

Н. Ф. Горбач, канд. экон. наук, доцент
horbach.nadzeya@mail.ru
БГЭУ (Минск)

ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В АВТОТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

Для оценки технического обслуживания подвижного состава в автотранспортных организациях (далее — АТО) используются плановые и фактические удельные результирующие показатели работы технической службы: межремонтные пробеги автомобилей; трудоемкость технических обслуживаний на 1000 км пробега; простой автомобилей в ТО-2 в днях, в днях на 1000 км пробега; количество возвратов автомобилей с линии по причине технической неисправности; затраты на техническое обслуживание на 1000 км пробега [1].

Планирование технического обслуживания автомобилей осуществляется по следующим показателям: нормативная периодичность технического обслуживания ($L'_{\text{ТО}}$), коэффициент условий эксплуатации ($K_{\text{усл.экспл}}$), коэффициент природно-климатических условий ($K_{\text{климат}}$). Значения данных коэффициентов представлены в ТКП 248-2010 (02190) «Техническое обслуживание и ремонт автомобильных транспортных средств. Нормы и правила проведения» [2].

Периодичность проведения технического обслуживания ($L_{\text{ТО-1}}$, $L_{\text{ТО-2}}$) рассчитывается как произведение трех вышеуказанных коэффициентов (см. таблицу) и утверждается соответствующим приказом руководителя АТО.

Показатели нормативной периодичности проведения ТО-1 и ТО-2 по маркам автомобилей

Марка автомобиля	$L'_{\text{ТО-1}}$, тыс. км	$L'_{\text{ТО-2}}$, тыс. км	$K_{\text{усл.экспл}}$	$K_{\text{климат}}$	$L_{\text{ТО-1}}$, тыс. км	$L_{\text{ТО-2}}$, тыс. км
МВ Sprinter 411	10	20	0,8	0,9	7,2	14,4
МАЗ-105	7,5	30	0,8	0,9	5,4	21,6
МАЗ-103	5	20	0,8	0,9	3,6	14,4
МАЗ-215069	10	30	0,8	0,9	7,2	21,6

Источник: собственная разработка на основе данных автотранспортных организаций.

Периодичность, отраженная в локальном нормативном документе АТО, и периодичность, рассчитанная в таблице, могут не совпадать, т.к. в АТО показатель нормативной периодичности проведения технического обслуживания может не корректироваться на коэффициенты условий эксплуатации и природно-климатических условий. В таких случаях показатели количества ТО-1 и ТО-2 будут занижены.

Таким образом, можно сделать вывод, что невыполнение необходимого количества технического обслуживания подвижного состава приводит к быстрому изнашиванию ходовых частей автомобиля и снижению производительности.

Источники

1. Анализ выполнения плана технического обслуживания и ремонта подвижного состава [Электронный ресурс] // Портал о строительстве и ремонте. — Режим доступа: http://inf-remont.ru/organiz_atp/atp234. — Дата доступа: 19.03.2021.

2. Об утверждении технического кодекса установившейся практики «Техническое обслуживание и ремонт автомобильных транспортных средств. Нормы и правила проведения» [Электронный ресурс]: постановление М-ва транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь, 13 мая 2010 г., № 36 : в ред. постановления М-ва транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь от 11.02.2016 г., № 4 // Консультант-Плюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2016.