Некоторые владельцы транспортных предприятий считают, что воруют топливо только дальнобойщики, где-то приписывая сотню-другую километров, где-то сэкономив на правильном управлении авто. Есть такие, кто говорит, что они в курсе воровства топлива, но настаивают на позиции, что «если водитель захочет, то все равно украдет» или «берут, но немного- у них все равно низкая зарплата». Этим самым ставя себя в глупейшую позицию- зная, что тебя обворовывают, портят бизнес, на который потрачено не один год, множество усилий и средств, заведомо отказываются бороться с этим и сделать его рентабельнее. А почему?

Первый момент, о котором говорилось выше- они не верят в эффективность данных систем. Второй момент, ставший очень актуальным в последнее время- приобретение наиболее дешевого варианта у компании- однодневки, перепродающей какое-то оборудование, очень дешево, с минимальной абонплатой и т.д. (об этом можно подробнее прочитать в статье «Анализ ситуации на рынке систем мониторинга»). И третий вариант- сговор сотрудников внутри компании, начиная от водителя, автомеханика, начальника гаража и заканчивая директорами по логистике и руководителями транспортного отдела». Да, да- здесь все в доле. Особенно, в крупных компаниях, где большой автопарк и заинтересованным в успешном ведении бизнеса очень сложно контролировать этот аспек.

Водители во всей криминальной цепочке оказываются одними из самых "скромных". Воровство со стороны водителей составляет порядка 10-25% от выписанного компанией горючего. Дальше можно будет ознакомиться с таблицами. В которые каждый второй не верит, но это так.

Итак, мы опишем несколько наиболее распространенных методов кражи топлива. Их

можно условно разделить на два способа, которые уже далее порождают свои гибриды в зависимости от ситуации:

1. Слив и схожие способы.
2. Махинации при участии АЗС

Слив.

Классическая схема. Она является наименее простой, но малоэффективной для заинтересованных лиц. Слив большого количества топлива из бака в канистры трудоемкий и неприятный метод, который к тому же требует больших затрат времени. Зачастую слитое топливо продается знакомым для заправки личного авто на 1, максимум 2 гривны дешевле рыночной цены или постоянным клиентам, которые по звонку забирают весь слитый объем. Этот метод практически нейтрализован внедрением систем контроля транспорта. Бывают изыски, когда делают дополнительное дно или просверливают отверстие в баке, через которое по трубке постоянно по чуть-чуть сцеживается топливо даже при движении в дополнительно установленную емкость. Такие случае малочисленны, но существуют и говорят уже о полностью запущенном транспортном хозяйстве.

Как правило, водители списывают топливо по нормам, а расходуют – по факту. А разница уходит либо в собственную машину, либо чуть ниже официальной цены – случайным знакомым.

Особенно хочется выделить масштабы махинаций на закрытых транспортных предприятиях, где слив топлива достигает поистине промышленных масштабов.

Случай из опыта. "Топливозаправщик всегда присутствует в снабжении внутренних АЗС, находящихся на территории предприятий, - говорит руководитель одного крупного транспортного предприятия, - значит, и участвует в распределении сливаемого топлива". Он может свободно вывезти любое количество топлива за охраняемый периметр и там его реализовать. С одного бензовоза в сутки сливается до тонны горючего. Как это происходит? "При заправке водители бензовозов применяют разного рода технические приспособления, в том числе магниты, чтобы счетчик фиксировал меньший объем заливаемого топлива, чем реально поступает".

Как победили. Полноценная система контроля уровня топлива и бензораздачи.

Представляет собой установленные на бензовоз и приемники топлива счетчики, прием параметров по которым синхронизирован в режиме реального времени. В случае отличия показаний, которые отображаются на графиках, пусть даже и небольшой систематичности, сразу же говорят о нарушениях. Система оснащена RFID-идентификацией водителей, что позволяет точно идентифицировать при каком водителе произошло нарушение. Дополнительное преимущество- что таким образом отсекаются невиновные водители которые заправлялись за смену, по итогам которой было выявлено нарушение.

Для борьбы с воровством топлива компании с автопарком начали внедрять системы контроля транспорта. Некоторые «по-старинке» используют данные с тахографа и одометров, беспрецедентно доверяя показаниям этих приборов. Этот способ обмана самый простой, но наиболее популярный называется «приписка лишнего километража». Наиболее легкий способ списать или недолить необходимое топливо. Часто водители ссылаются на погрешность GPS,. Широко известно, что она порядка 10%, но каким-то странным образом J эта погрешность всегда в большую сторону.

Случай из опыта. Для борьбы с "накручиванием" одометра место его расположения на панели и все возможные пути доступа пломбируются. Но водители нашли выход: они выводят из строя трос, передающий информацию на прибор, а во время замены (ее они, как правило, производят сами, но с санкции механика) делают дополнительную "врезку", к которой потом легко подключается моторчик для "накручивания" километров.

Случай из опыта 2. Крупное областное предприятие внедрило систему контроля транспорта SkyFleet и по итогам двух недель работы направило нам официальный запрос с требованием «исправить» ошибки, которые система показывает по километражу. По путевым листам подавалось 100-120 км за день, по системе мониторинга- 20-30 км. После этого посадили «хвост» с представителем нашей компании и представителем заказчика и следили целый день за авто. В конце рабочего для «путевка» была сдана на 90 км, а система и «хвост» насчитали по 27 км. Всех водителей постепенно сменили в течении 3х месяцев

Но все эти способы не дают реальных результатов. Реальный расход топлива существенно отличается от математических показателей. Ведь не учитывается множество факторов. Таких как:

- использование кондиционера,

- метеорологических условий,
- изношенности покрышек,
- загруженности авто (пустой MAN 23463 съедает 20 литров, а с грузом 15 тонн- 35 литров),
- покрытия дороги,
- включения морозильной камеры,
- использование доп.двигателей и т.д.

Махинации при участии АЗС

И теперь мы переходим к интересному и хитроумному способу воровства топлива. Долго его даже описывать не будем. Поскольку схема довольно проста. Этот метод в наши дни стал наиболее популярным и безопасным для водителей. Суть его состоит в том, что водитель приобретает чеки уже непосредственно на АЗС на интересующее его количество литров, после чего заправляется на меньшее количество, чем оплачивает его организация, а разницу кладет себе в карман. После чего в бухгалтерию сдается «правильный чек».

Также довольно распространены заправки «чужих» машин по своей топливной карте. В сговор с персоналом АЗС вступают не только сами водители, но и управляющие среднего звена транспортных компаний, договариваясь уже с руководителями заправок. О этих схемах знает и руководство заправок, но менять что-либо особо не спешит, поскольку терять таких клиентов очень не выгодно- останется только парк личного автотранспорта.

Как сопротивляться

По правде говоря, полностью избежать хищения невозможно. Но минимизировать потери вполне реально. Предлагаемая нами система контроля транспорта и топлива позволяет получать данные непосредственно из топливного бака автомобиля- если был «недолив» или «слив» система обязательно его покажет или ее преднамеренно выведут из строя. В первом и втором случае разговор с водителем короткий.

Нами разработан комплексный метод подхода к внедрению систем контроля топлива и

автотранспорта. Первый шаг- административный. Мы помогаем организовать новую систему контроля и сдачи путевых листов, и предоставляем уже готовую схему внутреннего документооборота компании (договора о материальной ответственности водителей, схема сдачи путевых листов и т.д.), проводим инструктаж персонала по осмотру топливных систем своих автомобилей, разъяснительные работы среди водителей. Второй этап- технический. Он подразумевает обучение операторов, контролирующих автомобили при помощи нашей системы мониторинга, правильно видеть и понимать ситуации и конкретные отдельные случаи пользования системой мониторинга.

Случай из опыта . Исчерпав все возможные способы обмана и вывода системы мониторинга автотранспорта SkyFleet, водители одного донецкого предприятия, всем составом придумали следующую схему- в условленное время все включают «грушилки» сигнала, во время чего все сливают равное количество топлива. Первонал сразу начал грешить на сбой системы- «как же так, одновременно все автомобили перестали подавать корректную информацию». Но уже после второго подобного случая, благодаря нашим существующим техническим средствам, водители были пойманы.

Статья представлена с разрешения компании Технотон, ссылка на сатью.