

А.П. АНИСИМОВ

# ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЛАНИРОВАНИЕ РАБОТЫ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

ИЗДАТЕЛЬСТВО  
«ТРАНСПОРТ»



**АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВИЧ АНИСИМОВ**

**ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЛАНИРОВАНИЕ  
АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

Переплет художника *Е. Н. Волкова*  
Технический редактор *Л. Г. Дягилева*  
Корректор-вычитчик *С. М. Лобова*  
Корректор *С. Б. Назарова*  
ИБ № 2204

---

Сдано в набор 10.03.82. Подписано в печать  
21.07.82. Т-11099. Формат 70×100<sup>1/16</sup>. Бум. тип. № 2.  
Гарнитура литературная. Офсетная печать.  
Усл. печ. л. 22,1. Усл. кр.-отт. 22,1. Уч.-изд. л. 23,07.  
Тираж 45 000 экз. Заказ 826. Цена 1 р. 10 к.  
Изд. № 1-1/14 № 0988.  
Издательство «ТРАНСПОРТ», 107174,  
Москва, Басманный туп., 6а

---

Московская типография № 4 Союзполиграфпрома  
при Государственном комитете СССР  
по делам издательств, полиграфии  
и книжной торговли  
129041, Москва, Б. Переяславская ул., 46

# ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЛАНИРОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Издание второе,  
переработанное и дополненное

Допущено  
Министерством высшего и среднего  
специального образования СССР  
в качестве учебника для студентов вузов  
по специальности «Автомобили и автомобильное  
хозяйство»



**Анисимов А. П.** Организация и планирование автотранспортных предприятий: Учебник. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Транспорт, 1982, 269 с.

В учебнике рассмотрены следующие вопросы: управление предприятием; организация эксплуатационной и технической служб предприятия; перспективное, текущее и оперативное планирование работы предприятия; организация и планирование эксплуатационной работы, технического обслуживания и ремонта подвижного состава, вспомогательных хозяйств, технического контроля и хозяйственного расчета; планирование повышения эффективности деятельности предприятий, себестоимости перевозок, прибыли, рентабельности и фондов экономического стимулирования; материально-техническое снабжение; научная организация труда и заработной платы; учет и анализ работы предприятий.

Учебник подготовлен в соответствии с программой курса «Организация и планирование автотранспортных предприятий» для высших учебных заведений по специальности 1609 «Автомобили и автомобильное хозяйство».

Ил. 20, табл. 17, библи. 12 назв.

Рецензент канд. техн. наук, проф.  
С. Л. Голованенко.

Зав. редакцией Н. К. Конышева  
Редактор Т. Н. Ваганова

Современный этап коммунистического строительства характеризуется высокими темпами научно-технического прогресса и непрерывно возрастающей активностью трудящихся в управлении производством. В «Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года» определена главная задача одиннадцатой пятилетки, которая состоит в обеспечении дальнейшего роста благосостояния советских людей на основе устойчивого, поступательного развития народного хозяйства, ускорения научно-технического прогресса и перевода экономики на интенсивный путь развития, более рационального использования производственного потенциала страны, всемерной экономии всех видов ресурсов и улучшения качества работы.

Исходя из этого главная задача по дальнейшему совершенствованию планового руководства экономикой заключается в повышении уровня планирования и хозяйствования, приведения их в соответствие с требованиями современного этапа развитого социализма.

На современном этапе экономического развития возрастает роль транспорта, от деятельности которого в большой степени зависит эффективность всех отраслей народного хозяйства страны. Составной частью единой транспортной системы является автомобильный транспорт, который принимает непосредственное участие в производстве материальных благ, осуществляя перевозки средств труда и рабочей силы. По сравнению с другими видами транспорта автомобильный транспорт имеет более высокие темпы развития.

Систематическое увеличение перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом достигается как ростом количества подвижного состава, увеличением его грузоподъемности и пассажироместимости, так и повышением производительности работы автомобилей. Затраты на автомобильные перевозки составляют значительную часть в стоимости продукции всех отраслей народного хозяйства.

Непрерывный рост автомобильного парка, необходимость систематического увеличения производительности подвижного состава и снижения затрат на автомобильные перевозки требуют повышения уровня руководства автомобильным транспортом.

Основной производственной единицей автомобильного транспорта является автотранспортное предприятие (АТП). В настоящее время большинство АТП являются крупными, располагающими большими производственными фондами, где трудится большой коллектив рабочих, инженерно-технических работников и служащих, насчитывающий не-

сколько тысяч человек. Организация, планирование и управление деятельностью таких предприятий (объединений) требуют решения широкого круга организационных, плановых и экономических задач: организации рациональной структуры управления; разработки научно обоснованных перспективных, текущих и оперативных планов; разработки четкой производственной структуры предприятия; научной организации труда работников; выбора оптимальных решений при планировании работы подвижного состава на линии и многих других.

Успешно справиться с поставленными задачами могут специалисты, знающие экономические законы социализма и изучающие политическую экономию и отраслевые экономические науки.

Организация и планирование автотранспортных предприятий являются разделом экономической науки. В нем изучаются конкретные проявления экономических законов развития социалистического хозяйства на автотранспортном предприятии. Научной методологической основой организации и планирования социалистического предприятия является марксистско-ленинская теория воспроизводства.

Продолжая и развивая учение В. И. Ленина, Коммунистическая партия и Советское правительство, используя преимущества социалистической системы хозяйства и опыт работы передовых социалистических предприятий, создали в СССР новую организацию предприятий, коренным образом отличающуюся от организации капиталистических предприятий.

В вопросах научной организации производства советским специалистам приходилось прокладывать совершенно новые пути. Так, в СССР впервые разработаны и получили распространение организационные методы технической подготовки производства, научные методы технического нормирования, система бездефектной сдачи продукции с первого предъявления и др.

Разработка научной организации труда на предприятиях представляет собой обобщение опыта предприятий по организации рабочих мест, подготовке специалистов, системе оплаты труда работников, рациональной расстановке кадров, организации социалистического соревнования.

Значительны достижения в планировании работы предприятий. Система производственного планирования представляет собой низовое звено общегосударственного планирования народного хозяйства. Оно основывается на использовании внутренних резервов предприятия, на технически обоснованных нормах и нормативах. Такая система могла выработаться только в социалистических условиях, когда руководство народным хозяйством является главной функцией государства.

Огромное значение в совершенствовании управления и планирования социалистическими предприятиями сыграла реформа, проведенная в соответствии с решениями сентябрьского (1965 г.) Пленума ЦК КПСС. В настоящее время особое внимание уделяется экономическим показателям работы предприятий, учету и анализу деятельности.

Современный этап коммунистического строительства характеризуется высокими темпами научно-технического прогресса и непрерывно возрастающей активностью трудящихся в управлении производством. В этих условиях от руководителя АТП требуется не только грамотно решать технологические вопросы, но и уметь организовать производство, знать методику планирования производственной и финансовой деятельности, уметь использовать экономические закономерности с тем, чтобы при наименьших затратах получить наилучшие результаты по

выполнению производственных и финансовых показателей. Все это требует систематического повышения уровня экономической подготовки работников производства, которая рассматривается как обязательная важная сторона квалификации каждого работника. Особенно важен этот вопрос в настоящее время, когда на первый план выдвигаются экономические методы хозяйствования и научные методы планирования, что требует глубоких знаний механизма действия и практического использования экономических законов.

В соответствии с этим на всех уровнях необходимо улучшить систему подготовки кадров и, в первую очередь, в области марксистско-ленинской экономической теории, теории и практики управления, научной организации труда, новых методов планирования и экономического стимулирования, применения экономико-математических методов и современной вычислительной техники.

В учебный план специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство» входят две экономические дисциплины: «Экономика автомобильного транспорта» и «Организация и планирование автотранспортных предприятий». При тесной взаимосвязи этих дисциплин они различаются объектами изучения.

«Экономика автомобильного транспорта» изучает экономические закономерности развития отрасли, связи между автотранспортными предприятиями, рассматривая эти предприятия как низовые звенья. Основными вопросами ее изучения являются технико-экономические качества различных видов социалистического транспорта, экономические закономерности его развития, пути и методы решения экономических задач на автомобильном транспорте.

«Организация и планирование автотранспортных предприятий» изучает закономерности развития автотранспортного предприятия исходя из законов развития социалистической экономики. Основными вопросами ее изучения являются: организационная структура и структура управления предприятия, организация и планирование (перспективное, текущее и оперативное) предприятия в целом и отдельных его производственных подразделений (службы эксплуатации, технической службы и др.); материально-техническое снабжение; научная организация труда и заработной платы; планирование себестоимости перевозок, прибыли, рентабельности и фондов экономического стимулирования; организация и планирование финансов, хозяйственного расчета и др.

## **СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ. ТИПЫ И ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

### **1. СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ АВТОТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ**

Социалистическое предприятие является основным звеном народного хозяйства СССР, которое осуществляет производственную деятельность в соответствии с народнохозяйственным планом. В 1965 г. утверждено Положение о социалистическом государственном производственном предприятии, которое полностью распространяется и на предприятия автомобильного транспорта. В этом положении реализуется принцип сочетания централизованного руководства с хозяйственной самостоятельностью и инициативой предприятий.

Права, обязанности и ответственность автотранспортных предприятий, а также предприятий, организаций и граждан, которые пользуются автомобильным транспортом, определены Уставом автомобильного транспорта. Каждая республика имеет свой устав, который утвержден советом министров республики.

Автотранспортное предприятие имеет свой паспорт, который содержит: наименование предприятия и его местонахождение; наименование органа, которому предприятие непосредственно подчинено; предмет и цель деятельности предприятия; указание о том, что предприятие имеет уставный фонд и является юридическим лицом; фамилию, имя, отчество должностного лица — руководителя предприятия. Паспорт включает и другие пункты, связанные с особенностями АТП.

Социалистическое предприятие представляет собой организацию, принадлежащую социалистическому государству, в которой установлены социалистические производственные отношения. Целью организации является производство определенного вида продукции (для автотранспортного предприятия — выполнение перевозок, для авторемонтного — ремонт подвижного состава и т. д.) на основе единого плана. Организация обладает производственно-техническим, экономическим и организационным единством, наделена правами юридического лица и работает на принципах хозяйственного расчета.

Производственно-техническое единство определяется: производством определенного вида продукции (на грузовом АТП — выполнение транспортной работы в тоннах и тонно-километрах; на авторемонтном предприятии — производство капитальных ремонтов определенных марок автомобилей и т. д.); единством материально-технической базы предприятия, которая обеспечивает производство продукции; единством технологического процесса всех производственных подразделений предприятия.

Экономическое единство коллектива предприятия определяется общностью производственно-экономических задач,

Организационное единство заключается в том, что предприятие имеет единое руководство, единый производственный план и выделенные собственные средства, которыми оно может самостоятельно распоряжаться.

За каждым социалистическим предприятием закрепляются основные и оборотные средства, образующие его уставный фонд в количестве, обеспечивающем нормальную производственную деятельность, которая строится на принципах хозяйственного расчета. Это означает, что расходы предприятия покрываются доходами от реализации продукции и обеспечивается необходимый уровень рентабельности (доходности), таким образом создается материальная заинтересованность коллектива работников предприятия в результатах своей работы.

Организация социалистических предприятий характеризуется следующими положениями:

государственной собственностью на средства производства, что объединяет социалистические предприятия, обеспечивает согласованную их деятельность, создает неограниченные возможности для роста;

государственным характером управления предприятием, что обязывает руководителей подчинять интересы своего предприятия выполнению общегосударственных задач и наряду с этим проявлять заботу о развитии и благополучии вверенного ему предприятия;

плановостью работы, что создает объективную возможность планомерного пропорционального развития всего производства в целом и отдельных его звеньев. Каждое автотранспортное предприятие обязано так организовать свою деятельность, используя для этого все средства производства, чтобы обеспечить выполнение плановых заданий;

непрерывным техническим прогрессом и непрерывным ростом производительности труда;

коммунистическим отношением к труду. Важное значение в развитии коммунистического отношения имеет социалистическое соревнование, которое в настоящее время вылилось в новую форму борьбы за звание коллективов коммунистического труда.

Как отмечалось в решениях XXVI съезда КПСС, основной задачей транспорта является полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, сокращение сроков доставки грузов и передвижения пассажиров, улучшение транспортных связей между экономическими районами страны.

Исходя из основной задачи для автотранспортного предприятия формируются конкретные задачи, главными из которых являются следующие:

рациональное использование живого труда путем правильного подбора и расстановки кадров, систематического повышения их квалификации, внедрения научной организации труда и в соответствии с этим построение системы оплаты труда;

эффективное использование основных фондов предприятия и, в первую очередь, подвижного состава;

улучшение планирования работы автотранспортных предприятий (определение наиболее эффективных плановых показателей, улучшение планирования загрузки автомобилей и т. д.).

В области хозяйственно-финансовой деятельности необходимо:

повседневно проводить работу по экономии материальных и трудовых ресурсов, ликвидации непроизводительных расходов и устранению потерь на производстве;

строго соблюдать финансовую дисциплину;

шире внедрять внутрихозяйственный расчет (в колоннах, цехах, бригадах) как метод, направленный на получение наилучших показателей работы при наименьших затратах.

Социалистическая система производства и проводимая экономическая реформа на автомобильном транспорте предоставляют предприятиям возможность выбирать экономически наиболее выгодные варианты решения хозяйственных задач, позволяющих сочетать интересы предприятий с общегосударственными задачами.

## **2. ТИПЫ И ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

Предприятия автомобильного транспорта по своему назначению подразделяются на транспортные, обслуживающие и ремонтные.

АТП являются предприятиями комплексного типа, осуществляющими перевозку грузов или пассажиров, хранение, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, а также снабжение необходимыми эксплуатационными, ремонтными материалами и запасными частями.

Автотранспортные предприятия по характеру выполняемой работы делятся на грузовые, пассажирские (автобусные, таксомоторные, легковые по обслуживанию отдельных организаций), смешанные (грузовые и пассажирские) и специальные (скорой медицинской помощи и др.).

По подчиненности и характеру производственной деятельности АТП делятся на предприятия общего пользования, входящие в систему министерств автомобильного транспорта союзных республик, и ведомственные, принадлежащие отдельным министерствам и ведомствам. Автотранспортные предприятия общего пользования осуществляют перевозку грузов для всех предприятий и организаций независимо от ведомственной принадлежности, перевозку пассажиров в автобусах и автомобилях-такси на городских, пригородных, и междугородных маршрутах, а также мелкие грузовые перевозки по заказам отдельных граждан (на грузовых автомобилях-такси или грузовых автомобилях, оплачиваемых по почасовому тарифу).

Ведомственные автотранспортные предприятия создаются в промышленных, строительных, сельскохозяйственных и других предприятиях и организациях и осуществляют, как правило, перевозку грузов, связанную с технологическим процессом производства.

Каждое автотранспортное предприятие имеет определенную производственную мощность. Как экономическое понятие производственная мощность определяет максимальное количество продукции определенной номенклатуры, которую может произвести производственная единица (предприятие, цех, участок) за год при заданном объеме и структуре основных фондов, совершенной технологии и организации производства и соответствующей квалификации кадров.

Производственная мощность АТП зависит от списочного количества и грузоподъемности подвижного состава и определяется по суммарной грузоподъемности или пассажировместимости. Производственная мощность зон технического обслуживания и ремонта подвижного состава, цехов и участков автотранспортного предприятия определяется по наибольшей пропускной способности ведущих звеньев производства, линий ТО, постов для ремонта и т. д.

В свою очередь, потребная пропускная способность зон, цехов и участков зависит от списочного количества подвижного состава и вели-

чины среднесуточного пробега. При их увеличении возрастает объем работ по ТО и ремонту, следовательно, должна увеличиваться пропускная способность производственных подразделений АТП. Площади основных производственных помещений (зоны ТО, ремонтов и хранения) находятся в прямой зависимости от габаритных размеров автомобилей, которые, в свою очередь, зависят от их грузоподъемности или пассажироместности.

Стоимость строительства автотранспортного предприятия (зданий, сооружений и оборудования) зависит от списочного количества и типов подвижного состава (грузовые, легковые автомобили, автобусы), грузоподъемности или пассажироместности, величины среднесуточного пробега и других факторов (сменности работы автомобилей на линии, принятого способа и организации технического обслуживания, ремонта и хранения подвижного состава).

В табл. 1 приведены нормативные данные согласно типовым проектам автотранспортных предприятий, разработанные Гипроавтотрансом и показатели при наиболее распространенных (эталонных) условиях. За эталонные приняты следующие условия:

списочный состав парка грузовых автомобилей, автобусов и легковых — 300 ед.; базы централизованного технического обслуживания (БЦТО) — 1000 ед.;

тип подвижного состава — грузовые автомобили грузоподъемностью 3,5—5,5 т и при работе с прицепами в количестве 50% парка, автобусы средней длины 8,0—9,5 м, легковые автомобили среднего литража;

среднесуточный пробег грузовых автомобилей — 200 км, автобусов — 250 км, легковых — 300 км;

автомобили эксплуатируются в средних дорожных условиях (II категория эксплуатации);

способ хранения грузовых автомобилей — на открытой площадке без подогрева с независимым выездом (для всех автомобилей), 50% автобусов и легковых — на закрытой площадке.

Изменение любого из перечисленных эксплуатационных или производственных показателей определяется умножением на соответствующую

Таблица 1

| Показатели                                                                  | Типы автотранспортных предприятий |            |          |                           |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------|----------|---------------------------|
|                                                                             | Грузовые                          | Автобусные | Легковые | БЦТО грузовых автомобилей |
| Число производственных рабочих на 1 млн. км пробега в год                   | 6,50                              | 7,84       | 3,82     | 3,75                      |
| Число рабочих постов на 1 млн. км пробега в год                             | 1,40                              | 1,43       | 1,04     | 0,65                      |
| Площадь стоянки на 1 место хранения, м <sup>2</sup> :                       |                                   |            |          |                           |
| одиночных автомобилей                                                       | 50,5                              | 45,5       | 17,8     | —                         |
| автопоездов (тягач с полуприцепом)                                          | 80,0                              | —          | —        | —                         |
| Площадь производственно-складских помещений на 1 автомобиль, м <sup>2</sup> | 11,0                              | 22,2       | 10,0     | 4,50                      |
| Площадь земельного участка на 1 автомобиль, м <sup>2</sup>                  | 156,0                             | 153,0      | 63,0     | 29,0                      |
| Стоимость строительства на 1 автомобиль, тыс. руб.                          | 4,04                              | 5,65       | 4,30     | 1,90                      |

щий коэффициент, учитывающий изменение технико-экономических показателей АТП. Эти коэффициенты также разработаны Гипроавтотрансом.

Общая стоимость гаражного строительства включает строительно-монтажные работы, составляющие 88—92%, и оборудование, составляющие 8—12%. Стоимость гаражного строительства изменяется при изменении режима работы автомобильного парка. В случае увеличения времени работы автомобилей на линии уменьшается потребность в автомобиле-местах для хранения и, следовательно, снижается удельный вес затрат на стоянку.

Так, если автомобили работают в одну смену по 7 ч, то требуемое количество постов для хранения составляет 95% от списочного количества автомобилей, остальные 5% могут находиться на постах ТО и ремонта. При увеличении времени работы автомобилей на линии и при переходе на непрерывный рабочий день (трехсменную работу) количество потребных автомобиле-мест резко сокращается и может быть доведено до 8% от списочного парка автомобилей (согласно аналитическим расчетам).

Увеличение среднесуточного пробега вызывает повышение стоимости гаражного строительства на 1 автомобиль вследствие увеличения производственных помещений для технического обслуживания и ремонта автомобилей, но в значительно меньшей степени, чем увеличивается пробег. Например, для грузового автотранспортного предприятия мощностью 200 автомобилей увеличение среднесуточного пробега автомобилей с 200 до 300 км (на 50%) повышает стоимость гаражного строительства примерно на 17%.

Изменение способа хранения автомобилей изменяет общую стоимость гаражного строительства и наряду с этим отражается на технико-экономических показателях работы автомобильного парка.

Хранение в теплых закрытых гаражах-стоянках обеспечивает лучшую сохранность автомобиля и надежность его работы при низких температурах, однако в практике широко используется открытое хранение автомобилей (особенно грузовых). Это снижает капитальные затраты и сокращает время строительства АТП. Для обеспечения надежности пуска двигателя и его долговечности применяются различные способы подогрева двигателей. Ниже приведены основные стоимостные показатели таких стоянок: общая стоимость гаражного строительства (в процентах от стоимости строительства при наличии теплой стоянки) и затраты на строительство стоянки в зависимости от ее типа (в процентах от общей стоимости гаражного строительства);

|                                  |      |      |
|----------------------------------|------|------|
| Закрытые . . . . .               | 100  | 30   |
| Открытые с подогревом двигателя: |      |      |
| паром . . . . .                  | 78   | 10   |
| электричеством . . . . .         | 77,0 | 9,0  |
| газовыми горелками . . . . .     | 82,6 | 12,6 |

Рациональный способ хранения подвижного состава должен выбираться исходя из климатических условий, режима работы автомобиля на линии и с расчетом получения наименьших затрат по эксплуатации автомобильного парка.

Грузовые АТП, как правило, специализируются на перевозках определенного вида груза. Это позволяет использовать конкретный тип специализированного подвижного состава и получать экономический

эффект за счет различных факторов: улучшения использования подвижного состава, повышения сохранности груза и др. Грузовые автотранспортные предприятия в большинстве случаев располагаются на периферии городов (с целью разгрузки центра от транспорта) и строятся в виде одноэтажных зданий промышленного типа.

Интенсивное развитие автомобильного транспорта требует дальнейшего совершенствования структуры автотранспортных предприятий. В настоящее время все большее распространение получают автотранспортные объединения, в которых эксплуатируется большое количество автомобилей (700—3000 и более). Объединения создаются как на грузовом, так и пассажирском транспорте.

В зависимости от структуры управления автотранспортные объединения подразделяются на два типа:

первый тип объединений имеет головное (базовое) предприятие и филиалы. В головном предприятии централизованы функции по планированию, бухгалтерскому учету, взаимоотношениям с бюджетом, а филиалы полностью или частично лишены юридических прав;

второй тип объединений не имеет головного (базового) предприятия, а предприятия (филиалы), вошедшие в объединение, лишены юридических прав, но имеют самостоятельные балансы и действуют на основе внутреннего хозрасчета.

Наибольшее распространение получил первый этап автотранспортных объединений.

Укрупненные комплексные автотранспортные предприятия (объединения) позволяют более эффективно использовать капитальные вложения в гаражное строительство и улучшать технико-экономические показатели работы автомобильного парка.

При создании автотранспортных объединений достигаются следующие результаты:

снижаются капитальные затраты на гаражное строительство из-за концентрации средств по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава;

улучшается техническое состояние автомобильного парка. На базовом предприятии имеются профилакторий и ремонтные мастерские для выполнения всех видов технического обслуживания и текущих ремонтов подвижного состава, которые выполняются без участия водителей. Оборудование профилактория и мастерских позволяет выполнять работы по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей в короткий срок и высокого качества. Места расположения филиалов выбираются исходя из структуры грузовых потоков и должны иметь необходимые технические средства для выполнения ежедневного обслуживания автомобилей. Филиалы следует оборудовать производственными помещениями из расчета 2—3 авт-места на 100 автомобилей для выполнения небольших текущих ремонтов. Если расстояние между базовым гаражом и филиалами-стоянками превышает 15—20 км, целесообразно на филиалах иметь необходимые средства для выполнения первого технического обслуживания (ТО-1);

улучшается использование автомобильного парка вследствие повышения качества планирования его работы. Применение экономико-математических методов и ЭВМ позволяет получать оптимальное распределение подвижного состава по маршрутам и повышать коэффициент использования пробега. Наличие филиалов рассредоточивает автомобильный парк, что снижает величину нулевых пробегов автомобилей;

повышается производительность труда на 40—50% и снижается себестоимость перевозок на 20—25% по сравнению с мелкими автотранспортными предприятиями;

улучшается обслуживание предприятий и организаций (централизованное заключение договоров на перевозки, расчеты за них и др.).

Организация объединений пассажирского транспорта имеет свои особенности. В большинстве городов они создаются на базе автобусных парков и только в небольшом количестве—на базе таксомоторных предприятий. Создание объединений пассажирского транспорта способствует улучшению руководства работой подвижного состава на линии, развитию маршрутной сети, линейных сооружений, их техническому оснащению, организации информационной службы и рекламы пассажирских перевозок, улучшению материально-технического снабжения и ремонта оборудования. При анализе работы объединений пассажирского автомобильного транспорта установлено, что в нем рационально иметь 2—4 предприятия с подвижным составом 300—1300 автобусов или 2500 легковых автомобилей. Объединения создаются в городах с населением свыше 500 тыс. чел.

Как показала практика, в крупных городах целесообразно создавать объединения всех видов городского пассажирского транспорта (автобус, троллейбус, трамвай) с единой центральной диспетчерской службой.

Пассажирские автотранспортные предприятия (автобусные) обычно располагаются в местах наибольшего количества маршрутов с целью получения наименьших нулевых пробегов и строятся в виде одноэтажных зданий промышленного типа.

Гаражи легковых автомобилей представляют собой крупные таксомоторные автотранспортные предприятия. Их располагают в центральных зонах городов и строят одноэтажными, и многоэтажными. Многоэтажные здания позволяют снизить размеры земельных участков, что очень важно при строительстве объектов в городской черте.

Наряду с комплексными автотранспортными предприятиями значительное распространение получили автообслуживающие и авторемонтные предприятия, которые являются специализированными предприятиями автомобильного транспорта, выполняющими определенные функции технического обеспечения автомобилей: хранение, техническое обслуживание или ремонт. Необходимость в их организации обусловливается спецификой работы автомобилей отдельных ведомств, предприятий и индивидуальных владельцев, которые своими силами не могут выполнять работы по ТО, ремонту или хранению подвижного состава.

К автообслуживающим предприятиям относятся: гаражи-стоянки, станции технического обслуживания, автозаправочные станции, пассажирские и грузовые станции, транспортно-экспедиционные предприятия.

Гаражи-стоянки представляют собой специализированные предприятия по хранению автомобилей. Иногда в них выполняются работы по техническому обслуживанию (в объеме ежедневного обслуживания и ТО-1) и снабжению эксплуатационными материалами. Они могут быть филиалами комплексных предприятий и организовываться на конечных или промежуточных пунктах междугородных маршрутов.

Гаражи-стоянки общего пользования предназначаются для хранения автомобилей, принадлежащих преимущественно индивидуальным владельцам. Они могут быть домовые, квартальные, районные, а также, строиться для временного хранения автомобилей с целью разгрузки

улиц и площадей городов (например, у вокзалов, стадионов, торговых центров и т. д.). К этому типу гаражей-стоянок относятся автогостиницы (мотели) и гаражи для временного хранения автомобилей туристов (кемпинги).

Станции технического обслуживания автомобилей являются специализированными предприятиями, выполняющими техническое обслуживание, текущий ремонт автомобилей, снабжение запасными частями и некоторыми эксплуатационными материалами. По производственному признаку они делятся на станции технического обслуживания грузовых, легковых автомобилей и смешанного типа. По территориальному признаку они делятся на городские, районные и дорожные.

Городские станции технического обслуживания организуют взаимоотношения с клиентурой на договорных обязательствах или обслуживают автомобили по разовым заявкам с оплатой выполненных работ по соответствующим тарифам. Они специализируются по типам обслуживаемых автомобилей, а в ряде случаев по выполнению определенных видов технических воздействий (например, уборочно-моечные работы или определенный вид ремонтных работ — малярных и др.). Городские станции обслуживания могут иметь большую производственную программу по техническому обслуживанию автомобилей, что позволяет применять поточный метод обслуживания и использовать высокопроизводительное оборудование.

Районные станции технического обслуживания, как правило, специализируются на обслуживании и ремонтах разнотипного подвижного состава и на выполнении всех видов технического обслуживания и текущего ремонта. Работают, в основном, на договорных началах.

Дорожные станции технического обслуживания осуществляют, как правило, обслуживание и ремонт автомобилей, следующих по дороге, т. е. имеют случайную клиентуру. Возможно и закрепление за станцией обслуживания автомобилей, постоянно работающих на данной дороге. Такие станции имеют сравнительно небольшую пропускную способность и обслуживают автомобили всех типов и марок. Их производственными функциями являются техническое обслуживание, текущий ремонт и снабжение эксплуатационными материалами.

Автозаправочные станции являются специализированными предприятиями по снабжению подвижного состава эксплуатационными материалами: топливом, маслом для двигателей, трансмиссионными маслами, консистентными смазками, водой и воздухом для подкачки шин.

Как правило, автозаправочные станции специализируются по виду заправляемого топлива: бензин, дизельное топливо, газобаллонное топливо. По территориальному признаку их делят на городские, районные и дорожные. Пропускная способность станции определяется количеством заправочных колонок и их производительностью.

Пассажирские и грузовые станции являются также обслуживающими предприятиями. Пассажирские станции осуществляют продажу билетов, выполняют багажные операции, представляют необходимые помещения пассажирам для отдыха и ожидания отправления, а грузовые станции выполняют транспортно-экспедиционные и складские операции с грузами.

В системе Министерства автомобильного транспорта РСФСР транспортно-экспедиционное обслуживание населения осуществляется главным образом специализированными предприятиями, созданными во всех областях, краях и автономных республиках. Транспортно-экспедиционные предприятия (ТЭП) входят в состав транспортных управле-

ний министерства на правах самостоятельных хозрасчетных единиц. Они подчиняются транспортным управлениям и Республиканскому производственному объединению «Ространсэкспедиция», имеют несколько нехозрасчетных транспортно-экспедиционных агентств (ТЭА), которые организуются в городах и других населенных пунктах. ТЭА имеет несколько приемных пунктов, расположенных при магазинах, топливных и лесоторговых складах, предприятиях, сельсоветах, в колхозах и совхозах.

На договорных началах ТЭП используют подвижной состав автотранспортных предприятий, а наиболее крупные имеют свой подвижной состав и автотранспортные предприятия, которые входят в состав производственных объединений транспортно-экспедиционного обслуживания населения.

ТЭП выполняют основные услуги по доставке мебели, товаров, топлива, строительных материалов населению, осуществляют перевозку домашних вещей, грузов в контейнерах и мелкими отправлениями в междугородном сообщении, принимают от индивидуальных владельцев в ремонт шины легковых автомобилей, продают талоны на топливо и смазочные материалы, оказывают услуги по хранению автомобилей на платных стоянках, по предварительной продаже билетов на все виды транспорта, по приему заказов на обслуживание транспортом, осуществляют перевозку сельскохозяйственных грузов и др.

К авторемонтным предприятиям автомобильного транспорта относятся авторемонтные, агрегатно-ремонтные и шиноремонтные заводы и мастерские, ремонтно-зарядные аккумуляторные станции и специализированные мастерские и цехи.

Авторемонтные и агрегатно-ремонтные заводы и мастерские являются специализированными предприятиями по капитальному ремонту полнокомплектных автомобилей или отдельных агрегатов. Авторемонтные мастерские, как правило, имеют производственную программу до 1000 капитальных ремонтов в год, авторемонтные заводы — свыше 1000. В соответствии с этим авторемонтные мастерские ремонтируют подвижной состав автотранспортных предприятий, расположенных в черте определенного района, города и иногда области; авторемонтные заводы могут обслуживать АТП ряда областей. Как мастерские, так и ремонтные заводы могут быть специализированы на ремонте одного или двух (но не более) типов автомобилей. Это позволяет применять высокопроизводительное оборудование, поточные методы производства, что обеспечивает хорошее качество ремонта и невысокую его стоимость. Техни-

Таблица 2

| Годовая производственная программа, тыс. приведенных капитальных ремонтов | Норматив удельных капиталовложений, тыс. руб. | В том числе                  |              |          | Себестоимость продукции, руб. | Срок окупаемости капитальных вложений, лет |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------|--------------|----------|-------------------------------|--------------------------------------------|
|                                                                           |                                               | строительно-монтажные работы | оборудование | привязка |                               |                                            |
| 2                                                                         | 1,70                                          | 0,75                         | 0,42         | 0,53     | 840                           | 13,0                                       |
| 3                                                                         | 1,48                                          | 0,63                         | 0,34         | 0,46     | 735                           | 8,0                                        |
| 5                                                                         | 1,17                                          | 0,54                         | 0,27         | 0,36     | 720                           | 4,8                                        |
| 7                                                                         | 1,00                                          | 0,45                         | 0,24         | 0,31     | 675                           | 3,8                                        |
| 10                                                                        | 0,90                                          | 0,40                         | 0,22         | 0,28     | 665                           | 3,4                                        |

ко-экономические показатели ремонтного производства зависят от его мощности: с увеличением мощности показатели улучшаются (табл. 2).

Шиноремонтные заводы и мастерские являются специализированными предприятиями, выполняющими все виды ремонтов покрышек и камер, в том числе и восстановительные.

Ремонтно-зарядные аккумуляторные станции яв-

ляются специализированными предприятиями по ремонту и зарядке аккумуляторных батарей.

Специализированные мастерские и цехи централизованно выполняют капитальный ремонт узлов и механизмов автомобилей, восстановление изношенных деталей (сваркой, наплавкой, гальваническими покрытиями и др.), кузовные и окрасочные работы.

По ведомственной принадлежности авторемонтные предприятия делятся на предприятия общего пользования, входящие в систему министерств автомобильного транспорта союзных республик, и ведомственные, принадлежащие отдельным министерствам и ведомствам. Ремонтные предприятия общего пользования имеют значительно большую мощность и высокие технико-экономические показатели. Ведомственные предприятия, как правило, меньшей мощности, и имеют ограниченную возможность получения ремонтного фонда. Применяется менее производительное оборудование. По этим причинам ведомственные ремонтные предприятия имеют более высокую себестоимость ремонта автомобилей и худшие технико-экономические показатели.

Важным условием развития авторемонтного производства является повышение качества ремонта. В настоящее время стоимость капитального ремонта автомобиля составляет примерно 60% стоимости нового автомобиля, поэтому капитальный ремонт будет экономически выгоден, если межремонтный пробег отремонтированного автомобиля будет составлять больше 60% пробега нового автомобиля.

Одним из факторов экономической эффективности ремонтного производства является экономия металла. Следовательно, ремонтное производство должно развиваться в направлении повышения качества ремонта, снижения его стоимости и на основе установления правильных взаимоотношений авторемонтных заводов с АТП, которые должны нести взаимную экономическую ответственность за качество сдаваемого ремонтного фонда и отремонтированных автомобилей. Большое значение имеют развитие и улучшение работы специализированных предприятий по капитальному ремонту узлов и механизмов автомобилей и централизованному восстановлению изношенных деталей.

## **Глава II. УПРАВЛЕНИЕ АВТОТРАНСПОРТНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ**

### **1. ПРИНЦИПЫ И МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИМ ПРЕДПРИЯТИЕМ**

В нашей стране, где народное хозяйство базируется на общественной собственности на средства производства, руководство отдельными отраслями хозяйства, в том числе и автомобильным транспортом, осуществляется государством. Научные принципы хозяйственного руководства социалистическим производством разработаны В. И. Лениным и лежат в основе организационных форм, системы и методов работы всех органов, осуществляющих руководство социалистическим автомобильным транспортом. Расширение масштабов народного хозяйства, быстрый прогресс науки и техники требуют повышения научного уровня руководства.

В «Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года» отмечалось, что нужно «Последовательно улучшать планирование, обеспечивать ор-