

**Тема 8. Лекция 2 по дисциплине  
«Городской транспортный  
комплекс»**

**Кандидат технических наук, доцент  
САВИНОВСКИХ  
Андрей Геннадьевич**

**Тема 8. Лекция 2.  
Автотранспортные  
предприятия городского  
транспорта**

# Вопросы

- **1. Автотранспортные предприятия городского транспорта**
- **2. Предприятия городского электрического транспорта**

# 1. Автотранспортные предприятия городского транспорта

Городской транспорт предназначен для перевозки пассажиров и грузов. Преобладающим в городах является городской пассажирский транспорт, образовавший самостоятельную отрасль. Городской пассажирский транспорт включает в себя несколько видов транспорта, а именно: автобусный, таксомоторный, трамвай, троллейбус, метрополитен. Последние три составляют группу городского электрического транспорта.

Автотранспортные предприятия (АТП) автобусного и таксомоторного транспорта предназначены для перевозки пассажиров, а также выполнения работ по техническому обслуживанию, ремонту, хранению и материально-техническому снабжению подвижного состава. Пассажирские предприятия подразделяются на автобусные, автобусно-таксомоторные, таксомоторные и предприятия служебных легковых автомобилей.

Высшим органом управления автотранспортным предприятием является директор. Он представляет организацию без доверенности. В непосредственном подчинении директору находятся его заместители и руководители некоторых подразделений. На заместителей возлагается руководство соответствующими службами.

Под службой понимается совокупность структурных подразделений и исполнителей, выполняющих в производственном процессе однородные задачи, имеющие достаточно самостоятельное значение.

Например:

- служба эксплуатации, непосредственно осуществляющая технологическую организацию, планирование и выполнение перевозок. Она возглавляется зам.

директора по эксплуатации (перевозкам, коммерции);

- производственно-техническая служба, выполняет комплекс работ по поддержанию подвижного состава в технически исправном состоянии.

Возглавляется главным инженером;

- кадровая служба занимается подбором, расстановкой, обучением и аттестацией персонала, проводит воспитательную работу, разрабатывает программы мотивации. Возглавляет начальник либо начальник либо зам. директора;

- административно-хозяйственная служба, которая в крупных организациях может состоять из отдельных подразделений.

Кроме руководителей служб директору предприятия непосредственно подчинены:

- главный бухгалтер, возглавляющий бухгалтерию организации.

Бухгалтерия

осуществляет материальный учет имущества организации, выполняет операции с

денежными средствами, учитывает движение билетной продукции и бланков

строгой отчетности, взаимодействует с отделом сбора доходов при оприходывании и инкассации выручки;

- отдел (специалист) безопасности дорожного движения (БДД), организующий и проводящий профилактические мероприятия по БДД и обучение

персонала по программам БДД, осуществляющий учет дорожно-транспортных

происшествий (ДТП) с автомобилями организации, производящий анализ и служебное расследование причин ДТП, сопутствующих им

эксплуатационных

условий. Прямое подчинение этого подразделения обусловлено возложением на

директора персональной ответственности за состояние БДД в организации



**Служба эксплуатации** является основной. В состав этой службы входят

производственные и функциональные подразделения.

Производственные подразделения могут создаваться в виде бригад и автомобильных колонн. Бригады могут разделяться на звенья. В звенья входят

водители, за ними закрепляются автобусы. За бригадами закрепляют маршруты. В

бригады могут входить кондукторы, техники, учетчики, ремонтные работники. В

состав звена туристского маршрута может входить гид.

В состав автомобильной колонны входит несколько бригад. В колонну входит от 40 до 100 автомобилей. В крупных пассажирских автотранспортных предприятиях или смешанного типа колонны формируют по видам подвижного состава (пассажирские, грузовые, автобусные, таксомоторные, легковые). Колонной руководит начальник. В колонне имеются сменные мастера, технические исполнители (табельщики, нарядчики). На базе колонны может формироваться филиал транспортного предприятия (троллейбусное, трамвайное депо).

Функциональные подразделения службы эксплуатации представлены, прежде всего, отделом эксплуатации и отделом сбора доходов.

*Отдел эксплуатации* является технологическим штабом предприятия. В отделе эксплуатации формируются группы:

- одна или несколько технологических групп. Они занимаются подготовкой документации для получения сертификатов соответствия на оказываемые услуги по перевозке пассажиров (грузов) и лицензий на осуществляемую транспортную деятельность, заключением договоров, изучением и анализом спроса на перевозки, составлением заявок на пополнение парка подвижного состава, разработкой маршрутной системы, введением паспортов маршрутов, технологической организацией перевозок, разработкой графика выпуска-возврата автомобилей, учетом и анализом технико-эксплуатационных показателей и показателей качества обслуживания, эксплуатационным нормированием;

- одна или несколько диспетчерских групп. Группа по выпуску подвижного состава, которая осуществляет функции внутрипарковой диспетчеризации: готовит путевые листы, водительское расписание движения и другую путевую документацию, выдает эти документы водителям, контролирует наличие у водителей водительских удостоверений, принимает путевую документацию от водителей при возвращении с линии. Может быть образована группа линейных диспетчеров, которые управляют движением подвижного состава на маршрутах. Прием и исполнение заказов на таксомоторное обслуживание осуществляется диспетчерами специальных групп (при большом объеме работы) либо поручается диспетчерам по выпуску автомобилей-такси на линию;

- группа экипировки подвижного состава, которая обеспечивает водителей, подвижной состав, остановочные пункты маршрутов и стоянки автомобилей-такси маршрутными указателями, карточками водителей автобусов и такси, аптечками и огнетушителями; тиражирует расписание движение и различные другие информационные материалы; оформляет рекламные материалы; обеспечивает техническую готовность к работе громкоговорящих установок, таксометров, тахографов;
- контрольно-ревизионная группа. Контролеры и ревизоры осуществляют контроль полноты и правильности оплаты проезда пассажирами, выполнения линейным персоналом правил перевозок и обслуживания пассажиров. Функции этой группы могут централизоваться при наличии в населенном пункте нескольких транспортных организаций, а также городского электрического транспорта;

- группу медицинских работников или специально подготовленных работников, осуществляющих предрейсовый и послерейсовый медицинские осмотры водителей автомобилей (если такая работа не проводится по договору с медицинским учреждением).

*Отдел сбора доходов* решает следующие задачи:

- обеспечивает наличие билетов, багажных квитанций и квитанций разных сборов у материально-ответственных лиц, занятых реализацией билетной продукции (кондукторы, водители, контролеры, кассиры, распространители билетов и др.), и ведение соответствующей билетной документации, контролирует движение билетной продукции;

- принимает от материально-ответственных лиц, подсчитывает и приходит поступившую выручку за перевозки и остатки билетной продукции, производит инкассацию выручки, контролирует ведение материально-ответственными лицами билетной документации и временное хранение выручки;
- обеспечивает техническую готовность к работе билетопечатающих машин, кассового оборудования и прочих технических средств, используемых в билетно-кассовом хозяйстве и при временном хранении выручки.

Для этого в составе отдела сбора доходов формируют группы билетных кассиров (билетную кассу), кассиров по приемке выручки (кассу выручки), техническую группу.

В состав службы эксплуатации могут также включаться:

- коммерческий отдел, занимающийся заключением договоров перевозки, подготовкой документации для обоснования размеров централизованного финансирования перевозок по муниципальным маршрутам, рекламой и маркетинговыми изысканиями;



- подразделение по централизованной обработке путевых листов, тахограмм и другой эксплуатационной информации. При введении такой централизации предусматривают автоматизированную обработку документов на компьютерах.

В городах, где работают несколько пассажирских автотранспортных предприятий или организации городского наземного электротранспорта, некоторые функции службы эксплуатации могут выполняться централизованно.

**Производственно-техническую службу (ПТС)** составляют производственные подразделения (участки, комплексы и др.) в соответствии с действующим порядком проведения технического обслуживания и ремонта (ТО и Р), масштабами производства и уровнем механизации работ. Учитывают также и то, что часть работ или даже все работы могут передавать по договору другим организациям. Как правило, образуются производственные участки: ЕО, ТО – 1, ТО – 2, текущего ремонта автомобилей и агрегатов (участки по основным видам агрегатов) и выполнения различных специализированных работ (кузнечный, сварочный, малярный, медницко-жестяницкий, арматурный и др.). В крупных автотранспортных предприятиях могут создаваться центр управления производством (ЦУП), осуществляющий диспетчерское руководство работами по ТО и Р с учетом рационального использования имеющихся трудовых и материальных ресурсов в целях полного выполнения внутреннего плана (заявок эксплуатационной службы) по выпуску автомобилей.

В состав ПТС входят также отделы главного механика (ремонт и содержание технологического оборудования и помещений организации), главного энергетика (ремонт и содержание энергосилового оборудования), отдел материально-технического снабжения со складом, отдел топливно-энергетических ресурсов (нормирование, снабжение и анализ расходования горючего, смазочных материалов и иных эксплуатационных материалов) и отдел технического контроля, осуществляющий контроль технической исправности автомобилей перед каждым выездом на линию, непосредственно на линии, после выполнения в производственно-технической службе ТО и Р.

«Мозговым центром» ПТС является производственно-технический отдел (ПТО), осуществляющий инженерное обеспечение процессов ТО и Р автомобилей и оборудования; техническое нормирование; ведение технической документации; проектирование (самостоятельное или с привлечением сторонних организаций) различных технических объектов; противопожарные мероприятия и др. Если в организации не создается отдел техники безопасности, то соответствующая группа или специалист вводится в состав ПТО.

**Экономическая служба** включает в себя планово-экономический отдел, осуществляющий внутреннее экономическое планирование, экономическое нормирование и организацию хозяйства организации, проводящий анализ производственно-хозяйственной деятельности организации, исследующий экономическую конъюнктуру; отдел труда и заработной платы, осуществляющий организацию и анализ использования трудовых ресурсов, построение системы оплаты труда в организации, учет количества и качества трудовых затрат, подготовку и передачу в бухгалтерию данных для начисления и выдачи работникам заработной платы.

**Кадровая служба** включает в себя отдел кадров и отдел обучения и подготовки кадров. Отдел кадров проводит подбор и расстановку кадров, формирует кадровый резерв, оформляет контракты с работниками и ведет кадровую документацию, готовит материалы для представления работников к наградам и присвоению им почетных званий, проводит мероприятия по воинскому учету. Отдел обучения и подготовки кадров организует обучение и аттестацию кадров рабочих профессий, заключает договоры на проведение обязательной профессиональной подготовки кадров и платное обучение в образовательных учреждениях для подготовки специалистов.

**В административно-хозяйственную службу** входят канцелярия организации, хозяйственный отдел, инженер по гражданской обороне, пожарная охрана, служба безопасности, пункты питания. При осуществлении в организации значительных по объему и срокам работ по капитальному строительству создают ОКС. При наличии рабочего общежития его персонал может входить в состав кадровой либо административно-хозяйственной службы.

Муниципальное унитарное предприятие «Челябинский автобусный транспорт» создано 23.09.2010 г. на основании Распоряжения Администрации города Челябинска от 14.09.2010 г. № 6894-к.

МУП «Челябинский автобусный транспорт» создан путем реорганизации МУП «Челябинскавтотранс», и располагается на площадках, которые ранее занимали филиалы МУП «Челябинскавтотранс».

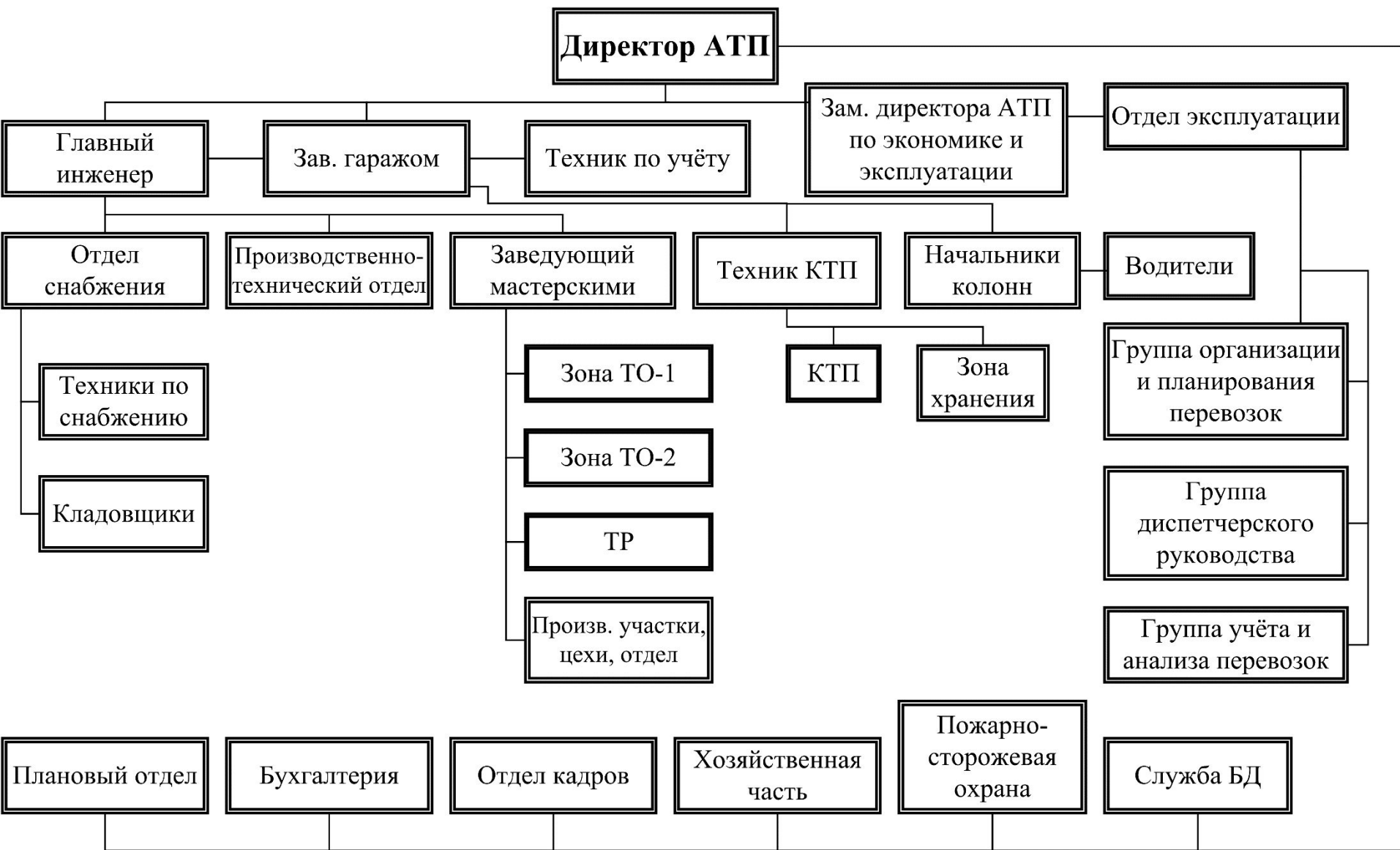
МУП «Челябинский автобусный транспорт» имеет в своем составе четыре филиала, которые находятся в Курчатовском, Metallургическом и Ленинском районах г. Челябинска.





Основными видами деятельности предприятия являются перевозка пассажиров автомобильным транспортом, оказание услуг по ремонту, техническому обслуживанию автотранспортных средств, организация и развитие транспортной сети.

В настоящее время МУП «Челябинский автобусный транспорт» – один из крупнейших перевозчиков, входящих в транспортный комплекс города Челябинска, численность работников составляет 1075 человека, в том числе водителей автобусов - 435 чел., кондукторов - 401 чел. Количество автобусов, перевозящих пассажиров составляет 234. Предприятие обслуживает 60 городских и садовых маршрутов по всем районам города Челябинска





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

Таксомоторные АТП.

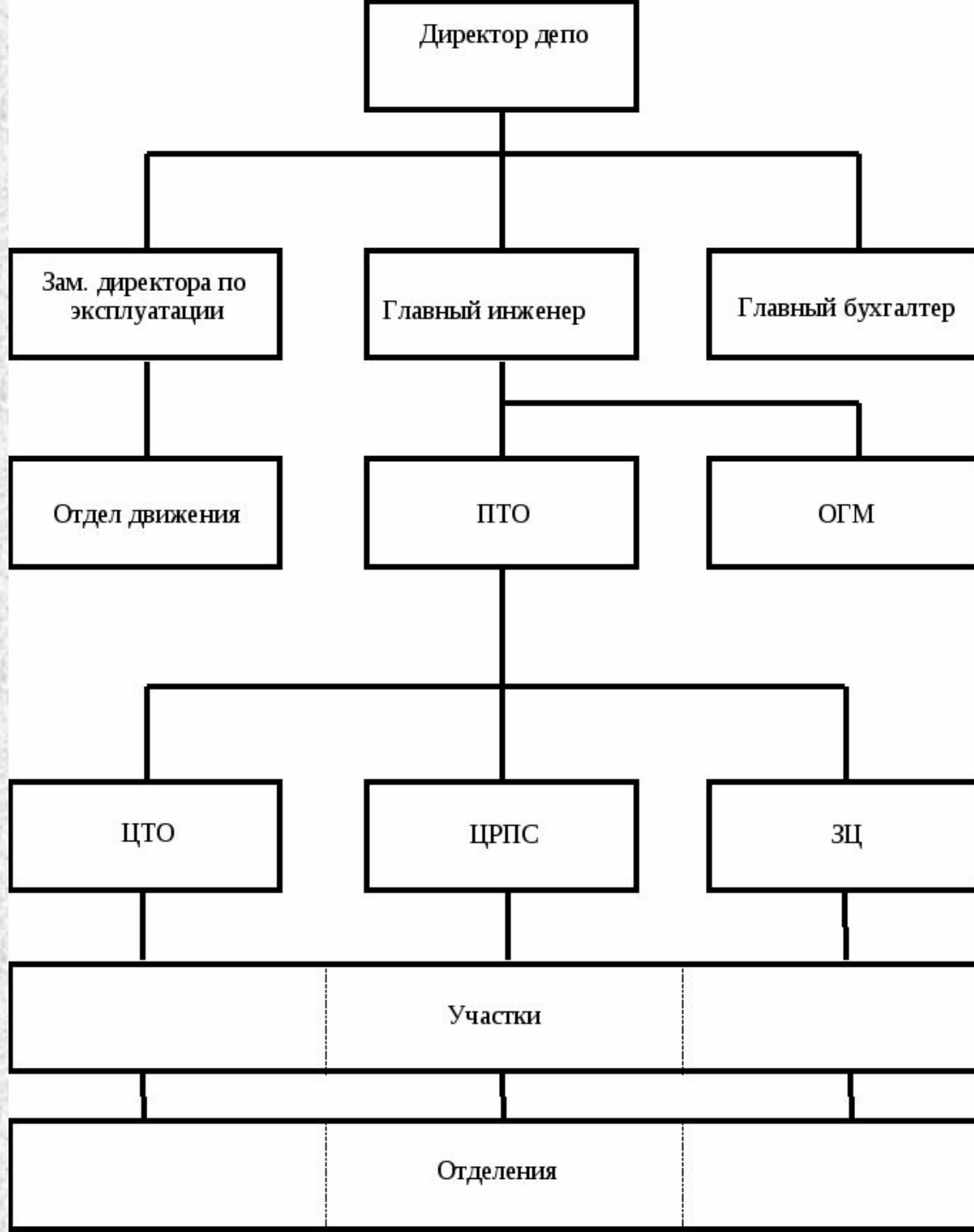
Таксомоторные АТП располагают в центральных зонах городов и строят одноэтажными и многоэтажными. Многоэтажные здания позволяют снизить размеры земельных участков, что очень важно при строительстве объектов в городской черте.

## 2.Предприятия городского электрического транспорта

Предприятия городского электрического транспорта имеют назначение и функции аналогичные автобусным и таксомоторным АТП.

Размеры транспортных предприятий имеют различную величину. Для автобусных парков 300-400 единиц подвижного состава, таксомоторных – 400-650 единиц, троллейбусных и трамвайных - 150-200 единиц.





Муниципальное унитарное предприятие Управления электротранспорта городского округа город Уфа Республики Башкортостан

(сокращенное – МУЭТ г. Уфы.)

В соответствии с Уставом МУЭТ г. Уфы является коммерческой организацией, не наделенной правом собственности на имущество, закрепленное за ней собственником.

Предприятие находится в ведомственном подчинении Администрации городского округа город Уфа Республики Башкортостан. Собственником имущества Предприятия является муниципальное образование – городской округ город Уфа Республики Башкортостан.

Учредителем Предприятия является городской округ город Уфа Республики Башкортостан в лице Администрации городского округа город Уфа Республики Башкортостан.



В структуре управления предприятиями ГЭТ выделяют:

- непосредственно аппарат управления (начальник, бухгалтерия, отдел кадров, финансовый отдел и т.д.),
- службу подвижного состава (организация ремонта и выпуска на линию),
- службу движения (организация движения - составление расписания движения, формирования наряда на выпуск, включая диспетчерскую службу- контроль движения на линии и соблюдение расписания и регулярности движения),
- службу путевого хозяйства (поддержание путей в исправном состоянии),
- службу энергохозяйства ( содержание и ремонт сетевого хозяйства и подстанций),
- аварийно-восстановительные службы и бригады.

Для повышения эффективности управления движением и оперативности принятия управленческих решений в последнее время широко внедряются автоматизированные системы диспетчерского управления (АСДУ), транспортные единицы (трамвай, троллейбус) оснащаются специальными устройствами, которые передают сигнал на пульт диспетчера.

Администрация города, исходя из транспортных потребностей населения, формирует маршрутную сеть, открывает регулярные маршруты, организует введение в эксплуатацию объектов инфраструктуры маршрутной сети, необходимых для осуществления перевозок.

Организация обслуживания населения на маршрутах, предусмотренных транспортной схемой города, осуществляется посредством формирования и размещения муниципального заказа.

Муниципальный заказ формируется Комитетом по транспорту на основании потребностей в перевозках транспортом общего пользования и спроса, устанавливаемых в результате изучения пассажиропотоков, обследований и анкетного опроса.

Объем муниципального заказа на осуществление пассажирских перевозок на нерентабельных маршрутах определяется с учётом финансовых ресурсов, которыми располагает местный бюджет. Финансирование муниципального заказа должно обеспечивать компенсацию перевозчику убытков, возникающих от работы на социально-значимых маршрутах с низким пассажиропотоком.

Муниципальные заказы на субсидируемые (дотируемые) перевозки пассажирским транспортом размещаются на конкурсной основе среди предприятий (предпринимателей), способных обеспечить требуемые безопасность и регулярность перевозок по установленным расписаниям с наименьшими бюджетными затратами

Перевозчик обязан:

- согласовать маршрут, график и расписание движения транспортных средств с Комитетом по транспорту;
- заключить договор с уполномоченным юридическим лицом на диспетчерское обслуживание и использование объектов инфраструктуры обустройства маршрутной сети, обеспечивать поступление своевременных и достоверных данных о выполненном объеме транспортной работы, регулярности выполнения расписания.

Маршрутные и прочие пассажирские перевозки автомобильным транспортом подлежат лицензированию в соответствии с действующим законодательством о лицензировании. Перевозки городским электрическим транспортом лицензирования не требуют.



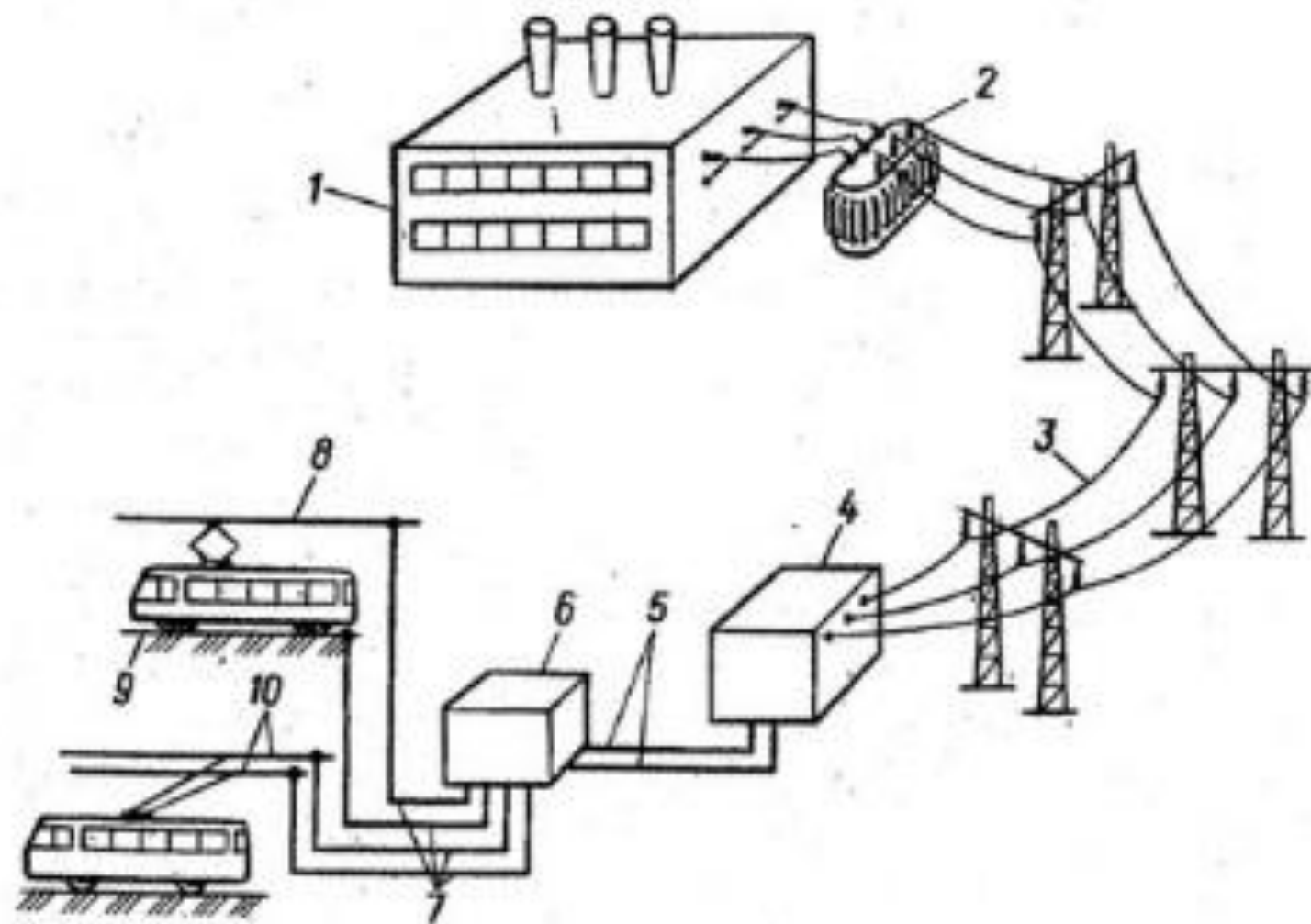


Рис. 1. Схема электроснабжения трамвая и троллейбуса:

1— электрическая станция; 2— понижающая трансформаторная подстанция; 3— линия электропередачи; 4— понижающая подстанция; 5— кабельная линия 6 или 10 кВ; 6— тяговая подстанция; 7— питающие кабельные линии; 8— контактный провод трамвая; 9— рельсы; 10— контактные провода троллейбуса







Санкт-Петербург

Трамвайный парк №2 (им. Леонова)

21.10.2006

© DSh





Современное состояние ГЭТ требует последовательного проведения в жизнь сбалансированной государственной программы развития, включающей разработку новых типов подвижного состава и оборудования, меры по обеспечению приоритета общественного транспорта, в т.ч. - ГЭТ, по отношению к другим видам транспорта, градостроительные решения, направленные на развитие системы транспортных магистралей города

Маршрутная схема ГЭТ интегрирована в городские пути сообщения, поэтому проблемы развития не могут решаться на уровне предприятия а должны рассматриваться на городском или даже федеральном уровне. Другая причина этого - высокая стоимость и большой срок окупаемости капитальных сооружений, необходимых для нормального развития транспортной отрасли. Поэтому, учитывая социальную значимость этих объектов, их заказчиком а впоследствии - собственником должен выступать также город, а не предприятие ГЭТ, которому такое финансовое бремя не под силу



В мировой практике все большее распространение получают новые виды ГЭТ: скоростной трамвай, заглубленный трамвай (метротрам), эстакадный транспорт и пр. Внедрение этих разновидностей ГЭТ в Санкт-Петербурге позволило бы повысить качество транспортного обслуживания населения и повысило бы конкурентоспособность ГЭТ по отношению к другим видам общественного транспорта;

Основная проблема современного ГЭТ - убыточность - не может быть решена внутри транспортного предприятия, т.е. экономические интересы самого предприятия вступают в этом случае в противоречие с интересами общества в целом. Поэтому должен быть осуществлен переход на финансирование из городского бюджета на основании двухстороннего договора между предприятием ГЭТ и Мэрией Санкт-Петербурга. Такое финансирование, осуществляемое в соответствии с реальными нормативами, могло бы сделать предприятие ГЭТ рентабельным и вывести его из кризиса.

Рекомендуются следующие размеры парков, депо и гаражей для городского пассажирского транспорта:

Объект	Площадь участка (га)
Автобусный парк	2,3.....6,5
Многоэтажные гаражи легковых таксомоторов	1,2.....2,3
Трамвайные депо	6.....8
Троллейбусные депо	3.....6,5

## **Рекомендуемый список литературы:**

1. Клинковштейн, Г.И. Организация дорожного движения: учебник для вузов./ Г.И. Клинковштейн , М.Б. Афанасьев. - М.: Транспорт, 2001.
2. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учеб. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 400 с.
3. **Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник** для вузов / В. А. Гудков, Л. Б. Миротин, А. В. Вельможин, С. А. Ширяев; Под ред. В. А. Гудкова. - М.: Горячая линия - Телеком, 2010.

**Спасибо за  
внимание**