотъемлемой частью эксплуатации Асервер является интеллектуальный анализ информации, получаемой от системы, и применение результатов этого анализа для оптимизации деятельности предприятия.

2.3.1. Текущая информация

Сообщения, генерируемые системой, описывают текущее состояние ТС и его ББ. По своему характеру и степени значимости состояния ТС могут быть разделены на четыре категории:

- **Штатные ситуации** — ТС используется согласно путевому заданию, ББ функционирует нормально. Никакие действия системой и диспетчером не предпринимаются, результаты просто фиксируются в журнале наблюдений для последующего статистического анализа.
- **Нештатные ситуации:** отклонения от графика, маршрута движения и т.п. в пределах установленного допуска, временное отсутствие связи или видимости спутников GPS. Требуют контроля со стороны наблюдателя до их полного устранения. В ряде случаев рекомендуется взаимодействие наблюдателя с водителем (указание о возникшем опоздании и т.п.)
- **Аварийные ситуации:** сверхнормативное отклонение от графика, маршрута и т.п., длительное отсутствие связи или видимости спутников, неисправность ТС и ББ, нарушение условий транспортировки груза. К этой же категории относятся события, которые могут свидетельствовать о злоупотреблениях со стороны водителя: выход за пределы маршрута, остановка на запрещенных объектах, слив топлива, погрузка и разгрузка (посадка и высадка пассажиров) вне разрешенных объектов, попытка нарушения работы ББ, и т.п. Требуется вмешательство руководителя низового подразделения для устранения нарушения, его последствий (например, выпуск на линию резервного ТС), и его недопущения впредь. Возможно принятие мер различного характера, вплоть до временного вывода ТС из эксплуатации. Рекомендуется контроль за работой низового руководителя со стороны руководства АТП.
- Частным случаем аварийных являются **чрезвычайные ситуации** — угрожающие жизни и здоровью водителя и пассажиров, сохранности груза и ТС: ДТП, угон, разбойное нападение и др. К этой же категории относятся серьезные неисправности ТС, делающие невозможным его самостоятельное перемещение (даже порожняком до территории АТП). Требуется немедленное вмешательство служб экстренной помощи (собственных и внешних) и контроль со стороны руководства АТП.

Классификация сообщений, генерируемых системой, и присвоение им тревожных статусов производится на этапе установки и настройки системы. Впоследствии администратор системы может внести в эту классификацию необходимые коррективы по мере необходимости.

При нормальном ходе производственного процесса система не вмешивается в него, а только накапливает статистическую информацию для последующей отчетности. Вмешательство наблюдателя (или, в отдельных случаях, автоматическое срабатывание исполнительных компонентов системы) требуется только при возникновении нештатных, аварийных или чрезвычайных ситуаций.

2.3.2. Сводная информация

Система позволяет генерировать отчеты о работе ТС, событиях различного рода и т.п. Данные отчеты подлежат регулярному рассмотрению и анализу руководителями различных уровней АТП, службой планирования перевозок и службой технического обслуживания ТС (при наличии таковых), и т.п. Такой анализ — творческий процесс, требующий участия человека; он представляет собой неотъемлемую часть процесса управления перевозками.

При анализе отчетов наибольшее внимание следует уделять, как правило, аномально высоким/низким показателям, или показателям по отдельным ТС, резко отличающимся от средних по всему парку однотипных ТС. Примеры:

- Аномально высокий расход топлива на одном ТС по сравнению с другими машинами того же типа, при близком пробеге и объеме перевозок, свидетельствует либо о неправильной регулировке двигательной установки, либо о злоупотреблениях водителя.
- Высокий процент холостого пробега (>50%) или низкий коэффициент транспортной работы (КТР) свидетельствует о недостаточно эффективной организации перевозок.
- Неравномерное распределение производственной нагрузки между однотипными ТС свидетельствует о недочетах в работе руководителя (как правило, низового уровня), распределяющего задания между водителями.

Для борьбы с приписками и иными способами незаконного обогащения водителей настоятельно рекомендуется сопоставлять итоговые данные системы (по числу совершенных рейсов, пробегу, расходу топлива и т.п.) и те же данные, представленные водителями.

2.3.3. Статистическая информация

Исчерпывающая статистическая информация о работе всех ТС хранится в базе данных Асервер в электронной форме и доступна для использования другими программами, входящими в состав корпоративной информационной системы: бухгалтерии, логистики, управления ресурсами предприятия, взаимодействия с заказчиками. Взаимодействие Асервер с этими программами обеспечивается и настраивается на этапе первичной установки системы и не требует дальнейшего вмешательства, за исключением случаев переустановки или модернизации одной из программ. Примеры использования статистической информации:

- Расчет заработной платы водителей (или ее сдельной составляющей) в зависимости от пробега или суммарной продолжительности поездок за месяц.
- Расчет сроков техобслуживания ТС в зависимости от накопленного пробега.
- Оперативный контроль местонахождения грузов.

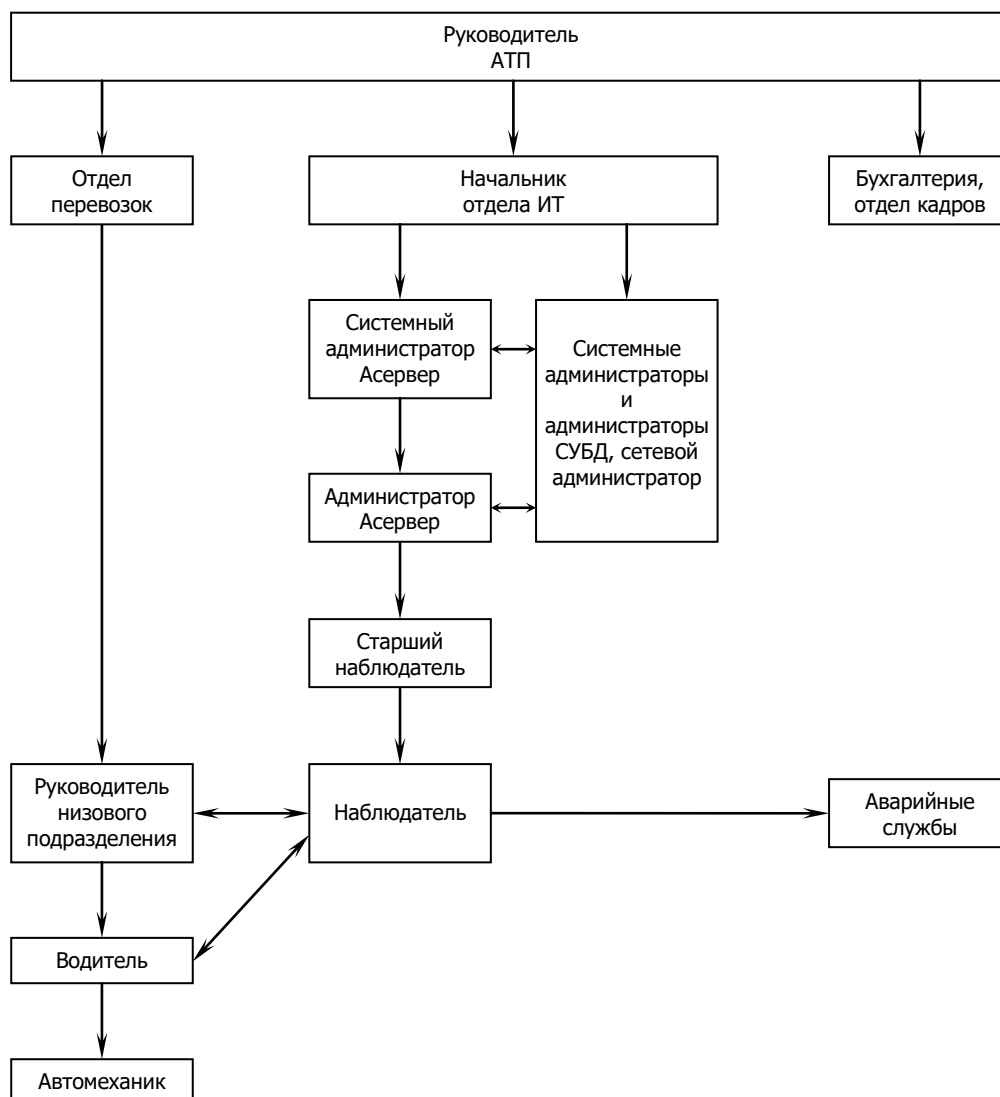
2.4. Сотрудники, участвующие в работе Асервер

К эксплуатации системы Асервер причастны, в той или иной степени, три основные категории сотрудников:

- Непосредственно осуществляющие производственный процесс (автоперевозки) и управление им: руководитель АТП, руководители низовых транспортных подразделений (бригад, маршрутов, колонн), водители.
- Непосредственно осуществляющие эксплуатацию Асервер и контролирующие перевозки: системный администратор, администраторы, старшие наблюдатели, наблюдатели.
- Сотрудники вспомогательных и смежных служб: автомеханики, системные администраторы других корпоративных приложений, бухгалтеры.

Ключевую роль для эффективного применения Асервер играют наблюдатели и низовые руководители. Наблюдатели обнаруживают отклонения от нормального хода перевозок, низовые руководители отвечают за оперативное устранение этих нарушений (либо контроль за тем, как водители устраняют их самостоятельно).

Роли, выполняемые каждым из этих сотрудников, кратко описаны ниже. Полностью должностные обязанности (применительно к системе Асервер), права, степень ответственности и порядок подчинённости сотрудников, перечисленных в пп. а) и б), определяются типовыми инструкциями, приведёнными в п.3.



2.4.1. Руководитель предприятия.

Руководитель АТП отвечает за организацию производственного процесса в целом. Постоянное руководство перевозками он осуществляет опосредованно, через руководителей низового уровня. Непосредственное вмешательство или контроль руководителя АТП целесообразно лишь в чрезвычайных ситуациях, угрожающих водителю, грузу и ТС, а также в конфликтных ситуациях по поводу отношений с заказчиками перевозок (несоблюдение графика и условий перевозок, погрузки-разгрузки и т.п.).

Применительно к Асервер, руководитель АТП принимает решение о внедрении системы, приёме на работу и назначении лиц, ответственных за ее внедрение и эксплуатацию, утверждает должностные инструкции для сотрудников. В ходе текущей эксплуатации системы он налагает на водителей поощрения и взыскания по спискам, которые представляются низовыми руководителями по данным Асервер.

2.4.2. Руководители низового уровня

Руководитель низового транспортного подразделения (бригады, автобусного маршрута, колонны, цеха) осуществляет непосредственное руководство перевозками, выдачу путевых заданий водителям и контроль за их исполнением. При внедрении в рамках АТП системы Асервер бригадир работает в тесном взаимодействии с наблюдателями системы и с учётом оперативной информации, предоставляемой системой.

Как правило, наблюдателю делегируется часть функций низового руководителя. В минимальном случае, он выдает водителям указания об устранении малозначительных нарушений и контролирует их исполнение. В наибольшей степени объединение ролей наблюдателя и бригадира имеет место в такси и службах экстренного вызова, где на наблюдателя возлагается непосредственное руководство перевозками, включая приём заказов от клиентов и выдачу заданий водителям.
--

Бригадир отвечает за выполнение водителями их должностных обязанностей, в т.ч. в части, относящейся к работе системы Асервер. Бригадир не имеет права выпускать в рейс машины с неисправным или отключенным оборудованием Асервер.

При возникновении нештатных ситуаций различного рода (кроме самых малозначительных) бригадир контролирует их устранение водителем, либо непосредственно руководит их устранением. После этого, он проводит разбирательство каждого нарушения и выносит предложение о наложении или неналожении взыскания на водителя.

При приёме на работу новых водителей и/или включении новых ТС в систему Асервер бригадир проводит инструктаж по вопросам пользования системой и ответственности водителей за нарушения, регистрируемые системой.

2.4.3. Водители транспортных средств

Водители осуществляют непосредственную эксплуатацию ТС, включенных в систему Асервер. Водитель должен уметь пользоваться аксессуарами системы, установленными в кабине (комплект громкой связи, информационная панель, тревожная кнопка, платёжный терминал), при наличии таковых.

Водитель отвечает за исправное функционирование ББ и иных компонентов оборудования Асервер на автомобиле. В случае неисправности оборудования Асервер водитель обязан уведомить об этом бригадира и поставить ТС в ремонт. Если ремонт производится другими сотрудниками (автомеханиками, слесарями, сторонним сервис-центром), водитель обязан представить чёткое описание неисправности и проконтролировать её устранение.

Для предотвращения злонамеренного вмешательства в работу ББ и датчиков настоятельно рекомендуется установить материальную ответственность водителей за оборудование Асервер, установленное на автомобиле.

Водитель отвечает перед руководителем низового подразделения за эффективное использование вверенного ему ТС. В случае нарушения путевого задания, порчи или хищения груза, нецелевого

использования ТС, хищения ГСМ, искажения отчётности и других действий, повлекших ущерб для предприятия и/или владельца груза, водитель несёт дисциплинарную и, в отдельных случаях, уголовную ответственность.

2.4.4. Системный администратор и администраторы системы

Системный администратор — ключевое лицо, ответственное за работу системы Асервер. Он имеет право входить в систему под именем "Системный Администратор", регистрировать и удалять новых пользователей с ролью "Администратор", изменять их права в системе, а также выполнять некоторые другие критически ответственные операции.

Пароль системного администратора критически важен для работы системы. В отличие от паролей других пользователей, его утрата влечет за собой даже более тяжёлые последствия, чем его разглашение: в этом случае утрачивается доступ к ключевым функциям, необходимым для настройки и эксплуатации системы. По этой причине системный администратор обязан принимать меры, исключающие возможность утраты пароля.

Рекомендуется иметь на предприятии не менее двух сотрудников, наделённых правами системного администратора и, соответственно, знающих этот пароль. Это необходимо на случай отпуска, болезни или внезапного ухода одного из сотрудников. Кроме того, пароль в запечатанном конверте рекомендуется хранить в сейфе руководителя АТП.

Системный администратор отвечает также за перспективное развитие системы и представляет руководителю АТП свои предложения относительно расширения функциональности системы, увеличения числа рабочих мест и модемов, организации выделенных серверов и т.п. В частности, рекомендуется, чтобы системный администратор (или один из администраторов по его указанию) следил за текущими предложениями сотовых операторов, изменении тарифов и соотношения тарифов на услуги GSM/GPRS/SMS и т.п.; своевременное реагирование на эти изменения и оптимизация трафика Асервер может привести к значительной экономии коммуникационных расходов.

Как правило, роль системного администратора совмещается с ролью одного из администраторов системы.

Администратор отвечает за работоспособность системы и ее текущее развитие. Он следит за бесперебойной работой серверов и АРМ наблюдателей, доступностью серверов СУБД для сервера Асервер. По мере развития системы, он создает, редактирует и удаляет из неё различные объекты: пользователей с правами наблюдателя и старшего наблюдателя, модемы, бортовые блоки и программы для них, и т.п.

2.4.5. Старший наблюдатель и наблюдатель

Старший наблюдатель назначает ответственных за автомобили из числа наблюдателей, зарегистрированных в системе. В остальном функции старшего наблюдателя и наблюдателя совпадают. Как правило, старший наблюдателем одновременно является и наблюдателем, курирующим собственную группу ТС.

Наблюдатель осуществляет контроль за текущим перемещением ТС и за событиями на борту этих ТС. При нарушении нормального хода перевозок он информирует водителя, бригадира и руководителя АТП (в зависимости от тяжести ситуации) и контролирует устранение нарушений.

На практике наблюдатель обычно не только наблюдает, но и руководит водителями в пределах, делегированных ему низовым руководителем. В частности, он может самостоятельно организовать устранение нарушений (выслать на маршрут резервную машину и т.п.), если это предусмотрено его обязанностями на данном предприятии.

Наблюдатель регулярно генерирует сводные отчёты о работе ТС и представляет их на рассмотрение соответствующих руководителей и служб АТП. Отчёты о допущенных нарушениях и злоупотреблениях водителей передаются низовым руководителям для разбирательства и принятия соответствующих мер.

Роли администраторов и наблюдателей в системе, а также требуемая квалификация этих сотрудников, радикально различаются. Администратор должен быть специалистом, в первую очередь, в области информационных технологий. Для наблюдателя же важнейшим требованием является знание и

понимание профильной деятельности АТП; для работы в системе ему достаточно подготовки на уровне пользователя ПК.

2.4.6. Автомеханики и слесари

Автомеханики и автослесари, если таковые предусмотрены штатным расписанием АТП предприятия, обеспечивают текущее обслуживание ТС. Применительно к системе Асервер, они производят установку бортового оборудования на новые ТС для их включения в систему, а также ремонт установленных систем в части подключения, замены неисправных устройств и т.п. (исключая ремонт самих устройств Асервер).

При проведении ремонта автомеханики подчиняются водителю и ответственны перед ним. При приёме ТС из ремонта водитель обязан, совместно с наблюдателем, проверить работоспособность всего оборудования Асервер и отдельно — тех компонент (датчиков и т.п.), которые подверглись ремонту.

Если бортовое оборудование было повреждено или утрачено в ходе ремонта, автомеханики несут ответственность, предусмотренную на этот случай для водителя.

2.4.7. Системные администраторы других служб

За работу других корпоративных приложений могут отвечать, в общем случае, другие системные администраторы, чем за работу Асервер. Их отношение к Асервер определяется степенью интеграции двух систем.

СУБД являются ключевыми компонентами корпоративной информационной среды, от которых зависит нормальная работа Асервер. Администраторы этих систем должны обеспечивать их бесперебойную работу и, совместно с администраторами Асервер и сетевым администратором, доступность для сервера Асервер. Кроме этого, администратор СУБД обязан выполнять резервное копирование баз данных, хранение копий и удаление устаревших записей из базы данных по расписанию и регламенту, установленному ИТ-службой предприятия.

Приложения, использующие информацию Асервер, могут получать её как от сервера Асервер, так и непосредственно из базы данных. Если приложение обращается к серверу Асервер, его нормальная работа администратором соответствующей системы во взаимодействии с администратором Асервер и сетевым администратором.

2.4.7. Бухгалтерия, службы учёта и отдел кадров

Бухгалтерская система предприятия может ориентироваться на информацию Асервер для расчета зарплаты водителей.

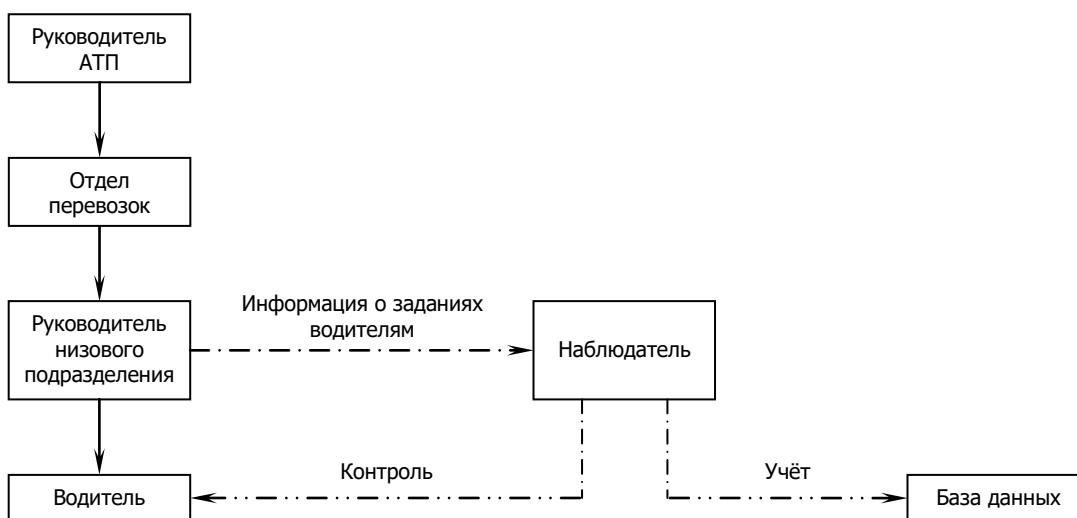
Бухгалтерия и службы учёта материальных ценностей могут проверять данные о дневной наработке (пробеге, числе рейсов и т.п.), расходе топлива и т.п., представленные водителями, ориентируясь с показаниями системы Асервер. При обнаружении несоответствия бригадир должен произвести разбирательство средствами, предусмотренными законом, и вынести предложение о наказании водителя, виновного в искажении отчётности.

2.5. Система Асервер в производственном процессе АТП

2.5.1. Управление перевозками

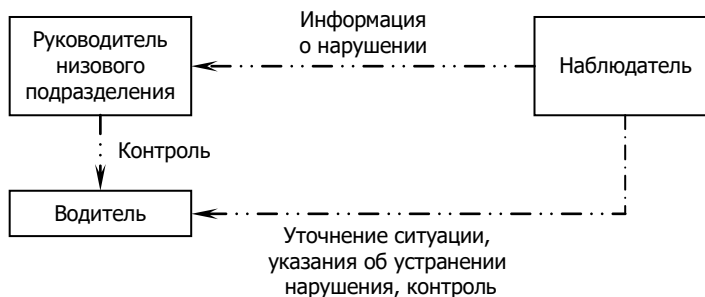
Общее управление профильной деятельностью АТП, т.е. перевозками грузов и пассажиров, осуществляет руководитель предприятия или, на крупных предприятиях — отдел перевозок. Он ставит производственные задачи перед руководителями низового подразделения. Руководители подразделений непосредственно выдают путевые задания водителям и контролируют их выполнение (в основном, по докладам водителей).

На предприятии, использующем систему Асервер, руководитель подразделения сообщает путевое задание водителю и наблюдателю, ответственному за данный автомобиль (либо сам выполняет роль наблюдателя). Наблюдатель вносит эту информацию в систему (ставит автомобиль на маршрут). После этого система контролирует выполнение установленного задания в автоматическом режиме и собирает установленную статистическую информацию (пробег, расход топлива и т.п.).



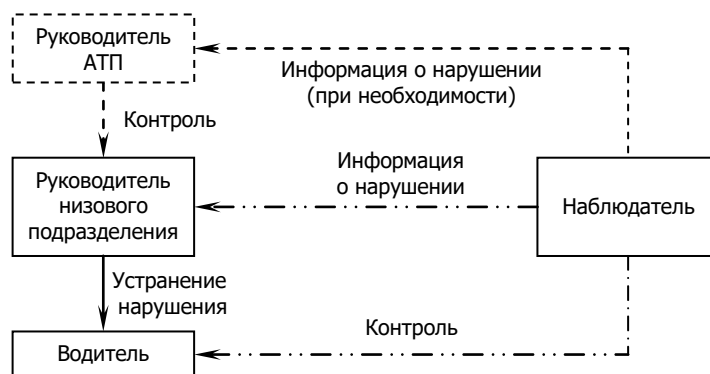
2.5.2. Незначительные нарушения

При возникновении незначительных отклонений от нормального хода выполнения задания, которые могут быть оперативно устранены самим водителем, ситуацию следует рассматривать как нестандартную. В этом случае диспетчеру рекомендуется связаться с водителем, уточнить ситуацию и проконтролировать устранение нарушений. Одновременно наблюдатель может информировать об этом руководителя подразделения.



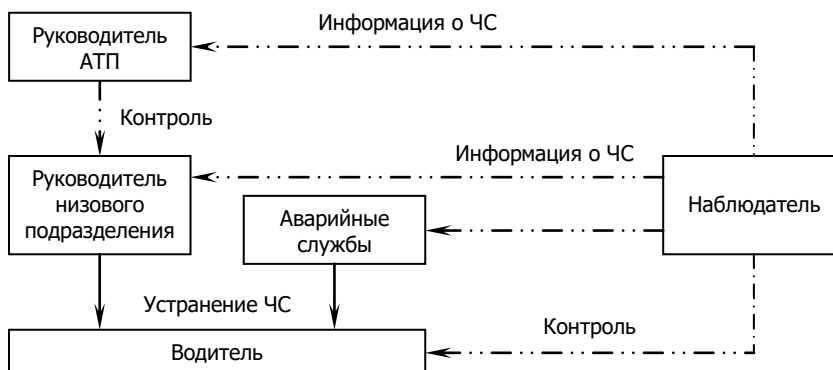
2.5.3. Аварийные ситуации

При возникновении таких отклонений от нормального выполнения задачи, которые не могут быть устранены водителем самостоятельно и оперативно, либо таких действий водителя, которые могут быть расценены как преднамеренные злоупотребления, ситуацию следует рассматривать как аварийную. О таких ситуациях наблюдатель немедленно докладывает руководителю подразделения. Руководитель обязан обеспечить восстановление нормального хода перевозочного процесса. Наблюдатель контролирует эти действия. Одновременно он может информировать о сложившейся ситуации руководителя АТП.



2.5.4. Чрезвычайные ситуации

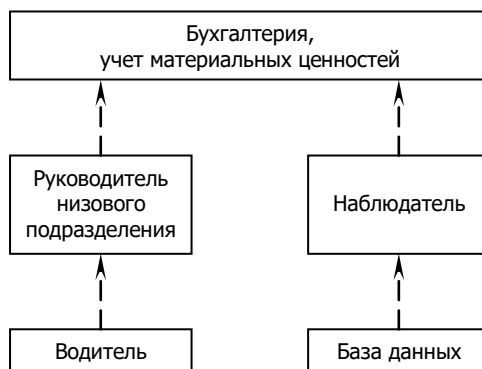
При возникновении или подозрении на возникновение чрезвычайной ситуации, угрожающей жизни и здоровью водителя и пассажиров, сохранности груза и ТС, а также при серьезной неисправности ТС, наблюдатель немедленно информирует руководителя подразделения, службы экстренной помощи по мере необходимости (собственную службу техпомощи, ГИБДД, "скорую помощь") и руководителя АТП.



2.5.5. Ответственность водителей

Данные о дневной наработке (пробеге, числе рейсов и т.п.), расходе топлива и другая информация, необходимая для расчета заработной платы и учета материальных ценностей, как правило, докладываются водителями бригадиру. Бригадир передает сводные данные в бухгалтерию предприятия.

Независимо от этого, наблюдатель Асервер в установленные сроки генерирует отчеты по установленному набору параметров и также передает их в бухгалтерию. Данные системы сопоставляются с данными, полученными от водителей. Если между ними обнаружено несоответствие, это, как правило, означает искажение отчетности водителями в корыстных целях. В этом случае проводится служебное разбирательство (см. следующий параграф), по результатам которого нарушитель может быть привлечен к дисциплинарной и иной ответственности.

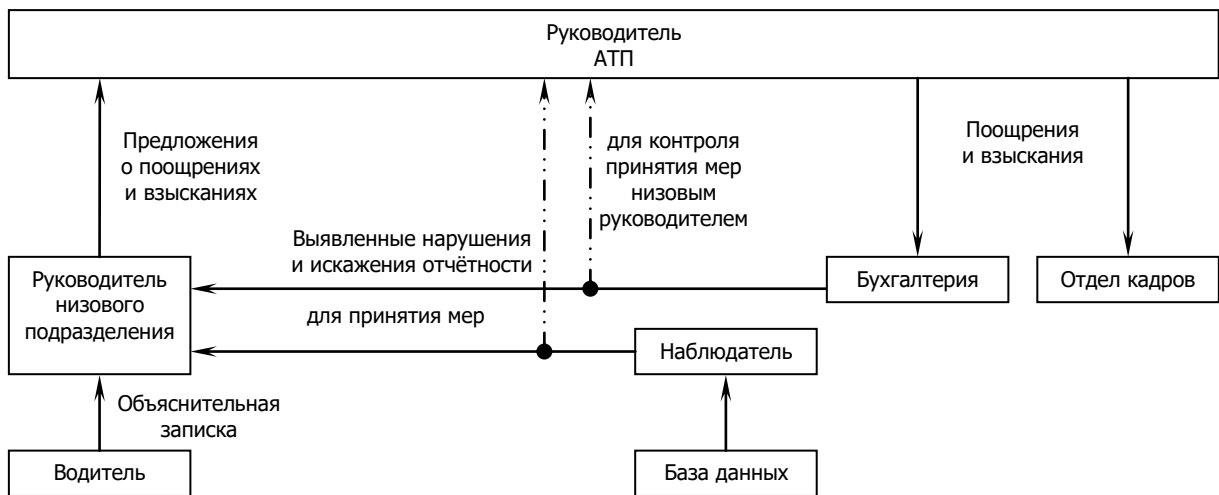


2.5.6. Порядок рассмотрения нарушений

Эффективность использования Асервер для недопущения и предупреждения нарушений (и особенно — преднамеренных злоупотреблений) со стороны водителей многократно возрастает, если по каждому такому случаю производится подробный разбор и наказание виновного. В этом случае система оказывает не только наказующее, но и воспитательное воздействие как на нарушителя, так и на его потенциальных последователей.

Для расследования нарушений, допущенных водителем в ходе поездки, рекомендуется следующая процедура:

- Наблюдатель фиксирует нарушение (опоздание на погрузку-разгрузку, слив топлива, "левый" рейс и т.п.) и немедленно сообщает об этом бригадиру.
- Бригадир принимает меры к устранению нарушения. Если нарушение имеет характер преднамеренного злонаправленного действия, рекомендуется принять все возможные меры к тому, чтобы заставить виновного с поличным.
- После устранения нарушения, в течение 1 рабочего дня, водитель представляет бригадиру объяснительную записку. Для малозначительных нарушений допускается представление объяснений в устной форме. Бригадир рассматривает её и вносит предложение о наложении взыскания и возмещении ущерба, причинённого предприятию, либо о том, чтобы счесть объяснения удовлетворительными. Водитель может обжаловать эти предложения у вышестоящего руководителя в срок до 3 рабочих дней. Отказ водителя от представления объяснительной записки следует рассматривать как признание им своей вины. В этом случае бригадир вносит предложение о наложении взыскания исключительно на основании обстоятельств, известных ему из отчёта наблюдателя.
- Наблюдатель регулярно генерирует отчёт о нарушениях и злоупотреблениях, за которые предусмотрена ответственность водителей, и представляет его бригадиру, а также руководителю АТП (для контроля). Бригадир по каждому нарушению указывает предлагаемое взыскание и прикладывает объяснительную записку от водителя. Одновременно бригадир может вносить предложения по поощрению наиболее отличившихся водителей. Далее эти предложения утверждаются руководителем АТП и поступают для исполнения в бухгалтерию и отдел кадров предприятия. Рекомендуется производить данную процедуру 1–2 раза в месяц, перед началом расчёта заработной платы за очередной период.
- Сведения о наложенных взысканиях доводятся до всех водителей предприятия.



Искажения отчётности рекомендуется расследовать аналогичным порядком:

- Бухгалтерия, службы учёта материальных ценностей и др. подразделения сопоставляют данные, представленные водителями и полученные из системы Асервер. Доклады о выявленных искажениях передаются бригадиру, а также руководителю АТП для контроля.
- После получения доклада бригадир в течение не более 3 рабочих дней истребует от водителя объяснительную записку, рассматривает её и вносит предложение о наложении взыскания.
- В установленные сроки бригадир представляет руководителю АТП сводку о выявленных искажениях и предлагаемых взысканиях. (Как правило, одновременно со сводкой о нарушениях, допущенных на маршрутах). Предложения бригадира утверждаются руководителем АТП и поступают для исполнения в бухгалтерию и отдел кадров предприятия.
- Сведения о наложенных взысканиях доводятся до всех водителей предприятия.

Если бригадир одновременно сам является водителем, то допущенные им нарушения, меры взыскания и поощрения в отношении него рассматриваются вышестоящим руководителем.

Если в действиях водителя усматривается состав преступления, то к водителю могут быть не только применены меры дисциплинарного воздействия, предусмотренные КЗоТ РФ (вплоть до увольнения), но также возбуждено уголовное дело в соответствии с УК РФ.

При возбуждении уголовного дела руководству предприятия следует принять меры к получению юридически значимых доказательств вины водителя (например, застать на месте хищения с поличным, при свидетелях).

В случае преднамеренного злоупотребления, совершённого водителем в корыстных целях, непринятие мер низовым руководителем может квалифицироваться как соучастие в действиях водителя. В этом случае оно влечёт за собой всю ответственность, предусмотренную законодательством, в т.ч. за преступление, совершённое группой по предварительному сговору.

2.6. Предотвращение актов вандализма и саботажа

Поскольку внедрение Асервер препятствует незаконному обогащению недобросовестных сотрудников (как водителей, так и смежных с ними должностей), оборудование системы должно быть защищено от действий, направленных на его отключение или преднамеренное повреждение. В первую очередь, это относится к бортовому оборудованию автомобилей. Для обеспечения его сохранности и работоспособности необходимо принять как технические, так и организационные меры.

С технической стороны, система в достаточной степени защищена от злонамеренного воздействия. Наиболее распространённые методы, такие как отключение или переполусовка питания, вскрытие ББ и др., протоколируются системой и могут рассматриваться как основание для дисциплинарного взыскания. Замыкание или экранирование антенн GSM и GPS может привести к утрате части функциональности

системы, однако сам факт долговременной потери связи и/или видимости спутников должен рассматриваться как настораживающий и подлежащий тщательному расследованию. В самом крайнем случае, неработоспособность ББ представляет собой аварийную ситуацию, исключающую выпуск автомобиля на линию.

В качестве организационных мероприятий, наиболее эффективным является введение материальной ответственности водителя за оборудование Асервер, установленное на его автомобиле, и за его нормальное функционирование. Размер ответственности за умышленную порчу или отключение оборудования Асервер рекомендуется установить не менее 3-дневного заработка водителя + компенсацию за простой ТС на время ремонта оборудования.

3. Типовые должностные инструкции

В данном разделе приведены типовые должностные инструкции для сотрудников АТП, имеющих отношение к работе в системе Асервер. Данные инструкции носят общий характер и, как правило, дорабатываются представителями предприятия-заказчика совместно с представителями исполнителя/продавца с учётом особенностей использования Асервер на данном предприятии. Доработанные инструкции утверждаются руководителем предприятия.

3.1. Должностная инструкция системного администратора Асервер

1. Системный администратор — руководящее лицо, ответственное за работу установленной системы Асервер и её развитие.
2. Системный администратор подчиняется руководителю ИТ-службы (отдела автоматизации и т.п.) предприятия.
3. Системный администратор **имеет право**:
 - Пользоваться программным обеспечением "Azot Админ"
 - Входить в систему под именем "Системный администратор". Для этой цели ему сообщается пароль, установленный для данного пользователя.
 - Изменять содержимое конфигурационных файлов системы.
 - Производить отладку GSM-модемов с помощью разделов "Управление" и "Терминал" в меню управления модемами.
 - Производить отладку работы ББ и обновление программного обеспечения ББ с помощью разделов "Контроль", "Загрузка" в меню управления автомобилями.
 - Производить перезагрузку и выключение сервера Асервер любым способом.
4. Системный администратор **обязан**:
 - Хранить пароль пользователя "Системный администратор" таким образом, чтобы исключить как его разглашение, так и его утрату.
 - Для сотрудников, назначенных на должность администраторов Асервер, создавать пользователей с ролью "Администратор" и изменять профили этих пользователей.
 - При увольнении сотрудника с должности администратора Асервер — немедленно удалить данного пользователя из системы, а также осуществлять настройку профилей старших наблюдателей и наблюдателей, зарегистрированных данным администратором, и их удаление из системы по мере увольнения с данных должностей.
 - Контролировать загрузку системных ресурсов сервера Асервер (процессора, памяти, дискового пространства). При регулярной загрузке более 80% вносить предложения руководству ИТ-службы предприятия о модернизации системы.
 - Контролировать (самостоятельно, или через администраторов системы) состояние баланса SIM-карт всех модемов и ББ, имеющих в системе, и своевременную оплату счетов сотового оператора.
5. Если системный администратор одновременно выполняет роли администратора, старшего наблюдателя и/или наблюдателя Асервер, он **обязан** руководствоваться также должностными инструкциями, предусмотренными для данных сотрудников.
6. Системному администратору **рекомендуется**:
 - Отслеживать (самостоятельно, или поручить это одному из администраторов системы) текущие изменения тарифов и перечня услуг операторов GSM, вносить предложения об активации/деактивации различных услуг, переходе на новые тарифные планы) и перенастраивать модемы таким образом, чтобы минимизировать стоимость услуг GSM.

3.2. Должностная инструкция администратора Асервер

1. Администратор осуществляет текущий контроль за работой системы Асервер и её последовательное количественное развитие.
2. Администратор подчиняется системному администратору Асервер.
3. Администратор **имеет право**:
 - Пользоваться программным обеспечением "Azot Админ"
 - Запускать, настраивать и останавливать сервисы автоматической генерации и отсылки отчётов. (Для этого администратор Асервер должен иметь в ОС Windows права "Опытного пользователя" или выше.)
 - Входить в систему под своим именем. Для этой цели ему сообщается пароль, первоначально установленный системным администратором.
 - Изменять свой пароль для входа в систему.
4. Администратор **обязан**:
 - Хранить свой пароль в тайне от любых других лиц.
 - Контролировать бесперебойную работу сервера Асервер и доступность серверов СУБД. В случае нештатной работы или недоступности любого из серверов — немедленно информировать об этом системного администратора Асервер, администраторов СУБД, или сетевого администратора, соответственно, и совместно с ними принять меры к скорейшему устранению неисправности.
 - Контролировать бесперебойную работу модемов на сервере и нормальную работу ББ. При получении сообщения о критической ошибке ББ установить причину ошибки и принять меры к её устранению в кратчайшие сроки.
 - Обеспечивать постоянную доступность сервера Асервер для серверов прикладных программ, зависящих от него. При возникновении неполадок принять меры к их устранению в кратчайшие сроки (совместно с администраторами этих систем и сетевым администратором).
 - Для сотрудников, назначенных на должность старших наблюдателей и наблюдателей Асервер и подчинённых данному администратору, создавать пользователей с соответствующими ролями и изменять профили этих пользователей, в т.ч. изменять их пароли по требованию сотрудников или согласно политике паролей, установленной в данном АТП.
 - При увольнении сотрудника с должности старшего наблюдателя или наблюдателя Асервер — немедленно удалить данного пользователя из системы.
 - По мере развития системы регистрировать в системе новые модемы и автомобили, оборудованные ББ Асервер, изменять их настройки и удалять их из системы.
 - Создавать, редактировать и удалять сообщения системы, шаблоны автомобилей, программы и программные операторы ББ.
5. Если администратор одновременно выполняет роли старшего наблюдателя и/или наблюдателя Асервер, он **обязан** руководствоваться также должностными инструкциями, предусмотренными для данных сотрудников.

3.3. Должностная инструкция старшего наблюдателя Асервер

1. Старший наблюдатель организует и контролирует работу наблюдателей Асервер.
2. Старший наблюдатель подчиняется администратору Асервер, зарегистрировавшему его в системе. В случае увольнения данного администратора вопрос переподчинения другому администратору решается отдельным приказом руководителя АТП или руководителя ИТ-службы; в отсутствие такого приказа старший наблюдатель подчиняется непосредственно системному администратору Асервер.
3. Старший наблюдатель **имеет право**:
 - Пользоваться программным обеспечением "WEB-Наблюдатель".

- Входить в систему под своим именем. Для этой цели ему сообщается пароль, первоначально установленный системным администратором.
- 4. Старший наблюдатель **обязан**:
 - Хранить свой пароль в тайне от любых других лиц. При необходимости изменения пароля наблюдателю следует обратиться к администратору, зарегистрировавшему его в системе, или к системному администратору Асервер.
 - Назначать ответственного наблюдателя за каждый автомобиль, зарегистрированный в системе.
 - Переназначать наблюдателей по мере необходимости.
- 5. Старший наблюдатель, как правило, одновременно является одним из наблюдателей Асервер и в этом случае **обязан** руководствоваться также должностной инструкцией наблюдателя.

3.4. Должностная инструкция наблюдателя Асервер

1. Наблюдатель Асервер осуществляет непосредственное наблюдение за работой автотранспорта и, в пределах делегированных ему обязанностей, оперативное управление ТС.
2. Наблюдатель подчиняется старшему наблюдателю Асервер.
3. Наблюдатель **имеет право**:
 - Пользоваться программным обеспечением "WEB-Наблюдатель".
 - Входить в систему под своим именем. Для этой цели ему сообщается пароль, первоначально установленный системным администратором.
4. Наблюдатель **обязан**:
 - Хранить свой пароль в тайне от любых других лиц. При необходимости изменения пароля наблюдателю следует обратиться к администратору, зарегистрировавшему его в системе, или к системному администратору Асервер.
 - Контролировать местонахождение и состояние автомобилей, за которые он назначен ответственным.
 - Создавать, изменять и удалять описания объектов и маршрутов.
 - В соответствии с информацией, полученной от руководителя низового подразделения, загружать и удалять маршруты в ББ автомобилей.
 - Контролировать нарушения установленных маршрутов.
5. При наступлении следующих нештатных ситуаций наблюдатель **обязан** связаться с водителем по телефону, проинформировать его о наблюдаемом нарушении в работе системы или ходе поездки, уточнить ситуацию, выдать указания по устранению нарушения и особо контролировать работу данного автомобиля вплоть до устранения нарушения (*ненужное удалить*):
 - _____.
 - _____.
 - _____.
 - _____.
6. При наступлении следующих аварийных ситуаций наблюдатель **обязан** связаться с водителем для выяснения ситуации, доложить руководителю низового подразделения и особо контролировать работу данного автомобиля вплоть до устранения нарушения (*ненужное удалить*):
 - _____.
 - _____.
 - _____.
 - _____.

7. При наступлении следующих аварийных ситуаций наблюдатель **обязан** связаться с водителем для выяснения ситуации, доложить руководителю низового подразделения и руководителю АТП, особо контролировать работу данного автомобиля вплоть до устранения нарушения (*ненужное удалить*):
- _____.
- _____.
- _____.
8. При наступлении следующих аварийных ситуаций наблюдатель **обязан** связаться с водителем для выяснения ситуации, доложить руководителю низового подразделения и администратору Асервер, особо контролировать работу данного автомобиля вплоть до устранения нарушения (*ненужное удалить*):
- Получение сообщения о критической ошибке ББ (название автомобиля в меню выделено красным цветом).
 - Невозможность доставки SMS (автомобиль находится вне сети, SIM-карта заблокирована, ошибки оператора связи, ББ не отвечает на команды, ББ снят, ББ не инициализирован), за исключением случаев планового выхода за пределы действия сети, нахождения ББ в ремонте или настройке.
- _____.
- _____.
9. При наступлении следующих чрезвычайных ситуаций наблюдатель **обязан** связаться с водителем (либо, если это невозможно — прослушать обстановку в салоне), вызвать необходимые службы экстренной помощи (техпомощь АТП, эвакуатор, ГИБДД, МЧС, "скорую помощь") и сообщить точное местонахождение ТС. доложить руководителю низового подразделения и руководителю АТП, особо контролировать местонахождение данного автомобиля (*ненужное удалить*):
- Серьёзная неисправность ТС (непредусмотренная стоянка + доклад водителя).
 - ДТП (непредусмотренная стоянка + доклад водителя или прослушивание салона).
 - Угон (движение ТС, находящегося на охране, срабатывание датчиков + прослушивание салона).
 - Угон, разбойное нападение (нажатие тревожной кнопки + прослушивание салона).
- _____.
10. Генерировать следующие отчёты и предоставлять их руководителю низового подразделения по следующему расписанию и по запросу:
- (тип отчета) — (периодичность или дата).
- _____.
- _____.
11. Генерировать следующие отчёты и предоставлять их руководителю низового подразделения и руководителю АТП по следующему расписанию и по запросу:
- (тип отчета) — (периодичность или дата).
- _____.
- _____.
12. Генерировать следующие отчёты и предоставлять их _____ (*в бухгалтерию, ответственному за учёт ГСМ и т.п. — нужное вписать*) по следующему расписанию и по запросу:
- (тип отчета) — (периодичность или дата).
- _____.
- _____.

Примечание. Пп. 5–12 редактируются в зависимости от особенностей деятельности данного АТП.

3.5. Дополнение к должностной инструкции водителя

1. Водитель автомобиля, оборудованного бортовым блоком Асервер, исполняет свои обязанности под контролем наблюдателя Асервер.
2. Водитель обязан уметь пользоваться оборудованием Асервер, установленным на его автомобиле: телефонной гарнитурой или системой громкой связи, коммуникационной панелью, тревожной кнопкой, функцией охраны, а также дополнительным оборудованием (платёжным терминалом и т.п.), при наличии такового.
3. При возникновении нештатных, аварийных и чрезвычайных ситуаций водитель обязан отвечать на запросы наблюдателя, либо устанавливать голосовое соединение с ним, докладывать ситуацию и руководствоваться указаниями наблюдателя.
4. Водитель уведомлён о том, что за нарушения трудовой дисциплины, выявленные системой Асервер, он может быть подвергнут взысканиям в порядке, установленном внутренним распорядком предприятия.
5. Водитель является материально ответственным лицом за всё оборудование Асервер, установленное на его автомобиле. Водитель не имеет права отключать оборудование Асервер, выходить на маршрут с неисправным или отключённым оборудованием. При повреждении или утрате оборудования Асервер водитель несёт ответственность в размере _____, за исключением случаев повреждения или утраты автомобиля в целом (в результате ДТП, угона и т.п. чрезвычайных обстоятельств). В этих случаях водитель несёт ответственность, предусмотренную общей должностной инструкцией водителя.
6. В случае проведения ремонта и ТО автомобиля иными сотрудниками (автомеханиками, слесарями) или сторонней организацией водитель **обязан** контролировать действия этих сотрудников в отношении оборудования Асервер. При повреждении оборудования Асервер любыми лицами водитель несёт ответственность, предусмотренную п.3.

3.6. Дополнение к должностной инструкции руководителя низового подразделения

1. Руководитель низового подразделения АТП (бригады, маршрута, колонны, цеха) осуществляет непосредственное руководство перевозками, в т.ч. перевозками на автомобилях, оборудованных бортовыми блоками Асервер.
2. Руководитель низового подразделения **обязан**:
 - Своевременно информировать наблюдателей Асервер об обслуживаемых объектах, маршрутах между ними и автомобилях, закреплённых на этих маршрутах на постоянной основе.
 - Одновременно с выпуском автомобиля на маршрут информировать об этом наблюдателя, ответственного за автомобиль.
 - Оперативно реагировать на нештатные, аварийные и чрезвычайные ситуации, выявленные наблюдателем Асервер. Немедленно принимать меры к пресечению умышленных злоупотреблений, совершаемых водителями, и попыток вмешательства в работу бортового оборудования Асервер.
 - Истребовать от водителей объяснительные записки о допущенных нарушениях и злоупотреблениях: выявленных наблюдателем Асервер — в течение 1 рабочего дня, выявленных службами учёта и контроля — в течение 3 рабочих дней. Рассматривать совершенные нарушения по существу и выносить предложения по наложению или неналожению дисциплинарных и иных взысканий на водителей.
 - Истребовать от водителей информацию о наработке, расходе материальных ресурсов и т.п. по следующему графику:
(тип отчета) — (периодичность или дата) _____

обобщать полученные данные и представлять их в _____ (бухгалтерию, службы учёта материальных ценностей) по следующему графику:

(тип отчета) — (периодичность или дата)

- Истребовать от наблюдателей Асервер и от служб учёта и контроля сводные отчёты о допущенных нарушениях, злоупотреблениях и искажениях отчётности, допущенных водителями, по следующему графику:

(тип отчета) — (периодичность или дата)

По каждому выявленному случаю указывать свои предложения о наложении взысканий и представлять эти отчёты руководителю предприятия в следующие сроки: _____.

Одновременно представлять свои предложения по материальному поощрению водителей, не имеющих нарушений за отчётный период.

3.7. Дополнения к должностным инструкциям сотрудников учётно-контрольных служб

1. Сотрудники бухгалтерии, служб учёта материальных ценностей и т.п. осуществляют учёт наработки водителей, пробега автомобилей, расхода топлива и других параметров.
2. Сотрудники истребуют сводные отчёты одновременно от руководителей низовых подразделений АТП и от наблюдателей системы Асервер по следующему графику:

(тип отчета) — (периодичность или дата)

3. Сотрудники сопоставляют данные, представленные водителями, с данными системы. При выявлении расхождений, позволяющих предположить искажения отчётности водителями, составляется сводный отчёт о нарушениях. Отчёт предоставляется руководителю низового подразделения и руководителю АТП по следующему графику:

(тип отчета) — (периодичность или дата)

По выявленным нарушениям руководитель низового подразделения проводит служебное разбирательство.

4. Для начисления заработной платы, списания ГСМ, учёта расходования моторесурса автомобиля и т.п. используются, как правило, данные системы Асервер. Данные, представленные водителями, используются только в том случае, если в ходе разбирательства установлена их достоверность и ошибки в работе системы.
5. При расчёте заработной платы водителей учитываются материальные взыскания (штрафы, компенсации и др.) за нарушения, совершённые в предыдущем отчётном периоде. Взыскания накладываются руководителем АТП по представлениям, внесённым руководителями низовых подразделений.

3.8. Дополнение к должностной инструкции руководителя АТП

1. Руководитель АТП принимает на работу и увольняет сотрудников, обеспечивающих работу системы Асервер: системного администратора, администраторов, страших наблюдателей, наблюдателей. Информация о каждом принятом или уволенном сотруднике доводится до системного администратора и администраторов Асервер.
2. Руководитель утверждает взыскания, налагаемые на водителей за допущенные нарушения и злоупотребления, а также поощрения для водителей, не имеющих замечаний за отчётный период. Руководитель имеет право изменить меры взыскания и поощрения, предложенные руководителями низовых подразделений, как в большую, так и в меньшую сторону. Сводные отчёты о допущенных нарушениях, предлагаемых мерах взыскания и поощрения представляются руководителями низовых подразделений по следующему графику:

(тип отчета) — (периодичность или дата)

-
-
3. Руководитель АТП контролирует полноту принятия мер по всем нарушениям и злоупотреблениям с помощью отчётов, представленных наблюдателями Асервер и контрольно-учётными службами по следующему графику:

(тип отчета) — (периодичность или дата)

4. Руководитель АТП расследует в отношении руководителей низовых подразделений случаи неприятия мер по нарушениям, выявленным системой Асервер. Если руководитель низового уровня одновременно является водителем, руководитель АТП также расследует допущенные им нарушения и злоупотребления, выявленные системой. По каждому случаю руководитель АТП накладывает соответствующие взыскания и поощрения.
5. Сведения о наложенных руководителем АТП взысканиях и поощрениях передаются для исполнения в бухгалтерию, отдел кадров предприятия, руководителям низовых подразделений. Сведения о наложенных взысканиях доводятся также до всех сотрудников предприятия.

Список сокращений

АРМ	Автоматизированное рабочее место.
АТП	Автотранспортное предприятие, или автотранспортное подразделение в составе предприятия иного профиля (строительного, пищевой промышленности и т.п.).
ББ	Бортовой блок.
ГСМ	Горюче-смазочные материалы.
ДТП	Дорожно-транспортное происшествие.
ИТ	Информационные технологии.
КТР	Коэффициент транспортной работы (отношение времени движения к длительности отчетного периода).
СУБД	Система управления базами данных.
ТО	Техническое обслуживание.
ТС	Транспортное средство.