

Анализ возможных организационных форм централизации технических воздействий автобусов, эксплуатирующихся в городе Минске

Реутский Е.А.

Белорусский национальный технический университет

Одной из важнейших задач в области технической эксплуатации автомобильного парка является дальнейшее совершенствование организации технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей с целью повышения их работоспособности и снижения затрат на эксплуатацию.

Специализация, являясь одной из прогрессивных форм организации производства по ТО и ремонту подвижного состава автомобильного транспорта, оказывает существенное влияние на повышение ее эффективности. В автотранспортных предприятиях создаются специализированные цеха, зоны и участки по конкретным видам работ ТО и ремонта.

Организация и выполнение пассажирских автобусных перевозок в г. Минске занимается КУП "Минсктранс". В его составе насчитывается семь городских автобусных парков. Помимо перевозки пассажиров парки выполняет все функции по ТО, ремонту, хранению и снабжению подвижного состава, то есть, осуществляет комплексную производственную деятельность. Перевозки пассажиров подвижным составом парка осуществляются в городском, пригородном, и междугородном сообщениях.

Анализ имеющегося оборудования в участках автобусных парков и обработка заявок на ремонт поступающих на участки за месяц показали:

-существует значительный простой технологического оборудования, вследствие его недозагрузки;

-нерационально подобрано технологическое оборудование на участках, т.е. без учета частоты потребности в этом оборудовании, степени специализации и универсализации рабочих мест и постов. Например, один и тот же сверлильный станок в агрегатном участке может быть средством как ощутимого повышения производительности труда, так и улучшением качества ремонта, а на другом участке в силу лишь редкой (эпизодической)

потребности он оказывается средством только улучшения условий труда, причем малоощутимым;

-моральный и физический износ оборудования;

-низкая квалификация ремонтных рабочих и следовательно низкая производительность труда;

Одним из факторов, определяющих возможность централизации и необходимость специализации участковых работ, является технологическая совместимость работ по обслуживанию и ремонту различных моделей автобусов. Разномарочность подвижного состава ограничивает возможность использования общих производственных помещений, постов, оборудования, оснастки, материалов и запасных частей при ТО и ремонте.

Анализ подвижного состава автобусных парков показал технологическую совместимость автобусов имеющихся в парках на сегодняшний момент, тем самым, создавая необходимые условия для централизации выполнения текущего ремонта агрегатов, узлов и систем автобусов.

Все выше перечисленное доказывает необходимость реконструкции и технического перевооружения производственно-технической базы автобусных парков города Минска и дальнейшее развитие производственно-технической базы с учетом концентрации, специализации и кооперирования производств автобусных парков.

Наиболее перспективными методами организации централизации ТР для конкретной ситуации следующие:

а) Централизованное производство осуществляется на одном головном предприятии объединения, когда оно, естественно, располагает необходимыми площадями или имеет наиболее развитую базу и не требует для централизации каких-либо воздействий больших капиталовложений.

б) Распределение различных объектов централизованного производства между несколькими или всеми предприятиями объединения. Эта форма более приемлема и целесообразна в условиях слияния нескольких действующих АТП, тем более когда у головного предприятия нет особых преимуществ в производственных площадях. Некоторое усложнение в оперативном руководстве разрозненными подразделениями технической службы в данном случае компенсируется возможностью внедрения централизованного производства во многих случаях на

существующих площадях и без дополнительных капитальных вложений. Форма эта должна получить развитие на более целенаправленной основе с предшествующими проработками возможных и наиболее эффективных вариантов централизации.

в) Создание в объединении специализированного филиала для централизованного производства ТО и ТР автобусов. Эту форму отличает то, что такой филиал полностью освобожден от эксплуатационных функций и представляет собой по сути дела основную часть производственной базы и самой технической службы объединения на обособленной территории. Особых преимуществ в смысле снижения капиталовложений здесь не усматривается, но появляется возможность выноса технического филиала из центральной части города, что заслуживает внимания в экологическом плане.

Таким образом, на основании проведенного анализа существующих методов централизации текущего ремонта видно, что наиболее рационально проводить централизацию участковых работ, используя имеющиеся площади или предусматривая некоторое расширение действующей базы. Исходя из экономической ситуации на данный момент, наиболее целесообразно проводить централизацию, предусматривающую внутрихозяйственную специализацию, т.е. выделение в АТП производственных подразделений (участков), специализированных на выполнении видов работ по ТР. Данные участки будут иметь агрегатную специализацию проведения работ по поддержанию работоспособности агрегатов, узлов и систем подвижного состава.