

**В. В. А р т ю х**

## **ПУТИ УЛУЧШЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

Задача полного удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозках грузов должна быть выполнена не только за счет роста автомобильного парка и осуществления широкой программы дорожного строительства, но и путем дальнейшего совершенствования организации работы и улучшения использования имеющегося подвижного состава.

Одним из главных факторов, влияющих на все показатели работы автомобильного транспорта, является мощность (величина) автотранспортного предприятия и количество автомобилей на крупных автотранспортных предприятиях, находящихся на хозяйственном расчете.

В республике проведена значительная работа по укрупнению автохозяйств. В 1959—1960 гг. в республике было ликвидировано более 2,5 тыс. мелких нерентабельных автохозяйств, автомобили которых перешли в систему автотранспорта общего пользования. Транспортному общему пользованию были переданы почти все автомобили, занятые на строительстве и обслуживании торговли, а также около 80% автомобилей Совнархоза. За счет объединения парк грузовых автомобилей в системе транспорта общего пользования возрос в 1,8 раза.

Между автохозяйствами устанавливаются прочные производственные связи и создаются условия для планомерного осуществления перевозок и рационального использования подвижного состава.

Укрупнение автохозяйств создало реальные возможности для централизации технического обслуживания автомобилей, лучшего использования производственных помещений и оборудования. Это достигнуто за счет ввода в эксплуатацию автоматических установок для мойки автомобилей, организации постов механической смазки, устройства поточных линий первого и второго технического обслуживания, а также постов диагностики технического состояния автомобилей без разборки агрегатов и узлов.

Вместе с тем крупные автохозяйства (600, а в некоторых случаях 1000 автомобилей) становятся трудноуправляемыми. Инже-

нерно-технические работники и служащие не в состоянии проследить за работой всех звеньев производства. Поэтому для управления производством необходимо широко внедрять современные средства автоматизации, связи, телемеханики и вычислительной техники.

Таблица 1

**Показатели работы грузового автотранспорта по отдельным группам автохозяйств за 1968 год\***

Показатели	Автохозяйства с числом автомобилей			
	10—24	25—49	50—99	100 и более
Коэффициент использования парка	0,660	0,656	0,626	0,678
Коэффициент использования пробега	0,551	0,544	0,529	0,592
Коэффициент использования грузоподъемности	0,842	0,843	0,920	0,951
Среднесуточный пробег одного работающего автомобиля, км	130,9	143,1	171,1	167,1
Средняя продолжительность работы автомобиля в день, ч	8,9	8,4	8,6	9,2
Производительность автомобиля на одну среднесписочную автотонну, т	854,1	745,3	1043,7	1953,4
	15 629,1	17 418,5	20 868,2	30 544,9
Себестоимость 10 ткм, руб.	0,59	0,66	0,57	0,45

\* Данные по автохозяйствам, имеющим 10 и более автомобилей, без колхозов и межколхозных организаций.

Практика показывает неоспоримые преимущества укрупнения автохозяйств, однако в последние годы темпы проведения этой работы ослаблены: 20,4% автомобилей из их общего числа все еще находятся в мелких автохозяйствах с числом автомобилей 1—9. Такое распыление автомобильного парка не способствует эффективному использованию автомобилей, эксплуатация которых в большинстве случаев является нерентабельной.

Изучение качественных показателей различных категорий автохозяйств показало (табл. 1), что наиболее эффективно используются автомобили в системе автотранспорта общего пользования (группа автохозяйств 100 и более), но из-за низкой его концентрации (23%) в целом по республике 43% автомобилей совершают пробеги без груза, 30% простаивают из-за технической неисправности, велики простои под погрузкой и разгрузкой.

Автомобили ведомственных автохозяйств перевозят грузы параллельно с автомобилями автохозяйства общего пользования. Работа между ними не согласована и поэтому практикуются повторные и встречные перевозки. Ведомственные автохозяйства, как правило, не имеют специализированного транспорта и перевозят все грузы на бортовых автомобилях. Все это вместе взятое мешает созданию единого плана перспективного развития автотранспорта республики.

Замедление темпов укрупнения автотранспортных предприятий, по нашему мнению, можно объяснить двумя причинами: во-первых, стремлением хозяйственных руководителей иметь свое «собственное» автохозяйство, которое можно использовать без учета реальных затрат, связанных с эксплуатацией, во-вторых, имеющимися недостатками в обслуживании предприятий и организаций со стороны автохозяйств общего пользования. Эти недостатки выражаются в нерегулярности перевозок, отказе в ряде случаев от транспортировки грузов, не обеспечивающих высоких показателей выполнения плана.

Для ликвидации этих недостатков необходимо наряду с совершенствованием организации перевозок укреплять ремонтно-обслуживающую базу автохозяйств, развитие которой в настоящее время отстает от роста транспортных средств. Обеспеченность автохозяйств производственно-технической базой в настоящее время по Министерству автомобильного транспорта составляет 44,6% нормативной потребности [1].

Укрупнение автохозяйств и укрепление их производственно-технической базы — первое условие дальнейшего улучшения использования подвижного состава. Необходимо, чтобы весь автотранспорт, за исключением связанного с внутренними перевозками, был сконцентрирован в одном ведомстве. В этой связи весьма важно установить границы укрупнения: ведь в силу разобщенности автомобильного парка на размеры автохозяйств зачастую оказывают влияние такие случайные факторы, как наличие готовых производственных площадей, возможности расширения автохозяйств и др. На основе опыта использования и технической эксплуатации грузовых автомобилей в автохозяйствах разной мощности можно рекомендовать следующие размеры автохозяйств: для крупных городов и промышленных центров — 300—400 грузовых автомобилей, а при наличии филиалов — 500—600 автомобилей; в сельской местности — 100—150 автомобилей.

Улучшение организации работы автомобильного транспорта связано также с совершенствованием структуры и специализации автомобильного парка. Автомобильный парк БССР по грузоподъемности можно характеризовать следующими данными: 85,6% составляют автомобили средней грузоподъемности (2—5 т), а автомобили большой (от 5 до 20 т) и малой грузоподъемности (до 2 т)

соответственно 7,5 и 6,9%. Наличие такого парка автомобилей не соответствует тем требованиям, которые предъявляются в настоящее время к качеству перевозок, сохранности грузов, механизации погрузочно-разгрузочных работ.

Удельный вес специализированных автомобилей в парке подвижного состава составляет 35,8%, в том числе 66,4% автомобилей самосвалов. Несмотря на значительное количество специализированных автомобилей, их еще недостаточно для освоения имеющихся объемов перевозки.

Специализация транспортных средств необходима для дальнейшего развития автомобильного транспорта. При этом необходимо осуществлять специализацию не только по видам перевозок, но и по маркам подвижного состава.

Вместе с тем автохозяйства не всегда заинтересованы в использовании специализированного транспорта, так как при этом нередко ухудшается использование пробега, повышается себестоимость перевозок. А выигрыш народного хозяйства из-за сокращения транспортных расходов, сохранности качества и ускорения доставки грузов не учитывается. Поэтому для этих перевозок необходимо установить особые тарифы, которые бы повысили заинтересованность автохозяйств в применении специализированного подвижного состава.

Важным резервом увеличения перевозочных способностей автомобильного парка является применение прицепов и полуприцепов. В 1967 г. в системе транспорта общего пользования перевезено на прицепах 2,7% объема перевозок и выполнено 9% грузооборота.

В условиях широкого развития в республике междугородных перевозок основным типом автопоезда должен стать седельный тягач с полуприцепом. Анализ использования одиночных автомобилей и автопоездов различной грузоподъемности на междугородных перевозках показал, что повышение грузоподъемности обеспечивает не только снижение себестоимости перевозок, но и сокращение численности водительского состава.

Совершенствование процесса перевозок предусматривает сокращение простоев автомобилей под погрузочно-разгрузочными операциями. Наиболее совершенной формой организации при этом являются централизованные перевозки, осуществляемые автомобильным транспортом общего пользования.

Наглядным примером эффективности централизованных перевозок может служить организация завоза и вывоза грузов на железнодорожные станции Минского транспортного узла. До внедрения централизации на этих перевозках было занято до 600 автомобилей, а дневная выработка автомобилей составляла 4,9 т. После проведения централизации было освобождено до 200 автомобилей, а средняя выработка возросла до 15 т.

Эффективность централизованных перевозок определяет необходимость перехода от централизации перевозок отдельных видов грузов к централизации перевозок всех грузов в районе или в сфере деятельности автохозяйства. При этом они должны осуществляться не только в городах и промышленных центрах, но и во всех сельскохозяйственных районах республики.

Особого внимания заслуживает проблема перехода от централизованных перевозок к централизованным поставкам грузов. В этом случае на поставщика-производителя возлагается обязанность по доставке грузов потребителям с привлечением для этого автомобилей системы транспорта общего пользования по договорам. Уже в настоящее время ряд предприятий (фабрика «Коммунарка», объединение «Кристалл» и др.) осуществляет перевозки по этому принципу. Введение такого порядка в качестве обязательного общегосударственного принципа поставок продукции позволит улучшить планирование автомобильных перевозок, так как автотранспортные предприятия будут иметь дело с крупными организациями-поставщиками.

Новой качественной стороной развития централизованных перевозок является организация их в системе междугородного сообщения. Автомобильный транспорт будет использоваться для перевозки грузов на короткие расстояния, доставка которых осуществлялась железнодорожным транспортом.

Развитие регулярных междугородных централизованных перевозок связано с организацией мелкопартионных перевозок грузов автопоездами. Перевозка именно этих грузов вызывает поток незагруженных автомобилей на автодорогах. Поэтому междугородные перевозки должны развиваться в тесном взаимодействии между автотрестами и Минским управлением автомобильных дорог при четком централизованном руководстве перевозками в республиканском масштабе. В одном центре должны быть сосредоточены функции по организации, оперативному планированию, диспетчерскому руководству работой подвижного состава.

Важным резервом увеличения коэффициента использования пробега при централизованном руководстве является применение математических методов для маршрутизации перевозок. В настоящее время математический метод планирования используется для разработки рациональных маршрутов перевозки массовых строительных и торговых грузов в городах и дает значительный экономический эффект. Очевидно, применение математических методов и ЭВМ при организации междугородных перевозок (среднее расстояние междугородных перевозок составляет свыше 200 км), позволит не только повысить коэффициент использования пробега, но и сократить количество подвижного состава для этой цели.

Таким образом, основными направлениями дальнейшего улучшения организации работы автотранспорта являются концентрация

автомобильного парка и укрупнение автохозяйств, специализация подвижного состава по видам перевозок и маркам автомобилей и рационализация перевозок.

#### Л и т е р а т у р а

1. Воробей А. К., Гальбург А. Е. Производственно-техническая база автохозяйств. «Промышленность Белоруссии», 1966, № 9.