

PROIECT DE MANAGEMENT

pentru ocuparea postului de

Sef Serviciu Transporturi din cadrul SRR

Capitolul I: Analiza actelor normative care reglementează activitatea de transport , din perspectiva implicațiilor acestora in activitatea SRR

I.1 Analiza prevederilor aplicabile Serv. Transporturi al SRR, din OUG nr. 109/2005 cu modificările si completările ulterioare , privind transporturile rutiere

I.1.1 Conform Art. 2 al respectivei ordonanțe de urgență, prevederile privind accesul la activitatea de transport nu se aplică transporturilor rutiere efectuate cu:

- vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri, a căror masă totală maximă autorizată, inclusiv remorca sau semiremorca, nu depășește 3,5 tone;
- autovehicule rutiere destinate transportului de persoane, care, prin construcție și echipare, sunt destinate să transporte maximum 9 persoane, inclusiv conducătorul auto .

Prin urmare, activitatea de transport în cont propriu a SRR nu impune licențierea, în actuala configurare, a parcului de mijloacelor de transport deținute (utilizate).

I.1.2 Pe de alta parte, in spiritul respectării principiilor generale, se impune aplicarea prevederilor Art.1, par.(2) si (3) :

(2) Activitățile de transport rutier, precum și activitățile conexe acestora se desfășoară astfel încât să fie respectate reglementările în vigoare privind condițiile de lucru, de exploatare a vehiculelor rutiere și de utilizare a infrastructurii rutiere, precum și condițiile privind siguranța circulației.

(3) În toate raporturile generate de activitatea de transport rutier și de activitățile conexe acesteia, protecția vieții umane și a mediului este prioritară.

I.1.3 De asemenea, se pot dovedi utile, prin asimilare, după caz, prevederile Art. 10 :

(1) Orice conducător auto care efectuează operațiuni de transport rutier, ce fac obiectul prezentei ordonanțe de urgență, are obligația de a urma cursurile de pregătire profesională ale căror tematică și mod de organizare sunt stabilite de autoritatea competentă.

(2) Cursurile de pregătire profesională prevăzute la alin. (1) se finalizează cu un examen. În urma promovării examenului se eliberează un certificat de competență profesională.

I.1.4 În aceeași ordine de idei, pot intra în discuție prevederile Art. 48³:

(1) Persoanele cu funcții care concură la siguranța circulației trebuie să facă dovada că sunt apte din punct de vedere medical și psihologic pentru ocuparea și menținerea pe funcție.

(2) Avizul medical și avizul psihologic se obțin în urma unei examinări, inițiale și periodice, efectuată în unități specializate, stabilite obligatoriu în fiecare județ, din rețeaua sanitară proprie a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau alocate de acesta.

(3) Cazurile pentru care se impune efectuarea examinării medicale și/sau psihologice, precum și periodicitatea avizelor medicale și/sau psihologice se stabilesc prin norme, respectiv Art. 48⁴. Întreprinderea sau operatorul de transport rutier, în calitate de angajator, are obligația să țină evidența avizelor medicale și/sau psihologice și să respecte recomandările comisiilor medicale și psihologice cu privire la persoanele cu funcții care concurează la siguranța rutieră.

I.1.5 Este obligatorie încadrarea în prevederile Art. 49

Transportul rutier poate fi efectuat numai cu vehicule rutiere a căror stare tehnică corespunde reglementărilor specifice în vigoare, având inspecția tehnică periodică valabilă, acestea fiind clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare

Și ale Art. 52.

Produsele și materialele de exploatare utilizate la vehiculele rutiere fabricate în țară sau importate trebuie să fie certificate și/sau omologate din punct de vedere tehnic, potrivit prevederilor legale în vigoare, de autoritatea competentă.

I.2 Analiza prevederilor aplicabile Serv. Transporturi al SRR, din OMTCT nr. 1892/2006, cu modificările și completările ulterioare, privind organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora.

Data fiind structura actuală a parcului auto, actul normativ nu impune conformarea în fapt a activității de transport în cont propriu a SRR. În schimb, se regăsesc prevederi aplicabile acestuia, în scopul creșterii performanței. Astfel:

I.2.1 Se poate asimila funcțiunea de responsabil al exploatării autovehiculelor cu cea precizată de Art. 6 (4): „În exercitarea funcției sale de manager al activității de transport rutier, persoana desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport rutier a operatorului de transport rutier are obligația și răspunde de asigurarea respectării reglementărilor în vigoare la derularea operațiunilor de transport rutier”.

I.2.2 Prevederile Art. 38 sunt aplicabile sau obligatorii de îndeplinit, după caz :

Art. 38. - Întreprinderile/operatorii de transport care efectuează operațiuni de transport rutier au următoarele obligații:

- a) să asigure pregătirea profesională a personalului cu funcții care concurează la siguranța rutieră (...);
- b) să asigure instruirea periodică a personalului care concurează la siguranța rutieră, conform reglementărilor legale în vigoare;
- c) să verifice capacitatea de muncă a conducătorilor auto înainte de începerea activității de transport și testarea alcoolscop;
- d) să respecte reglementările legale privind efectuarea inspecțiilor tehnice periodice, repararea și întreținerea vehiculelor rutiere;

- e) să utilizeze vehicule rutiere a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naționale de siguranță rutieră și de protecția mediului înconjurător, cu inspecția tehnică periodică valabilă (.....) conform prevederilor legale în vigoare;
 - f) în intervalul dintre două inspecții tehnice periodice, să asigure menținerea vehiculelor rutiere într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației;
- (...)
- i) să informeze conducătorii auto (...) cu privire la reglementările din domeniul transporturilor rutiere;
- (...)
- l) să planifice transporturile și să întocmească programul de executare a acestora, astfel încât conducătorul auto și lucrătorii mobili să poată respecta prevederile legale privind timpul de lucru, de odihnă și de repaus;
 - m) să asigure respectarea normelor de protecția muncii și a normelor de prevenire și stingerea incendiilor, pe tot timpul efectuării transportului, de către conducătorii auto;
 - n) să efectueze transporturile numai cu respectarea maselor totale maxime autorizate de autoritatea competentă și/sau în limita numărului de locuri înscris în certificatul de înmatriculare;
 - o) să respecte reglementările în vigoare privind tractarea vehiculelor rutiere;
- (...)
- q) să respecte procedurile ce trebuie urmate în caz de accident și să aplice procedurile corespunzătoare pentru a preveni producerea unor noi accidente sau a unor încălcări grave ale regulilor de circulație;
- (...)
- s) să respecte legislația și reglementările specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o execută.

I.2.3 De asemenea, prevederile Art. 39 își regăsesc aplicabilitatea în activitatea de transport a SRR:

Art. 39. - Conducătorii auto angajați ai întreprinderilor/operatorilor de transport rutier, care efectuează operațiuni de transport, au următoarele obligații:

- să respecte regulile privind prevenirea accidentelor de muncă în circulația rutieră;
- să respecte regulile privind încărcarea, repartizarea încărcăturii, asigurarea și fixarea mărfurilor transportate;
- să cunoască și să respecte măsurile ce trebuie luate după un accident sau incident în ceea ce privește asigurarea vehiculului, protecția personală și a celorlalți participanți la trafic, protecția mediului, protecția bunurilor;
- să respecte perioadele de conducere și perioadele de odihnă, conform reglementărilor legale în vigoare, (...)

Ca urmare a prezentării și analizării aplicabilității reglementarilor menționate, se propun următoarele modalitatea de punere în opera și monitorizare, care să conducă la creșterea performanței :

- A. Implementarea unor programe de training profesional. Absolvirea cursurilor de pregătire profesională oferite de instituții acreditate, în scopul ridicării standardelor și schimburilor de experiență în domeniu.
- B. Efectuarea unor ședințe periodice de instructaj profesional la locul de muncă, în scopul fixării procedurilor și obținerii nivelului de calitate dorit în activitate.
- C. Monitorizarea stării de sănătate a personalului prin efectuarea periodică a examenelor medicale de specialitate și a evaluărilor psihologice.
- D. Implementarea unor programe de control ierarhic specifice activităților, care să urmărească:
 - testarea periodică a capacității de muncă;
 - încadrarea în programul ordonat , respectiv verificarea rapoartelor verbale sau scrise privind execuția sarcinilor;
- E. Dotarea autovehiculelor cu un pliant de bord; acesta urmează să conțină informații succinte, însușite în prealabil de conducătorii auto și care să răspundă nevoilor uzuale sau eventualelor situații de criză.

Cele prezentate la pct. A – E vor conduce la :

- dezvoltarea însușirilor profesionale ale personalului de execuție;
- întărirea încrederii în forțele proprii și depășirea eventualelor stări de frustrare;
- îmbunătățirea atitudinii afișate în muncă;
- minimizarea riscului privind evenimentele nedorite;
- gestionarea superioară a eventualelor situații de criză;
- conservarea și creșterea contribuțiilor care compun imaginea instituției;
- implicit, creșterea performanței Serviciului Transporturi, în particular și a SRR, în general.

Capitolul II : Analiza reglementărilor interne incidente, aplicabile activității Serviciului Transporturi

Urmărind posibilele contribuții la dezvoltarea și buna funcționare a Serviciului Transporturi, se analizează reglementările interne incidente, astfel :

II.1 Ordinul PDG nr. 124 din 2.02.2009, (modificarea Ord. 197/2007) „Instrucțiunile privind efectuarea transporturilor auto in SRR”.

II.1.1 Documentul clasifică mijloacele de transport pe categorii și funcțiuni, atât cele din parc propriu cât și cele atrase/închiriate, reglementând termenii de utilizare a acestora. Cu privire la conținutul Art.17: Repartizarea autovehiculelor speciale este propusă de Șeful Serviciului Transporturi ... Având în vedere competențele și prioritățile producțiilor editoriale și transmisiile acestora, după caz, poate fi oportuna formularea propunerii de repartizare a autospeciălor de către Serviciile Producție și Transmisii exterioare.

II.1.2 Având în vedere restructurarea parcului propriu de automobile, se apreciază că ponderea transporturilor descrise la Art. 20 par. a) până la g) – rodaje, probe, încercări, etc. – va fi din ce în ce mai redusă.

II.1.3 Cu privire la organizarea turelor de serviciu (Art. 28 – 30), precum și la lucrul în zilele de sâmbătă, duminică și sărbători legale (Art. 35 – 38), se apreciază că se impun a fi stabilite măsuri și programe cât mai echitabile, atât din punct de vedere al intereselor instituției cât și a îndeplinirii doleanțelor personalului, privind dozarea eforturilor și corelarea termenilor financiari, în deplină concordanță cu reglementările generale și cele interne.

II.1.4 Controlul activității de transport trebuie să beneficieze de o atenție cu totul specială. Constatările trebuie urmate de măsuri aplicate cu fermitate, dar în spirit constructiv. Particularitățile acestei activități impun transferul precis de responsabilitate înaintea operării efective și menținerea nivelului aplicat prin proceduri. Art. 39 și 40 sunt completate de propunerile expuse în cap. IV.

II.1.5 Prevederile privind închirierea mijloacelor de transport și a utilajelor mobile, precum și cele aferente confirmării prestațiilor executate completează „Instrucțiunile ...” spre corectă lor aplicare.

II.2 Ordinul PDG nr.182 din 15.03.2011 „Evaluarea personalului cu funcții de execuție ...2011”

II.2.1 Documentul enunță criteriile de evaluare a personalului cu funcții de execuție, sub aspectul general. Sunt definiți descriptori precisi, punctați între 1 și 5, privind:

II.2.1.1 Calitatea muncii prestate

II.2.1.2 Responsabilitate și respect față de muncă

II.2.1.3 Autonomie în muncă și spirit de inițiativă

II.2.1.4 Relațiile cu colegii de muncă

II.2.1.5 Moralitate

Pe lângă cele de mai sus, se precizează a se acorda fiecărui salariat o singură notă, între 1 și 5, cu pondere de 50% în punctajul final, privind:

II.2.2 Criteriile specifice (de evaluare), ce se regăsesc în Fișa Postului fiecărui salariat.

Ordinul stipulează mecanismul de evaluare - însușire – soluționare contestații. Documentul constituie un instrument de importanță deosebită pentru organizarea și funcționarea SRR, urmărind creșterea performanței prin cultivarea resursei umane.

II.3 Ordinul PDG nr. 882 din 10.09.2009 privind „Competențele în angajarea patrimonială a SRR ”

Documentul conține normele metodologice. Definește noțiunea de angajare. Precizează responsabilitățile și competențele, precum și documentul (Ordinul 886/2010) care menționează limitele valorice, mai puțin angajarea cheltuielilor din alocația bugetară de stat (conf. Art. 10). Tabelul „Documentele/acțiunile prin care se angajează patrimonial SRR ...” descrie 38 de situații/acțiuni, impunând competențele și obiectul vizelor și aprobărilor, de la cele mai substanțiale și până la cele ce țin de operarea curentă. Instrumentul este indispensabil respectării disciplinei economice, beneficiind de implicarea impusă de legislație.

II.4 Ordinul PDG nr. 1008 din 1 noiembrie 2009 privind „Procedura de lucru pentru evidența timpului de muncă efectuat de către șoferii al căror CIM prevede Program de lucru variabil, 40 de ore pe săptămână ”.

Documentul menționează:

II.4.1 Modalități de evidențiere (lunar - Condica de prezență individuală); evidența zilnică a orelor efectuate și confirmarea prestărilor, în condițiile exprimării acordului pentru efortul suplimentar depus. Același articol descrie relaționarea între operator (Serviciul Transporturi) și compartimentul beneficiar, în ambele sensuri.

II.4.2 Contabilizarea timpului de muncă: Foaia de prezență colectivă a Serviciului Transporturi.

II.4.3 Contabilizarea timpului total de muncă cu evidențierea zilelor libere acordate pentru munca suplimentară din luna precedentă și orele suplimentare acumulate de la începutul anului (ca muncă suplimentară necompensată prin timp liber corespunzător acordat în următoarele 30 de zile), în condițiile legii.

II.4.4 Art. 5 definește munca suplimentară care se contabilizează în Foaia de prezență colectivă ca ore suplimentare de plată

II.4.5 Art. 6 impune compensarea obligatorie cu timp liber a orelor suplimentare acumulate peste cifra de 368, înaintea încheierii anului calendaristic.

II.4.6 Art.7 precizează modalitatea de urmărire a cuantumului orelor prestate, pentru evitarea limitării disponibilității șoferilor în ultima perioadă a anului.

Documentul prevede modalitatea de formalizare a evidențierilor.

Capitolul III : Analiza structurii organizatorice a Serviciului Transporturi

III.1 Analiza numărului și structurii personalului

Datele prezentate în Caietul de sarcini reflectă concordanța dintre structurile de organizare și funcționare ale Serviciului Transporturi cu anterioara structură a parcului auto. Odată cu enunțarea priorităților și obiectivelor strategice ale societății în Hotărârea Consiliului de administrație al SRR nr.10/2010, precum și obiectivul Serviciului Transporturi de înnoire a parcului auto (inițiat în 2011 și aflat în derulare), se pune în discuție eficientizarea resursei umane. Acest fapt se va afla în permanență în centrul atenției și periodic se vor face în acest sens analize, care vor fi înaintate conducerii departamentului tehnic sau/și conducerii SRR, dacă va fi cazul.

Dinamica înnoirii parcului auto și schimbările în administrarea automobilelor (managementul flotei) va impune readaptarea structurilor de personal la noile funcțiuni și obiective. Enunțul de mai sus va impune și corelarea cu baza materială aflată la dispoziție. Drept urmare, vor intra în discuție toate colectivele din prezent: economico-administrativ, exploatare, întreținere și reparații.

Măsurile de reșezare a funcțiunilor vor conduce, cu siguranță, la:

III.1.1 Realizarea unor cheltuieli bugetate la nivele firești, fără a diminua siguranța în operare. Acest fapt va contribui la reducerea presiunii pachetelor de probleme cu care se confruntă societatea.

III.1.2 Reconvertirea profesională pentru o parte din salariați, eventual corelată cu reofertarea unor posturi din cadrul departamentului (societății).

Va fi posibilă mărirea performanței Serviciului Transporturi al SRR prin :

III.1.3 Motivarea suplimentară a categoriilor de personal salarizate la nivele inferioare prin redistribuirea unei părți din fondul de salarii ce ar rămâne neutilizat.

III.1.4 Întărirea (pe cale naturală!) a spiritului de echipă și a respectului salariaților în colectivele reconfigurate.

III.2 Analiza structurii organizatorice a Serviciului Transporturi

Structura organizatorică reflectă, de asemenea, cadrul în care s-a desfășurat activitatea până în prezent. Având în vedere obiectivele în derulare și strategia pe termen mediu, se apreciază că în continuare vor fi menținute colectivele pe funcțiuni economico-administrative, exploatare și întreținere/reparații. Cu precizarea că va fi reorientată ponderea și calitatea activităților aferente:

III.2.1. Identificării / achiziției / gestionării / depozitării / distribuirii în consum a resurselor materiale necesare activității.

III.2.2 Realizării siguranței în funcționare, corelată cu nivele bugetare firești și modele noi de relaționare și completare a statutului de funcțiuni.

III.2.3 Asigurării suportului operativ în deplasarea echipelor tehnice și redacționale precum și a serviciilor de transport tehnologice în deplină concordanță cu programul de solicitări, fără sincope și luând în calcul soluții de rezervă. În funcție de hotărârile ce pot fi luate la nivele superioare, este necesară și punerea la punct a unui sistem de operare mixt, intern și externalizat, care să ofere gradul de siguranță în funcționare și calitatea serviciului.

III.2.4 Administrarea parcului de automobile în concordanță cu prevederile, normele și reglementările legale la zi, precum și a ordinelor interne:

- evidențierea parametrilor de utilizare
- evidențierea (și anunțarea prealabilă) a scadențelor privind condițiile de circulație (ITP, RCA etc.)
- evidențierea (și anunțarea prealabilă) a scadențelor tehnice (revizii obligatorii etc.).

III.2.5 Realizarea, cu prioritate, a unor programe de întreținere (control și îngrijire zilnică) uzuală a automobilelor, în condițiile în care este de așteptat reducerea semnificativă a imobilizărilor datorate defecțiunilor.

III.2.6 Adaptarea activității personalului la noile condiții de funcționare, respectiv privind automobile ce necesită :

- revizii tehnice obligatorii în unități desemnate, conform contractelor de achiziție sau utilizare;
- reabilitarea unor eventuale avarii ca urmare a accidentelor de circulație, în condițiile stipulate de polițele de asigurare;
- cumul de condiții privind intervențiile (reparații accidentale), datorate nivelului tehnologic de fabricație și statutului privind garanția.

III.3 Analiza numărului și ponderii personalului angajat prin alte forme contractuale, a oportunității completării competențelor existente prin alte forme contractuale.

Reluând mențiunile din capitolul III.1, privind eficientizarea resursei umane, este de așteptat punerea în discuție a angajării de personal prin forme contractuale diferite de cea prezentă. Astfel, ținând cont de evaluările din capitolele anterioare, pot fi găsite formule reciproc avantajoase de mărire a eficienței în funcționare, sporirea competențelor și utilizarea spornică a timpului de lucru. Referința vizează:

III.3.1 Ponderea activității de administrare a parcului auto, în special în condițiile de utilizare a automobilelor în regim de leasing operațional.

III.3.2 Ponderea necesităților de reparare a automobilelor, în condițiile împrăștiării masive a parcului și a statutului de utilizare a acestuia.

III.4 Propuneri privind modificarea/îmbunătățirea activității Serviciului Transporturi

Se supun atenției următoarele:

III.4.1 Eficientizarea utilizării bazei materiale (infrastructura – atelierul de reparații auto și platforma proprie de parcare)

Se poate pune în discuție realizarea unui parteneriat cu o firmă privată, ce ar urma să utilizeze o parte din actualul atelier service din București al SRR, în condițiile în care unitatea a fost degrevată de intervențiile sistematice din trecut, reclamate de starea parcului. Afirmația vizează desfășurarea de servicii din categoria *smart repair*, fără extindere în prezent, dar care oferă o mare eficiență sub aspectul financiar / timp de execuție / ecologie. Este de intuit că ar fi oportun ca și flota de automobile a SRR să beneficieze de astfel de intervenții. Spre exemplu :

- repararea parbrizelor ciupite și salvarea acestora de la deteriorarea spre înlocuire;
- reabilitarea denturilor (diferite lovituri ale caroseriei – ex. grindina – reparate fără revopsire)
- reabilitarea tapițeriilor interioare compromise (arsuri etc.)
- curățări de interioare de automobile exploatate neglijent sau intensiv.

Un astfel de parteneriat ar genera venituri și economii, influențând favorabil și bugetul de cheltuieli aferent problematicii.

III.4.2 Modificări în procedurile de urmărire a desfășurării activităților specifice serviciului, în aria sa de activitate. Acestea sunt tratate la capitolul IV.2.2.

III.4.3 Întărirea controlului activităților prin transferul de responsabilitate corect formalizat și solicitarea rapoartelor în timpii impuși.

Capitolul IV Analiza priorităților și obiectivelor specifice Serviciului Transporturi

IV.1 Priorități

Analiza vizează următoarele aspecte :

- mediul în care serviciul își desfășoară activitatea;
- legislația specifică și cea incidentă aplicabilă domeniului;
- reglementările interne care guvernează modul de operare.

Urmărind prezentarea modalităților prin care obiectivele pot fi îndeplinite, utilizând potențialul uman, material și financiar pe care serviciul îl deține, se propun procese de implementare a unor mecanisme, algoritmi, proceduri specifice profesionale de administrare eficientă a parcului auto. Evident, elementele expuse nu sunt personalizate, fiind prezentate cu titlu de exemple.

IV.1.1 Suportul operativ al activităților de producție radiofonică, cu mijloace de transport și personal calificat

Ca urmare a:

- încadrării în graficul de derulare al obiectivului de înnoire al parcului auto, care a presupus înlocuirea până în prezent a unui număr de 54 autovehicule casate cu 18 autoturisme achiziționate prin leasing financiar, precum și completarea parcului 2012 cu alte 32 de autoturisme noi atrase în activitate prin leasing operațional
- previzionării în 2012 a bugetului de cheltuieli corelat cu strategia și obiectivele instituției,

au fost create premisele asigurării, în condiții de calitate sporită, a suportului operativ al activităților de producție radiofonică.

Ținând cont de:

- aspectul fluctuației nesemnificative a personalului calificat
- mediul particular al desfășurării activității, sub aspectul încadrării stricte în graficele și rutele de deplasare
- mediul cultural care cuprinde activitatea
- caracterul deloc restrictiv al legislației specifice și incidente (analizate) în care operează mijloacele de transport al SRR (fără impunerea licențierii activității)
- reglementările interne periodic actualizate și adaptate problematicii
- posibilitatea extinderii activității în sistem externalizat, după caz – dacă necesitățile o vor reclama,

se poate afirma că în 2012 managementul transportului propriu al SRR dispune de logistica necesară asigurării suportului operativ al producției radiofonice și are obligația atingerii criteriilor de calitate dorite.

IV.1.2 Asigurarea condițiilor optime de eficiență și eficacitate în activitatea serviciului

În intervalul analizat, respectiv 1 iulie 2012 – 31 decembrie 2015 și în special în prima parte a acestuia, se apreciază că se vor crea premisele unei desfășurări eficiente a activității. Afirmarea se bazează pe analiza din capitolele anterioare, unde sunt de așteptat măsuri privind politicile de personal, impuse de obiectivele în desfășurare. Drept urmare, sunt de sperat atât o atitudine superioară în muncă precum și o eventuală satisfacție suplimentară, ca urmare a motivațiilor materiale corelate mai îndeaproape cu eforturile și rezultatele.

Pe de altă parte, politicile de înlocuire a mijloacelor de transport vor da rezultatele scontate, atât sub aspectul reșezării cheltuielilor în termenii firești, cât și în privința calității serviciului. De asemenea, acestea vor conduce și la diminuarea efortului de exploatare, diferit în cazul unui automobil foarte uzat, în comparație cu altul de fabricație recentă.

IV.2 Obiective specifice

IV.2.1 Îmbunătățirea indicatorilor de performanță specifici activității de transport

În cazul activității de transport a SRR, indicatorii tehnici uzuali au mai puțină relevanță, raportați la mediul de desfășurare, particularitățile și prioritățile activității. Spre exemplu:

Pi - parcul inventar de automobile

Pa - parcul activ

Pb - parcul bun; Pb mai mare sau egal Pa

Pimob - Parcul imobilizat; pe cauze: RT – revizii tehnice ; LS – lipsa șofer etc.

CUP - coeficientul de utilizare a parcului

CUC - coeficientul de utilizare a capacității de încărcare

CUPs - coeficientul de utilizare a parcurului (% cu încărcătură - comparativ cu deplasarea fără pasageri sau marfă)

După caz, acești indicatori pot intra în discuție în ideea identificării modalităților de utilizare mai intensiva, eficienta, a autovehiculelor, dar cu condiția îndeplinirii prioritare a calității suportului, respectiv evitării disfuncțiilor în operare.

De interes deosebit se dovedesc indicatorii economici, cum ar fi cel global al cheltuielilor totale aferente unui km. rulat. Odată corect definiți, în condițiile utilizării informațiilor concrete extrase din activitatea curentă, se vor putea face analizele ce vor conduce nemijlocit la mărirea performanței activității.

IV.2.2 Stabilirea și aplicarea de măsuri și mecanisme eficiente de raportare și control al utilizării resurselor (umane, materiale, de timp)

În organizarea activității Serviciului de Transporturi al SRR trebuie să se regăsească:

IV.2.2.1 Evidența sistematizată a parcului auto

Se urmărește realizarea unei evidențe a parcului auto în format electronic pe o „foaie de calcul”, utilizând aplicații din programul Excel (în cazul în care nu există un soft specific și dedicat

activității de transporturi). Această evidență trebuie să fie realizată într-o formă sintetică, ușor de utilizat, cu posibilități de sortare și filtrare după orice criterii dorite, astfel încât această evidență a parcului auto să poată fi folosită ulterior la crearea oricăror alte documente gen raportare sau situație statistică.

IV.2.2.1.1 Ex. Parc auto

Acest exemplu este scos din contextul unui parc auto și este un model al modului în care este de dorit să apară această evidență.

PARC AUTO										
Nr. crt.	Nr. înmatriculare	Marcă	Tip	An fabricație	Serie șasiu	Cod motor	Capacitate cilindră [cmc]	Pute-re [Kw]	Masa tot. maxim autoriz. [kg]	Observații
1	AG 01 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72277	MH 302	2.402	66,22	3.500	
2	AG 02 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72278	MH 302	2.402	66,22	3.500	
3	AG 03 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72279	MH 302	2.402	66,22	3.500	
4	AG 01 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72280	MH 302	2.402	66,22	3.500	
5	AG 04 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72281	MH 302	2.402	66,22	3.500	
6	AG 05 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72282	MH 302	2.402	66,22	3.500	
7	AG 06 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72283	MH 302	2.402	66,22	3.500	
8	AG 07 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72284	MH 302	2.402	66,22	3.500	
9	AG 08 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72285	MH 302	2.402	66,22	3.500	
10	AG 09 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72286	MH 302	2.402	66,22	3.500	
11	AG 10 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72287	MH 302	2.402	66,22	3.500	
12	AG 11 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72288	MH 302	2.402	66,22	3.500	
13	AG 12 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72289	MH 302	2.402	66,22	3.500	
14	AG 13 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72290	MH 302	2.402	66,22	3.500	
15	AG 04 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72291	MH 302	2.402	66,22	3.500	
16	AG 15 DRT	Mitsubishi	Canter	2008	JFOLXTTFL5M72292	MH 302	2.402	66,22	3.500	

IV.2.2.1.2 Dosare cazier auto

Fiecare autovehicul al instituției trebuie să aibă un dosar cazier, în care se vor afla următoarele documente:

- copie după factura de achiziție a autovehiculului;
- copie după declarația vamală de import a autovehiculului (dacă este cazul);
- copie după contractul de leasing al autovehiculului (dacă este cazul);
- cartea de identitate a autovehiculului;
- copie după certificatul de înmatriculare a autovehiculului;
- copie după inspecția ITP a autovehiculului;
- copie după asigurarea de răspundere civilă a autovehiculului;
- copie după polița de asigurare CASCO a autovehiculului;
- procesul verbal de predare primire a autovehiculului.

Șeful de serviciu va îndruma această activitate și va urmări și monitoriza existența acestor documente.

IV.2.2.1.3 FAZ-uri (Fișa activității zilnice)

Lunar vor fi întocmite FAZ-uri pentru fiecare autovehicul în parte. Acestea se vor realiza în baza foilor de parcurs colectate în luna respectivă de la fiecare autovehicul, precum și a verificărilor făcute de Coordonatorul de exploatare a datelor înscrise la bordul tuturor autovehiculelor. Utilizarea foilor de parcurs auto și întocmirea FAZ-urilor sunt obligatorii, fiind impuse de legislația în vigoare. FAZ-urile au rolul de a reflecta sintetic rulajele fiecărui autovehicul, consumurile de combustibili și lubrifianți, precum și planificarea operațiunilor de întreținere tehnică (revizii tehnice).

Șeful de serviciu va îndruma și monitoriza această activitate.

IV.2.2.2 Norme interne de exploatare a autovehiculelor

Se expun mai jos, succint, câteva reguli ce trebuie urmate în activitatea proprie.

IV.2.2.2.1 Instrucțiunile generale

Fiecare utilizator (conducător auto), la primirea în folosință a autovehiculului, va fi instruit de Coordonatorul de exploatare cu privire la modul de utilizare a autovehiculului conform normelor tehnice ale acestuia și conform normelor interne impuse de instituție, precum și al normelor impuse de legislația muncii, PSI și „Codul rutier”. Cu această ocazie, fiecărui utilizator (conducător auto) i se va înmâna un pliant realizat de Șeful de serviciu cu privire la normele ce trebuie respectate și diferite informații utile pentru situații nedorite. Acest lucru va fi consemnat în procesul verbal de predare - primire a autovehiculului.

IV.2.2.2.2 Instrucțiunile periodice

Fiecare utilizator (conducător auto) va fi instruit periodic de Coordonatorul de exploatare, recomandându-se termenele și periodicitatea impuse de legislația în vigoare, cu privire la modul de utilizare a autovehiculului, conform normelor tehnice ale acestuia, conform normelor interne impuse de instituție, precum și al normelor impuse de legislația muncii, PSI și „Codul rutier”. Coordonatorul de exploatare va întocmi procese verbale de instruire profesională, pentru protecția muncii și PSI și va completa fișele de protecția muncii conform legislației muncii, normelor PSI și normelor impuse de ARR.

Șeful de serviciu va urmări și monitoriza această activitate.

IV.2.2.3 Urmărirea exploatării autovehiculelor conform normelor și legilor

IV.2.2.3.1 Verificarea stării tehnice a autovehiculelor

Coordonatorul de exploatare și Coordonatorul tehnic vor verifica periodic și ori de câte ori este nevoie precum și prin sondaj, starea tehnică și de curățenie a autovehiculelor instituției și vor lua măsuri după caz. Vor face mențiuni asupra controlului în foile de parcurs și prin procese verbale. Șeful de serviciu va monitoriza activitatea.

IV.2.2.4 Organizarea activităților de întreținere și reparații ale parcului auto

IV.2.2.4.1. Planificarea operațiilor de întreținere tehnică auto

În baza datelor statistice cu privire la PMZ (parcursul mediu zilnic) al fiecărui autovehicul, Coordonatorul tehnic va întocmi grafice de planificare a reviziilor tehnice pentru toate autovehiculele companiei. La baza acestor grafice vor sta FAZ-urile auto (Fișele activităților zilnice). Aceste grafice pot fi realizate pe o „foaie de calcul”, utilizând aplicațiile programului Excel, iar datele scadente, prin formule specifice, vor fi evidențiate în această foaie de calcul, în care vor apărea avertizări cu anticipație stabilită.

Se prezintă un model al modului în care este de dorit să apară această evidență:

23.01.2011		PLANIFICARE R. T.													
Nr. crt	Nr. Înmatriculare	Filia-la	Desti-nație	Nume și prenume	Marca	Tip	Km început luna	Km sfarsit luna	PMZ [km]	Km la zi	Periodi-citatea RT [km]	Ultimul RT	Următorul RT	Data următorului RT	Observații
1	B 01 ELT	B	M	Popescu Aurel	Ford	Connect	20.050	22.115	68,83	23.492	20.000	20.000	40.000	19.09.11	
2	B 02 ELT	B	M	Tomesou Radu	Ford	Connect	21.500	23.700	73,33	25.167	20.000	20.000	40.000	13.08.11	
3	B 03 ELT	B	M	Adam Ion	Ford	Connect	35.700	38.100	80,00	39.700	20.000	20.000	40.000	26.01.11	
4	B 04 ELT	B	M	Petou Vsile	Ford	Connect	33.200	35.950	91,67	37.783	20.000	20.000	40.000	16.02.11	
5	B 05 ELT	B	M	Toma Doru	Ford	Connect	44.355	46.130	59,17	47.313	20.000	40.000	60.000	25.08.11	
6	B 06 ELT	B	M	Ionesu Ghe	Ford	Connect	30.210	32.914	90,13	34.717	20.000	20.000	40.000	22.03.11	
7	B 07 ELT	B	M	Dumitru Tudor	Ford	Connect	55.390	57.990	86,67	59.723	20.000	40.000	60.000	26.01.11	
8	B 08 ELT	B	M	Anton Mirian	Ford	Connect	33.458	35.530	69,07	36.911	20.000	20.000	40.000	08.03.11	
9	B 09 ELT	B	M	Costea Eugen	Ford	Connect	22.255	24.357	70,07	25.758	20.000	20.000	40.000	14.08.11	
10	B 10 ELT	B	M	Panduru Radu	Ford	Connect	42.426	44.878	81,73	46.513	20.000	40.000	60.000	07.07.11	
11	B 11 ELT	B	M	Florea Marin	Ford	Connect	43.126	46.278	71,73	46.713	20.000	40.000	60.000	27.07.11	
12	B 12 ELT	B	M	Voinea C-tin	Ford	Connect	60.117	62.635	83,93	64.314	20.000	60.000	80.000	28.07.11	
13	B 13 ELT	B	M	Bălan Mihai	Ford	Connect	22.234	24.908	89,13	26.691	20.000	20.000	40.000	21.06.11	
14	B 14 ELT	B	M	Badea Călin	Ford	Connect	21.345	23.890	84,83	25.587	20.000	20.000	40.000	11.07.11	
15	B 15 ELT	B	M	Stoica Dan	Ford	Connect	19.554	21.760	73,53	23.231	20.000	20.000	40.000	08.09.11	
16	B 16 ELT	B	M	Popa Virgil	Ford	Connect	19.443	21.556	70,43	22.965	20.000	20.000	40.000	21.09.11	
03.01.2011															

Șeful de serviciu va urmări și monitoriza această activitate.

IV.2.2.4.2 Evidența scadențelor specifice autovehiculelor

În funcție de periodicitățile de efectuare, se vor evidenția datele scadente de expirare a asigurărilor CASCO, a RCA –urilor, a ITP-urilor, a altor scadente (ex. Numere de circulație provizorii) și se vor întocmi grafice de pentru toate autovehiculele instituției. Ele pot fi realizate pe o „foaie de calcul”, utilizând aplicații ale programului Excel, iar datele scadente, prin formule specifice, vor fi evidențiate în această foaie de calcul, în care vor apărea avertizări cu anticipație stabilită.

Se prezintă un exemplu de evidențiere al scadențelor specifice autovehiculelor dintr-un parc auto:

		SCADENȚE														
		CASCO							RCA		ITP	Rovignetă	Tahograf		Insp. ISCIR	Licență ex.
Nr. crt	Nr. Înmatriculare	Compania de asigurări	Nr. Poliță de asigurare	Valoare primei anuale	Prima [%]	Valoarea asigurată	Moneda	Data expirării	Compania de asigurare	Data expirării	Data scadență ITP	Data expirării	Data scadență inspecție [2 ani]	Data scadență calibrare [6 ani]	Data scadență ISCIR	Data scadență Licență ex.
7	B108089	Allianz Tînac	3571423/19.04.2006	565,00	9,25	6.110,00	EURO	19-Apr-11	OMNIA	18.apr.11	28.apr.11	18-Apr-11				
8	B136299/09.10	Allianz Tînac	4858554/25.09.2006	557,00	3,12	17.850,00	EURO	1-Oct-11	Allianz	31.jan.11	28.jan.11	NU			21-Mar-11	
9	B141857/09.11	Allianz Tînac	4859368/20.10.2006	774,00	4,09	18.921,00	EURO	22-Oct-11	Allianz	31.dec.11	28.apr.11	NU			21-Mar-11	
10	B143898/09.11	Allianz Tînac	4859368/20.10.2006	774,00	4,09	18.921,00	EURO	22-Oct-11	Allianz	31.jan.11	28.apr.11	NU			21-Mar-11	
11	B-20885/08.11	Allianz Tînac	2923860/16.11.2004	1.630,00	7,19	22.655,17	EURO	16-Nov-11	Allianz	31.dec.11	28.apr.11	29-Nov-11	12-Jun-11	20-Mar-12	21-Mar-11	29-Mar-11
12	B-21441/08.11	Allianz Tînac	2923860/16.11.2004	1.609,00	7,19	22.365,41	EURO	16-Nov-11	Allianz	31.dec.11	28.apr.11	29-Nov-11	28-Nov-11	20-Mar-12	21-Mar-11	29-Mar-11
13	B-21608/08.11	Allianz Tînac	2923860/16.11.2004	1.609,00	7,19	22.365,41	EURO	16-Nov-11	Allianz	31.dec.11	28.apr.11	29-Nov-11	30-Nov-11	20-Mar-12	21-Mar-11	29-Mar-11
14	B30RUB	NU	NU	0,00	0,00	1,00	NU	ASIRDM	06.mar.11	28.apr.11	31-Jan-11					
15	B-35672/04.08	Allianz Tînac	2964761/18.03.2005	610,00	5,67	10.762,00	EURO	28-Jan-11	ARDAF	17.mar.11	28.apr.11	22-Mar-11				
16	B-35673/04.08	Allianz Tînac	2964761/18.03.2005	610,00	5,67	10.762,00	EURO	28-Jan-11	ARDAF	17.mar.11	28.apr.11	22-Mar-11				
17	B-35674/04.08	Allianz Tînac	2964761/18.03.2005	554,00	5,66	9.784,00	EURO	28-Jan-11	ARDAF	17.mar.11	28.jan.11	22-Mar-11				
18	B-35678/04.08	Allianz Tînac	2964761/18.03.2005	610,00	5,67	10.762,00	EURO	28-Jan-11	ARDAF	17.mar.11	28.apr.11	22-Mar-11				
19	B-35679/04.08	Allianz Tînac	2964761/18.03.2005	610,00	5,67	10.762,00	EURO	28-Jan-11	ARDAF	17.mar.11	28.apr.11	22-Mar-11				
20	B-35681/04.08	Allianz Tînac	2964761/18.03.2005	610,00	5,67	10.762,00	EURO	28-Jan-11	ARDAF	27.jan.11	28.jan.11	22-Mar-11				
21	B-389/08.11	Allianz Tînac	1582336/18.10.2005	2.638,00	5,14	51.341,00	EURO	17-Oct-11	OMNIA	16.oct.11	28.apr.11	27-Nov-11	5-Nov-11	20-Mar-12	21-Mar-11	29-Mar-11
22	B-394/08.11	Allianz Tînac	1582336/18.10.2005	2.638,00	5,14	51.341,00	EURO	17-Oct-11	OMNIA	16.oct.11	28.apr.11	26-Jan-11	31-Jan-11	20-Mar-12	25-Jan-11	29-Mar-11
23	B-399/08.11	Allianz Tînac	1582336/18.10.2005	2.638,00	5,14	51.341,00	EURO	17-Oct-11	OMNIA	16.oct.11	28.apr.11	27-Nov-11	30-Oct-11	20-Mar-12	29-Mar-11	29-Mar-11
24	B-42-LAK	Allianz Tînac	2976055/06.02.2005	1.817,00	5,66	32.100,00	EURO	16-Feb-11	Allianz	08.mar.11	28.apr.11	2-Apr-11	18-Mar-11	20-Mar-12	29-Jan-11	29-Mar-11

Șeful de serviciu va urmări și monitoriza această activitate.

IV.2.2.4.3 Planificarea operațiilor de întreținere tehnică și inspecție ISCIR a instalațiilor de ridicat

În baza datelor statistice cu privire la orele de funcționare ale fiecărei instalații de ridicat, se vor întocmi grafice de planificare a reviziilor tehnice pentru toate acestea. La baza acestor grafice vor sta livretele de utilaje ale instalației. Ele pot fi realizate pe o „foaie de calcul”, utilizând programul Excel, iar datele scadente, prin formule specifice, vor fi evidențiate în această foaie de calcul, în care vor apărea avertizări cu anticipație prestabilă.

Coordonatorul tehnic va urmări și monitoriza această activitate.

IV.2.2.4.4 Unități service

Operațiunile de întreținere tehnică și reparații curente se vor realiza numai în ateliere service autorizate. În perioada de garanție, aceste operațiuni vor se vor efectua numai în service-urile agreate de vânzător. Se vor întocmi după caz contracte de colaborare cu aceste ateliere service. Coordonatorul tehnic, de comun acord cu responsabilii atelierelor service, va stabili datele de prezentare la service pentru efectuarea acestor operațiuni. Tot acesta va monitoriza calitatea operațiilor de întreținere și reparație, încadrarea în termene rezonabile de finalizare, precum și în costuri normale și modalități de plată avantajoase.

IV.2.2.4.5 Piese de schimb

Coordonatorul economico-administrativ, împreună cu Coordonatorul tehnic se va ocupa de procurarea pieselor de schimb și accesoriilor auto și va urmări întocmirea, după caz, de contracte de colaborare cu diverși furnizori de piese de schimb și accesorii auto. Va urmări să găsească la aceștia cel mai bun raport calitate preț, precum și termene de livrare rezonabile și modalități de plată avantajoase.

IV.2.2.4.6 Spălare și igienizare auto

Coordonatorul tehnic va urmări întocmirea, după caz, de contracte de colaborare cu spălătorii auto pentru operațiuni de spălare și igienizare auto și va întocmi grafice de prezentare pentru efectuarea acestor operațiuni. Seful de serviciu va monitoriza buna calitate a acestora, încadrarea în costuri minime și modalități de plată avantajoase.

IV.2.2.5 Evidența consumurilor și cheltuielilor

IV.2.2.5.1 Evidența cheltuielilor pentru operațiuni de întreținere și reparații

Coordonatorul tehnic va întocmi evidența cheltuielilor pentru operațiuni de întreținere și reparații ale autovehiculelor instituției. Această evidență va avea la bază toate facturile de întreținere și reparații auto, precum și facturile de achiziții piese de schimb și accesorii auto. De asemenea, va evidenția și comenzile de întreținere și reparație emise către atelierul companiei. Această evidență poate fi realizată pe o „foaie de calcul”, utilizând programul Excel. Seful de serviciu va urmări încadrarea în bugetul de cheltuieli aprobat pentru operațiunile de întreținere și reparații auto.

Acest exemplu este scos din contextul unui parc auto și este un model al modului în care se dorește să apară această evidență.

RT		RC	Anv.	Accident	RAR	Acum.	O. Inv.							
CHELTUIELI AUTO														
Hr. Crt	Ziua	Luna	Anul	Km	Hr. Inmatriculare	Destinație	Centru de cost	Marca	Tip	Nume prenume	Denumirea operației	Valoare piese si materiale	Valoare manopera	Total [ROI] TVA inclus
7			2011		AG 06 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Dumitru Tudor	Buget			-10.000,00
8			2011		AG 07 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Anton Mirian	Buget			-10.000,00
9			2011		AG 08 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Costea Eugen	Buget			-10.000,00
10			2011		AG 09 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Panduru Radu	Buget			-10.000,00
11			2011		AG 10 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Florea Marin	Buget			-10.000,00
12			2011		AG 11 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Voinea C-tin	Buget			-10.000,00
13			2011		AG 12 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Bălan Mihai	Buget			-10.000,00
14			2011		AG 13 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Badea Călin	Buget			-10.000,00
15			2011		AG 04 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Stoica Dan	Buget			-10.000,00
16			2011		AG 15 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Popa Virgil	Buget			-10.000,00
1	3	1	2011		AG 01 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Popescu Aurel	RC	155,00		155,00
2	4	1	2011		AG 02 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Tomescu Radu	RC		187,00	187,00
3	5	1	2011		AG 03 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Adam Ion	O. Inv.			24.037,61
4	6	1	2011		AG 01 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Petcu Vsile	RC	163,00		163,00
5	7	1	2011		AG 04 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Toma Doru	RC	856,80	420,07	1.276,87
6	8	1	2011		AG 05 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Ionesu Ghe	RC	49,00		49,00
7	9	1	2011		AG 06 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Dumitru Tudor	RAR		516,10	516,10
8	10	1	2011		AG 07 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Anton Mirian	Anv.	210,00		210,00
9	11	1	2011		AG 08 DRT	M	B	Mitshubishi	Canter	Costea Eugen	RT	363,80	151,58	515,38

Urmărirea scadențelor facturilor către furnizorii servicii, precum și a celor de piese și materiale auto.

FACTURI FURNIZORI											
23-Jan-11											
Nr. Cst.	Furnizor	Luna	Nr. factur	Data	Termen de plata [zile]	Valoarea	Data scadent	Valoare achitata	Nr. Doc. Plata	Rest de plata	Observatii
1	Master Hyperion Service	ian	382	12-Jan-11	7	187,00	19-Jan-11	0,00	OP	187,00	
2	Auto Shop Service	ian	605	12-Jan-11	7	155,00	19-Jan-11	0,00	OP	155,00	
3	RAR	ian	0681 031	14-Jan-11	0	516,10	14-Jan-11	516,10	Chit	0,00	
4	Cautis	ian	100	15-Jan-11	7	24.037,61	22-Jan-11	0,00	OP	24.037,61	
5	Auto Shop Service	ian	607	16-Jan-11	7	163,00	23-Jan-11	0,00	OP	163,00	
6	Smart Digital	ian	2	16-Jan-11	7	210,00	23-Jan-11	0,00	OP	210,00	
7	Carra Impex	ian	100351	18-Jan-11	7	1.276,87	25-Jan-11	0,00	OP	1.276,87	
8	Toyo Motor Center	ian	20502	18-Jan-11	2	1.655,49	20-Jan-11	0,00	OP	1.655,49	
9	Eurial Invest	ian	013 2545	19-Jan-11	0	983,13	19-Jan-11	983,13	OP	0,00	
10	City Center	ian	7107575	19-Jan-11	10	452,44	29-Jan-11	0,00	OP	452,44	
11	Auto Shop Service	ian	633	19-Jan-11	7	125,00	26-Jan-11	0,00	OP	125,00	
12	Cautis	ian	146	20-Jan-11	7	23.901,99	27-Jan-11	0,00	OP	23.901,99	
13	RAR	ian	069 0834	20-Jan-11	0	516,25	20-Jan-11	516,25	Chit	0,00	
14	RAR	ian	067 8614	21-Jan-11	0	83,75	21-Jan-11	83,75	Chit	0,00	
15	Cautis	ian	163	21-Jan-11	7	24.043,84	28-Jan-11	0,00	OP	24.043,84	

IV.2.2.6 Accidente, avarii, deteriorări, furturi și recuperare daune auto

IV.2.2.6.1. Accidente, avarii și deteriorări auto

Accidentele auto pot fi de mai multe feluri:

- accident produs din vină proprie a conducătorului auto angajat al instituției
- accident produs din vina altui conducător auto;
- accident produs cu autor necunoscut.

La rândul lor acestea pot fi:

- daune minore;
- daune majore;
- daune totale.

De asemenea, ele mai pot fi clasificate:

- fără vătămări corporale;
- cu vătămări corporale;
- cu decese.

Desigur, Șeful de serviciu va trata fiecare caz în parte, în funcție de situație. El va consilia fiecare utilizator (conducător auto) care se va afla într-o situație de acest gen, când acesta va face declarația de accident.

IV.2.2.6.2 Întocmirea dosarului de daună auto

Seful de serviciu va monitoriza întocmirea dosarului de daună auto, după ce s-a luat legătura cu compania de asigurări și s-a anunțat despre producerea evenimentului. Dosarul de daună auto conține următoarele documente:

- înștiințare către compania de asigurări;
- proces verbal de accident (furt, deteriorare);
- copie după autorizația de reparație;
- copie după polița de asigurare;
- copie după certificatul de înmatriculare al autovehiculului;
- copie după C. I. a utilizatorului (conducătorului auto);
- copie după permisul de conducere al utilizatorului (conducătorului auto);
- declarația utilizatorului (conducătorului auto) cu privire la accident;
- nota de constatare a inspectorului de daune de la societatea de asigurări;
- fotografiile ale daunelor și plăcuței de identificare ale autovehiculului;
- toate facturile de reparații și achiziții piese de schimb pentru remedieri;
- cerere de despăgubire a pagubei;
- dovada despăgubirii pagubei (documente de plată).

IV.2.2.6.3 Remedierea avariilor în urma accidentelor

Coordonatorul tehnic se ocupă de introducerea în reparație a autovehiculelor accidentate, în ateliere specializate și autorizate, de regulă în cele agreate de societatea de asigurări care va despăgubi dauna. Dacă autovehiculul nu se poate deplasa cu resurse proprii din cauza avariilor, va apela la societăți de transporturi specializate în tractări auto. Coordonatorul tehnic va monitoriza calitatea reparațiilor, încadrarea în termene rezonabile de finalizare, precum și în costuri normale și modalități de plată avantajoase, pe cât posibil prin decontare directă între unitatea service și societatea de asigurări. Coordonatorul tehnic se va ocupa și de procurarea pieselor de schimb necesare acestor reparații, de la diverși furnizori de piese de schimb și accesorii auto, după caz. Va urmări să găsească la aceștia cel mai bun raport calitate preț, precum și termene de livrare rezonabile și modalități de plată avantajoase.

IV.2.2.6.4 Sancțiuni

În cazul în care instituția, prin politica sa, își sancționează salariații pentru producerea accidentelor din vină proprie, Coordonatorul tehnic va întocmi notele de imputare sau de penalizare, conform reglementărilor interne.

IV.2.2.7 Bugetul pentru cheltuieli auto

IV.2.2.7.1 Bugetul pentru anvelope

Pe baza stabilirii PMZ-urilor (parcursurilor medii zilnice) fiecărui autovehicul din cadrul companiei, coroborat cu periodicitatea înlocuirii anvelopelor și cu prețul unitar al acestora, ținând seama și de faptul că pe timp de iarnă vor fi folosite anvelope speciale pentru acest anotimp, Coordonatorul tehnic va întocmi bugetul pentru anvelope al instituției.

IV.2.2.7.2 Bugetul pentru acumulatori

Pe baza periodicității de înlocuirii a acumulatorilor, coroborat cu prețul unitar al acestora, Coordonatorul tehnic va întocmi bugetul pentru acumulatori .

IV.2.2.7.3 Bugetul pentru operațiuni de spălări și igienizări auto

Pe baza stabilirii PMZ-urilor (parcursurilor medii zilnice) fiecărui autovehicul din cadrul companiei, coroborat cu periodicitatea operațiunilor de spălări și igienizări auto și cu prețul mediu al acestora, Coordonatorul tehnic va întocmi bugetul pentru operațiuni de spălări și igienizări auto.

IV.2.2.7.4 Bugetul pentru operațiuni de întreținere tehnică RT

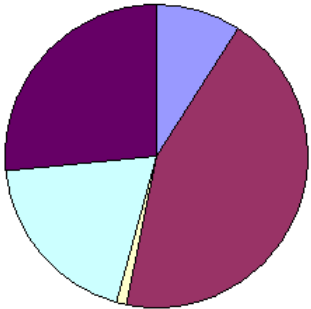
Pe baza stabilirii PMZ-urilor (parcursurilor medii zilnice), fiecărui autovehicul din cadrul instituției, coroborat cu periodicitatea operațiunilor de întreținere tehnică RT, Coordonatorul tehnic va întocmi bugetul pentru operațiuni de întreținere tehnică RT al instituției .

IV.2.2.7.5 Bugetul pentru reparații curente auto

Reparațiile curente (RC) sunt acelea care remediază defecțiunile survenite întâmplător, neplanificat la autovehicule. Vor fi luate în calcul numai acele defecțiuni care nu intră sub acoperirea garanțiilor. Costurile acestor genuri de reparații pot fi cuantificate în funcție de valoarea de inventar a autovehiculului, de rulajul acestuia și de vechime. Ele pot fi estimate în cazul vehiculele de transport marfă, în jur de 2-3% din valoarea de inventar a autovehiculului pentru fiecare 100.000 km rulați pentru primii 300.000 km de utilizare și în jur de 4-5% din valoarea de inventar pentru fiecare 100.000 km rulați la o activitate de peste 300.000 km de utilizare. La autoturisme, aceste cheltuieli pot fi estimate în jur de 2-3% din valoarea de inventar a autovehiculului pentru fiecare 100.000 km rulați pentru primii 120.000 km de utilizare și în jur de 4-5% din valoarea de inventar pentru fiecare 100.000 km rulați la o activitate de peste 120.000 km de utilizare. Pe baza acestor cuantificări, coroborate cu PMZ-urile (parcursurile medii zilnice) ale fiecărui autovehicul din cadrul instituției, coordonatorul tehnic va întocmi bugetul pentru reparații curente.

Acest exemplu este scos din contextul unui parc auto si este un model al modului în care se dorește să apară această evidență

BUGET MENTENANȚĂ AUTO										
Nr. crt.	Vehicul	Marcă	Tip	Cost scoatere din conservare [Lei]	Cost anual anvelope [Lei]	Cost anual acumulatori [Lei]	Cost anual RT [Lei]	Cost anual RC [Lei]	TOTAL cost anual mentenanță [Lei]	Cost unitar mentenanță [Lei/km]
1	Autotractor cu șa	Volvo	FH13/540	0	702.000	13.500	324.000	487.620	1.527.120	0,24
2	Semiremorcă auto	Kargobul	Schmitz	0	453.600	0	155.520	174.150	783.270	0,12
3	Autotractor cu șa	Volvo	FH12/420	0	124.800	3.600	57.600	129.600	315.600	0,27
4	Semiremorcă auto	Kargobul	Schmitz	0	80.640	0	27.648	30.960	139.248	0,12
5	Autocamion cu braț	Volvo	FH13	0	65.000	3.000	30.000	29.025	127.025	0,21
6	Autoturism	Dacia	Logan	0	15.000	2.500	7.200	8.708	33.408	0,04
7	Autoturism	Toyota	Avensis	0	18.000	2.500	10.800	17.415	48.715	0,05
8	Autocamion	Volvo	7,5 t	150.500	47.481	10.500	35.986	32.237	276.704	0,28
9	Autocamion	Mitshubishi	Canter	172.000	51.408	5.333	31.987	30.702	291.431	0,26
				322.500	1.557.929	40.933	680.741	940.417	3.542.520	



- Cost scoatere din conservare [Lei]
- Cost anual anvelope [Lei]
- Cost anual acumulatori [Lei]
- Cost anual RT [Lei]
- Cost anual RC

Apreciez ca propunerile prezentate mai sus – procese de implementare a unor mecanisme, algoritmi, proceduri specifice profesionale de administrare eficientă a parcului auto – vor conduce la îndeplinirea obiectivelor și la realizarea priorităților stabilite pentru activitatea de transport, încadrându-se în limitele dorite de utilizare a potențialului uman, material și financiar pe care serviciul îl deține.