

И.В. СТРАЧУК

Учреждение образования

«БРЕСТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ»

Брест, Беларусь

Под стратегией организации и функционирования системы технического обслуживания и ремонта подвижного состава (ТО и Р ПС) понимается совокупность принципов и правил управления техническим состоянием автомобиля, а также определенных методов и принципов организации производственно-технической базы ТО и Р.

Собственник транспортного средства (ТС) может выбрать любую стратегию обеспечения работоспособности автомобиля (для разграничения понятий «стратегия организации ТО и ремонта» и «стратегия обеспечения работоспособности», последнюю будем обозначать как Р-стратегию): I – предупреждение, II – устранение отказов и неисправностей и III – комбинации.

В зависимости от методов организации, структуры и параметров производственно-технической базы малых автотранспортных предприятий можно выделить следующие основные стратегии организации и функционирования системы ТО и Р ПС:

1) выполнение работ по ТО и ремонту на собственной производственно-технической базе (ПТБ). Определим данную стратегию как стратегию «С» (собственная ПТБ, самостоятельное проведение ТО и ремонта);

2) проведение работ по ТО и ремонту на сторонней ПТБ. Эту стратегию можно обозначить как стратегия «А» (аутсорсинг системы ТО и ремонта);

3) выполнение работ согласно комбинированной, сочетающей в той или иной степени элементы стратегий «С» и «А». Определим ее как стратегию «К»:

– К: С–Р(I) + А–Р(II)-а. На собственной ПТБ выполняются работы по обеспечению работоспособности ПС путем поддержания ее заданного уровня (ТО), на сторонней ПТБ выполняются работы по обеспечению работоспособности ПС путем восстановления ее заданного уровня (Р) по абонементному принципу;

– К: С–Р(I) + А–Р(II)-б. На собственной ПТБ выполняются работы по обеспечению работоспособности ПС путем поддержания ее заданного уровня (ТО), на сторонней ПТБ выполняются работы по обеспечению ра-

ботоспособности ПС путем восстановления ее заданного уровня (Р) по разовому принципу;

– К: С–Р(II) + А–Р(I)-а. На собственной ПТБ выполняются работы по обеспечению работоспособности ПС путем восстановления работоспособности (Р), на сторонней ПТБ выполняются работы по обеспечению работоспособности ПС путем поддержания ее заданного уровня (ТО) по абонентному принципу;

– К: С–Р(II) + А–Р(I)-б. На собственной ПТБ выполняются работы по обеспечению работоспособности ПС путем восстановления работоспособности (Р), на сторонней ПТБ выполняются работы по обеспечению работоспособности ПС путем поддержания ее заданного уровня (ТО) по разовому принципу.

Выбор и анализ стратегии «С» обуславливает рассмотрение суммарных затрат от функционирования ПТБ (зарботной платы работникам, амортизационные отчисления по производственным помещениям и технологическому оборудованию и др.) и от простоев ТС в ожидании ТО или ремонта, вызванных недостаточной мощностью ПТБ.

Из суммарных затрат при реализации стратегии «А» исключены компоненты, связанные с созданием и содержанием ПТБ, однако, необходимо учитывать затраты на транспортирование ТС к месту обслуживания либо ремонта (оплата труда водителя-перегонщика, затраты на ГСМ, шины, повышение продолжительности неиспользования ТС на время перегонки), а так же стоимость заказываемых услуг.

Стратегия «К» подразумевает учет всех указанных компонентов затрат.

Очевидно, существует значительное количество вариантов организации ТО и ремонта подвижного состава, соответственно, стоит задача повышения эффективности функционирования автотранспортного предприятия за счет совершенствования системы ТО и Р ПС на основании выбора оптимальной стратегии ТО и Р и эффективного использования всех ресурсов системы для конкретных экономических и производственных условий.