

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ ПРЕДПРИЯТИЙ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА Г. БИШКЕКА

Макалада Бишкек шаарындагы жүргүнчү ташуучу транспорт ишканаларынын уюштуруу структурасын өркүндөтүү жолдорунун суроолору каралган.

В статье рассмотрены вопросы совершенствования организационной структуры предприятий пассажирского транспорта г.Бишкек.

In article questions of a way of perfection of organizational structure of the enterprises of passenger transport of Bishkek are considered.

Пассажирский транспорт является важной составной частью транспортной системы. Автобусный парк г.Бишкек в основном состоит из микроавтобусов, составляющих около 4500 единиц. Все они сосредоточены в организациях с ограниченной ответственностью (ОсОО).

Развитие городского пассажирского транспорта в нашей стране все еще в значительной мере отстает от потребности населения, что не только приводит к большим материальным потерям, но и отрицательно влияет на социальный климат городов.

Одним из существенных резервов повышения технической готовности пассажирского транспорта является повышение качества их технического обслуживания и ремонта.

Низкий уровень обеспеченности предприятий пассажирского транспорта (ОсОО) производственно-технической базой, площадями для хранения подвижного состава, значительный дефицит трудовых ресурсов, слабое развитие технических, информационных средств управления требуют решение стратегических задач, связанных с резким повышением интенсивности использования имеющейся производственной базы и трудовых ресурсов. К этим задачам в первую очередь следует отнести совершенствование ранее существующих и не используемых производственных структур пассажирских автотранспортных предприятий, технологии и организации технического обслуживания и ремонта ранее использованных микроавтобусов, организационных структур управления пассажирским автомобильным транспортом г. Бишкек, системы материально-технического обеспечения и управления запасами

пассажи́рских автотранспортных предприятий, системы управления кадрами и социального развития коллективов и повышения качества перевозки пассажиров.

В настоящее время во многих предприятиях пассажирского транспорта г. Бишкек производственная база отсутствует. Это привело к резкому снижению технического состояния эксплуатирующихся автобусов, в то время как бездействуют производственные базы ранее существующих автотранспортных предприятий г. Бишкек.

Поэтому использование, реконструкция, концентрация производства ранее существующих производственных баз являются актуальной задачей. Это привело бы к резкому увеличению эффективности капитальных вложений и производительности ремонтно-обслуживающего персонала вследствие поддержания автобусного парка г. Бишкек в технически исправном состоянии.

Централизация производства по техническому обслуживанию и ремонту автобусов и их агрегатов, узлов и систем должна быть организована на производственных базах ранее существующих и сохранившихся автотранспортных предприятий, например ПАТП № 2, таксопарки № 1, № 2, АТП № 2901 и т.д.

Это позволит перевести производство технического обслуживания и ремонта автобусов на индустриальную основу, оснастить их современным высокопроизводительным оборудованием, оснасткой и инструментом, что позволит повысить качество работ по техническому обслуживанию и ремонту, снизить затраты на их выполнение.

Технология и организация такого производства должна базироваться на подготовке. Для этого необходимы:

- внедрение в производственных базах самых современных технологий ТО и ремонта автобусов;
- организация специализированных участков для выполнения определенного перечня операций с соответствующими оборудованьями и инструментами;
- внедрение в производственных базах технологий изготовления и восстановления деталей.

Целесообразно организовать на уровне департамента городского пассажирского транспорта единую индустриальную систему обеспечения работоспособности подвижного состава в созданных централизованных производственных базах технического обслуживания и ремонта, со своей системой материально-технического обеспечения. Необходимо добиться такого положения, что только ЕО выполняется в условиях предприятий транспорта, а ТО и ремонт автобусов – в централизованных производственных базах.

В настоящее время реализация функционирования автобусных предприятий осуществляется только эксплуатационными службами самих предприятий, где водители и подвижной состав подчиняются руководству и службе эксплуатации. В результате техническим состоянием подвижного состава никто, по сути дела, не занимается.

Организация движения подвижного состава (по маршруту) на линиях всех автобусных предприятий столицы в настоящее время достаточно успешно осуществляется централизованно на уровне департамента пассажирского транспорта г. Бишкек.

Необходимо в связи с вышеуказанным на уровне департамента пассажирского транспорта г. Бишкек создать структуру технической службы, осуществляющей централизованно ТО и ТР автобусов всех предприятий пассажирского транспорта, оставив на уровне парков только службы эксплуатации. На базе службы эксплуатации организовать «Службу линейной эксплуатации и безопасности движения подвижного состава», закрепив за ней весь подвижной состав и водителей, отделы безопасности движения, места хранения подвижного состава, шино- и аккумуляторное хозяйство, прием, выпуск автобусов на линию с оформлением соответствующей документации.

Своевременное качественное техническое обслуживание и ремонт автобусов в централизованных производственно-технических базах обеспечит регулярность движения автобусов и выпуск строго по графику необходимого количества автобусов и экипажей на линию.

При этом качество обслуживания населения г. Бишкек повысится за счет обеспечения регулярности движения.

Управление кадрами и социального развития коллективов при совершенствовании организационной структуры предприятий пассажирского транспорта г. Бишкек является одним из сложных вопросов, который можно решить путем:

- формирования и закрепления на предприятиях инженерно-технических работников из лучших выпускников вузов КР;
- формирования профессионального водительского состава в парках;
- определения методов оптимизации материального стимулирования за качества выполненной работы;
- создания эффективной системы управления кадрами на автобусных предприятиях и департамента пассажирского транспорта г. Бишкек;
- повышения квалификации инженерно-технических работников предприятий пассажирского транспорта;
- аттестации руководителей предприятий.

При реализации этих направлений необходимо большое внимание уделять расширению экономических взаимоотношений среди служб парка, так и внутри водителей за сохранность и соблюдение нормативов технической эксплуатации подвижного состава, оплату водителей и ремонтных рабочих за качества труда, оцениваемое ресурсом и безотказностью автобусов на линии.

Реализация всех поставленных задач должна проходить в условия широкого применения информационных технологий. Это требует к информационному обеспечению, выбору соответствующих компьютеров , обеспечивающих своевременность поступления и достоверность информации на все уровня планирования и управления, ряда организационно-технических мероприятий, которые в конечном итоге позволяет повысить эффективность работы автобусного транспорта г. Бишкек.

Одним из основных направлений повышения качества перевозок пассажиров является выдерживание интервалов движения автобусов на маршрутах, этого можно достичь за счет оптимизации маршрута их движения.

Список литературы

1. Клейнер Б.С. Внутрипроизводственное планирование и управление. – М.: Наука, 1978.
2. Лохов А.Н. Организация управление на автомобильном транспорте: Опыт, Проблемы, Перспективы. – М.: Транспорт, 1987.