

TUNNITASUAUTODE KASUTAMISE EFEKTIIVSUSEST

M. Kuusk

Rahanduse ja krediidi kateeder

Üldkasutatavas autotranspordis rakendatakse kaupade veo eest tasumisel kaheksuguseid tariife: 1) nn. tükitariif, kui tasutakse vastavalt veose liigile, kogusele ja veokaugusele ning 2) nn. tunnitariif, kui veotasu sõltub auto kliendi käsutuses oldud ajast (tundides) ja kandejõust, kuid mitte kasutamisaaja jooksul tehtud töö mahust. Olenevalt kasutatavast tariifist liigitatakse autosid tükitasuautodeks ja tunnitasuautodeks¹

Tunnitasuautosid kasutatakse kaupade veol väikeste kogusena ning tehase- ja majandisiseseks kaubaveoks, kui on raske kindlaks määrata veetud kauba täpset kogust.

Ulatuslikult hakati tunnitasuautosid kasutama pärast 1958. a. läbiviidud ettevõtete ja asutuste väikeste automajandite likvideerimist ning autode üleandmist üldkasutatavaile automajandele. Tunnitasuautode osatähtsus Eesti NSV üldkasutatavas autopargis kasvas 3,1%-lt 1958. a. 25,0%-le 1962. a.

Statistilises kogumikus «NSV Liidu rahvamajandus»² üldkasutatava autotranspordi kohta avaldatud andmetes ei ole kahjuks üldkasutatavat autotransporti, s. o. nii tüki- kui ka tunnitasuautosid või ainult tükitasuautosid. Näiteks on ühe tonn-kilomeetri omahind ja tootlikkus ühe keskmise nimestikulise autotoni kohta toodud ainult tükitasuautode kohta, veosemaht ja veosekäive hõlmavad aga kogu üldkasutatavat autotransporti. Siinjuures tuleb märkida, et andmed tunnitasuautode veosemahu ja veosekäibe kohta on nn. arvestuslikud, ja nagu näitab analüüs, on need andmed sageli väga ebareaalsed. Seetõttu oleks õigem neid andmeid tükitasuautode veomahu ja -käibega mitte liita.

¹ Vt. lähemalt M. Kuusk, Вопросы экономического анализа работы грузовых автомобилей, оплачиваемых по часовому тарифу, Tartu Riikliku Ülikooli Toimetised, vihik nr. 133. Majandusteaduslikke Töid V. Tartu 1963, lk. 70.

² Народное хозяйство СССР в 1961 году. Статистический ежегодник, М. 1962. lk. 505 - 509.

Käesoleva artikli esimeses osas võrreldakse kohapealt saadud andmete alusel tunnitasaautode kasutamist Balti liiduvabariiki- des ja Leningradis. Teises osas võrreldakse tunni- ja tükitasu- autode tööd, samuti tunnitasaautode tööd automarkide järgi. Võrd- luse eesmärgiks on tunnitasaautode kasutamise parandamise või- maluste selgitamine.

Nagu tabelist 1 nähtub, on tunnitasaautode osatähtsus üldises autopargis Eesti NSV-s suurem kui naabervabariikides. Võrdlemi- sel tuleb aga silmas pidada, et Eesti NSV-s toimub väikeste auto- majandite likvideerimine mõnevõrra tagajärjekamalt kui naaber- vabariikides. Märkimem, et 1961. a. moodustas Eesti NSV-s üld- kasutatava autotranspordi osatähtsus üldises veosemahus (ton- nides) 63,3%, samal ajal kui Läti NSV-s oli vastav näitaja 44,9% ja Leedu NSV-s 50,0%.³ Üldises veosekäibes (tonnkilo- meetrites) moodustas üldkasutatava autotranspordi osatähtsus Eesti NSV-s 59,7%, Läti NSV-s 43,7% ja Leedu NSV-s 39,4%⁴ Ettevõtete ja asutuste väikeste automajandite likvideerimisega kasvab ka vajadus tunnitasaautode järele. Tunnitasaautode osa- tähtsuse näitajat Leningradis ja Balti liiduvabariikides kahjuks võrrelda ei saa, sest Leningradi Autotranspordi Valitsusele ei allu kõik Leningradi transpordiorganisatsioonid, nagu Lentorg- trans (teostab vedusid kaubandusorganisatsioonidele) jt.

Kõige olulisemaks näitajaks, mille järgi otsustame autode kasutamise efektiivsuse üle, tuleb pidada kasumi absoluutsummat ühe keskmise nimestikulise auto kohta. Näeme, et nii Eesti NSV-s kui ka Leningradis on see näitaja peaegu 3 korda madalam kui Läti NSV-s. Peapõhjus on selles, et tulud ühe keskmise nimestiku- lise auto kohta Lätis ületavad tunduvalt vastava näitaja naaber- vabariikides ja Leningradis.

Teatavasti olenevad tulud auto tootlikkusest (tasulistest tundides) ja keskmisest tariifimäärast⁵ Tabelist nähtub, et Läti NSV-s on keskmine tariifimäär väga kõrge, samuti on see ka Leningradis kõrgem kui Eestis.

Keskmine tariifimäär sõltub kolmest tegurist:

- 1) tariifimääradest,
- 2) autopargi keskmisest kandejõust ja koosseisust (spetsiaal- sete autode osatähtsus),
- 3) ekspluatatsioonikiiruse piirmäärast.

Alates 1962. a. 1. jaanuarist kehtestati Läti NSV-s ja Vene NFSV-s uued, tunduvalt alandatud tariifimäärad; enne seda olid need aga kõrgemad kui Eesti NSV-s. Nii Eesti kui Leedu NSV-s

³ Arvutatud Народное хозяйство СССР в 1961 году. Статистический еже- годник, М. 1962, lk. 504 ja 507 andmetel.

⁴ Sealsamas.

⁵ Praktikas nimetatakse keskmist tariifimäära tulutariifiks.

Tunnitasautode kasutamine⁶

Näitaja	Eesti NSV		Läti NSV 1961. a.	Leedu NSV 1961. a.	Leningrad 1961. a.
	1961. a.	1962. a.			
1. Tunnitasautode osatähtsus üldises autopargis (%-des)	24,8	25,0	19,2	18,5	21,9
2. Tehnilise valmisoleku koefitsient	0,903	0,928	0,936	0,909	0,879
3. Autopargi kasutamise koefitsient	0,771	0,793	0,790	0,767	0,729
4. Keskmine eksploatatsiooni kiirus (km/t.)	8,6	8,4	8,7	8,5	9,3
5. Keskmine läbisõit ööpäevas (km)	72,7	72,8	81,4	77,3	81,7
6. Tööpäeva keskmine pikkus (t.)	8,5	8,6	9,3	9,1	8,8
7. Tootlikkus ühe keskmise nimestikulise auto kohta (tasul. t.)	2284	2373	2672	2522	2330
8. Tulud ühe keskmise nimestikulise auto kohta (rbl.)	3079	3211	4062	3317	3319
9. Kulud ühe keskmise nimestikulise auto kohta (rbl.)	2682	2840	2984	2790	2920
9a. Üldkulud ühe keskmise nimestikulise auto kohta (rbl.)	579	657	476	461	502
9b. Üldkulude osatähtsus kulude üldsummas (%-des)	21,6	23,1	16,0	16,5	17,2
10. Kasum ühe keskmise nimestikulise auto kohta (rbl.)	337	308	991	461	332
11. Keskmine tariifimäär (10 tasulise tunni kohta) (rbl. kop.)	13,48	13,53	15,26	13,15	14,24
12. Omahind (10 tasulise tunni kohta) (rbl. kop.)	11,74	11,97	11,21	11,06	12,53
12a. Üldkulud 10 tasulise tunni kohta (rbl. kop.)	2,54	2,77	1,79	1,83	2,16
13. Rentaablus (%-des)	12,6	10,8	33,2	16,5	11,4

praegu kehtivad tariifid rakendati alates 1. jaan. 1961. a., kuid Leedu on need tunduvalt madalamad kui Eestis. Seetõttu oli ka keskmine tariifimäär Leedu NSV-s madalam kui Eesti NSV-s.

⁶ Andmed Eesti, Läti ja Leedu NSV kohta hõlmavad vastava vabariigi kogu üldkasutatavat autotransporti, Leningradi kohta Leningradi Autotranspordi Valitsuse autoparki.

Oluline on spetsiaalsete veokastidega (furgoonid, tsisternid jt.) autode kasutamise puhul ettenähtud tariifi kõrgendamise määr, mis nii Eesti kui ka Leedu NSV-s on ühesugune — 10%, Läti NSV-s praegu kehtivate tariifide järgi samuti 10%, Vene NFSV-s 15%. Tunnitasuautode kasutamise eest makstakse lisatasu, kui eksploatatsioonikiirus (keskmine läbisõit tunnis) ületab ettenähtud määr (Eesti ja Leedu NSV-s 10 km/t., Läti NSV-s ja Vene NFSV-s 9 km/t.)⁷ Loomulikult tõstab eksploatatsioonikiiruse suurenemine ka tulutariifi. Peale selle vähendatakse Eestis tasu ehitusorganisatsioonidele tunnitasu alusel töötavate autode kasutamisel 10% võrra.

Naabervabariikide autopargi keskmise kandejõu kohta andmed puuduvad.

Töötotlikkus tasulistest tundides oli naabervabariikides samuti suurem kui Eesti NSV-s. Ka siin saame rääkida mitme teguri mõjust.

Esiteks, Eesti NSV-s võetakse tasu tunnitasu alusel töötava auto eest kliendi korraldusse saabumise momendist kuni auto vabastamiseni kliendi poolt, kui etteandmise koha ja garaaži vahe kaugus ei ületa 10 km⁸. Teistes liiduvabariikides aga tasub klient kogu auto kasutamise aja eest, alates auto garaazist lahkumise momendist kuni tagasisaabumise momendini. Seega langevad töö ajal oldud autotundide arv ja tasuliste tundide arv enamasti kokku. Eesti NSV-s oli tööaja kasutamise koefitsient

$$\left(\frac{\text{töötatud autotunnid}}{\text{tasulised tunnid}} \right) 1961. \text{ a. } 0,96, 1962. \text{ a. } 0,95.$$

Teiseks on keskmine tööpäev Eesti NSV-s tunduvalt lühem kui Läti ja Leedu NSV-s (vt. tabel 1, rida 6). Kuna tunnitasuautosid kasutatakse väga harva tööks rohkem kui ühes vahetuses, siis pikeneb keskmine tööpäev tavaliselt autojuhtide ületundide arvel. Sageli esineb juurdekirjutusi töö ajal oldud tundide arvule. Seepärast ei iseloomusta tunnitasuautode pikk tööpäev automajandite tööd just positiivsest küljest. Vaatamata sellele, et tükitasuautode rakendamine tööks mitmes vahetuses on töö iseloomu tõttu tunduvalt lihtsam (karjäärades jm., samuti vahetusautojuhtide rakendamine), on nende autode keskmine tööpäev automajandites lühem kui tunnitasuautodel.

⁷ Eesti NSV-s kehtivates tariifides (Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteed Ministeerium, Hinnakiri nr. 13-01-15 autotranspordi tariifide kohta, Tallinn 1960. a., lk. 10) on märgitud, et läbisõidu iga kilomeetri eest üle kehtestatud keskmise eksploatatsioonikiiruse võetakse lisatasu väljasõitude ja ekskursioonide puhul. Teistes liiduvabariikides kehtib lisatasu nõue tunnitasuauto igasuguse kasutamise puhul. Praktikas peavad mõned Eesti NSV autobaasid täpselt kinni hinnakirjast, enamik aga mitte, rakendades lisatasu nõuet igal juhul, kui eksploatatsioonikiirus ületab 10 km/t.

⁸ Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteed Ministeerium, Hinnakiri nr. 13-01-15 autotranspordi tariifide kohta, Tallinn 1960. a., lk. 13.

Kolmandaks, autopargi kasutamise koefitsiendi (r 3) alusel võime öelda, et Läti NSV-s oli tööpäevade arv ühe keskmise nimestikulise auto kohta kõige suurem. Siin on reserv, mille rakendamiseks tuleb tõsta ka pargi tehnilise valmisoleku koefitsiendi (r 2) Võib isegi öelda, et Eesti NSV-s oli ühe töökorras auto kohta seisupäevi vähem kui Lätis, sest veopargi kasutamise koefitsientide vahe ($0,790 - 0,771 = 0,019$) on väiksem kui pargi tehnilise valmisoleku koefitsientide vahe ($0,936 - 0,903 = 0,033$). 1962. a. on Eesti NSV automajandid oma tööd parandanud, sest pargi kasutamise koefitsient on tunduvalt tõusnud. Sealjuures on aga pargi kasutamine paranenud ainult remondis ja remondi ootel viibitud autopäevade vähenemise arvel, kuna töökorras autode seisupäevade arv on suurenenud. Seda näitab asjaolu, et autopargi kasutamise koefitsient on suurenenud vähem ($0,793 - 0,771 = 0,022$), kui pargi tehnilise valmisoleku koefitsient ($0,928 - 0,903 = 0,025$).

Kulud ühe keskmise nimestikulise auto kohta (r 9) on Eesti NSV-s väiksemad kui naabervabariikides, kuid kuna tootlikkus on meil madalam, siis omahind (r. 12) on kõrgem kui naabritel. Ainult Leningradis on omahind kõrgem kui Eesti NSV-s. 1962. a. omahind tõusis veelgi. Suurem kulude üldsumma naabervabariikides on põhjendatud: 1) suurema läbisõiduga (muutuvate kulude osas); 2) kõrgema tootlikkusega (töötasu osas) Väga silmatorkav on see, et naabritel on nii üldkulud ühe keskmise nimestikulise auto kohta (r. 9a), üldkulud 10 tasulise tunni kohta (r 12a) kui ka üldkulude osatähtsus kulude üldsummas (r. 9b) tunduvalt väiksemad kui Eesti NSV-s. Kõigi nimetatud näitajate tase on meil 1962. a. veelgi tõusnud võrreldes 1961. aastaga. Üldkulude näitajate võrdlemisel tuleb aga arvestada seda, et automajandi üldkulude jagamine veoliikide vahel toimub igas vabariigis erinevalt. Eesti NSV-s jagatakse üldkulud vastavalt majandis viibitud autopäevade arvule, Läti NSV-s vastavalt tööl viibitud autotundidele, Leedu NSV-s vastavalt töötasudele. Eeltoodust lähtudes peaks Eesti NSV-s olema üldkulude näitajad mõnevõrra suuremad kui Leedu NSV-s, sest alati on tunnitasuautode juhtide töötasu madalam kui tükitasuautode juhtidel. Praegune vahe näib olevat siiski põhjendamatult suur Läti NSV-s peaks aga üldkulude näitajad olema suhteliselt kõrgemad kui Eesti NSV-s. Et see aga nii pole, näib olevat tingitud sellest, et Läti NSV automajandites on üldkulud üldse väiksemad.

Järelikult üheks olulisemaks teguriks tunnitasuautode töö rentaabluuse tõstmisel on üldkulude kokkuhoid. Loomulikult kaasneb sellega ka teiste veoliikide rentaabluuse tõus. Kuidas üldkulusid veoliikide vahel jaotada, see nõuaks pikemat ja üksikasjalikumat käsitlust, mistõttu seda antud artiklis ei puudutata.

Tunnitasuautode rentaabluus (r. 13) langes 1962. a. võrreldes 1961. a. täielikult ainult üldkulude suurenemise tõttu. Üldkulud 10

tasulise tunni kohta suurenesid sel ajavahemikul 23 kop. võrra (r. 12a, 2.77—2.54), s. o. täpselt sama palju, kui tõusis omahind (r. 12, 11.97—11.74) Kui omahind oleks jäänud 1961. a. tasemele, siis oleks rentaablus tõusnud, sest keskmine tariifimäär mõne võrra tõusis.

Autode kasutamise intensiivsuse üheks näitajaks on ka ööpäeva keskmine läbisõit (r. 5), mis omakorda sõltub eksploatatsioonikiirusest (r. 4) ja tööpäeva pikkusest. Kõige suurem on eksploatatsioonikiirus Leningradi automajandite tunnitasuautodel Üldiselt tuleb suurt eksploatatsioonikiirust lugeda positiivseks. Tunnitasuautode puhul on aga oht kasutada neid autosid sõiduautodena, olgugi, et see on keelatud⁹ See tõstab küll eksploatatsioonikiirust, kuid rahvamajanduse seisukohalt on ebaratsionaalne. Seetõttu tuleks eksploatatsioonikiiruse näitajat kõrvutada läbisõidu kasutamise koefitsiendiga. Kuna aruannetes selle kohta usaldatavad andmed puuduvad ja ka teekonnalehtedel ei näidata alati tühisõite, siis dokumentide põhjal ei saa seda praegu kontrollida. Märksa paremini saaks kontrollida tunnitasuautode tööd siis, kui autojuhid märgiksid teekonnalehtedele koormaga ja koormata sõidetud kilomeetrid ja nende andmete alusel majandites arvutataks läbisõidu kasutamise koefitsient. Siis saaksime teha õigeid järeldusi autode kasutamise intensiivsuse kohta.

Eelnevalt on võrreldud tunnitasuautode kasutamist iseloomustavaid näitajaid Eesti NSV-s vastavate näitajatega naabervabariikides ja Leningradis.

Omaette probleemiks on aga tunnitasuautode töö intensiivsuse võrdlemine tükitasuautode töö intensiivsusega. Aruandluse põhjal seda teha ei saa, sest puuduvad vastavad usaldusväärsed andmed, välja arvatud eksploatatsioonikiirus. Aruandluses esitatavad nn. arvestuslikud andmed tunnitasuautode poolt veetud tonnide ja tehtud tonnkilomeetrite kohta ei põhine algdokumentidel (teekonnalehel vastavad andmed puuduvad) Nagu eespool juba märgitud, ei ole need andmed kuigi reaalsed, seepärast neid võrdluse aluseks võtta pole õige.

Tunnitasuautode töö kontrollimise eesmärgil täideti Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeriumi Vabariikliku Autotranspordi Trusti korraldusel 1962. a. I poolaastal viies automajandis tunnitasuautode teekonnalehed analoogiliselt tükitasuautode teekonnalehtedega. Kuigi veetud kaupade kogused määrati autojuhtide poolt ligikaudselt, võime saadud andmete põhjal (vt. tabel 2) teha mõningaid järeldusi.

Tunni- ja tükitasuautode töö intensiivsuse võrdlemisel tuleks peatähelepanu pöörata töö intensiivsusele kliendi juures. Seda

⁹ Tunnitasu alusel töötavate veoautode kasutamise eeskirjad (Lisa nr. 2 Eesti NSV Ministrite Nõukogu 22. sept. 1958. a. määruse nr. 345 juurde), p. p. 1 ja 11a.

iseloomustab kõige paremini ühe auto-tonn-tunni tootlikkus. Tootlikkuse näitajat mõjutavad kõige olulisemalt läbisõidu kasutamise koefitsient, kandejõu kasutamise koefitsient, tehniline kiirus ja keskmine veokaugus. Et autopargi tehnilise valmisoleku koefitsiendil, autopargi kasutamise koefitsiendil, ööpäevasel keskmisel läbisõidul jt. näitajatel pole otsest seost auto-tonn-tunni tootlikkusega, siis tabelis neid ei esitata. Võrdluseks on toodud ka eksploatatsioonikiirus.

Tabel 2

Autode kasutamine autobasis nr. 7 1962. a. I poolaastal

Näitaja	Tükitasu- autod	Tunnitasuautod	
		kokku	sealhulgas kaubandust teenindavad
A	1	2	3
1. Tehniline kiirus (km/t.)	35,6	26,0	26,6
2. Eksploatatsioonikiirus (km/t.)	25,0	8,2	7,2
3. Läbisõidu kasutamise koefitsient	0,536	0,613	0,719
4. Kandejõu kasutamise koefitsient	0,986	0,488	0,432
5. Keskmine veokaugus (km)	18,7	7,8	8,3
6. Tootlikkus ühe autotoni kohta tunnis:			
a) tonnides	0,842	0,301	0,248
b) tonnkilomeetrites	15,770	2,359	2,056

Tabelist nähtub, et tunnitasaute eksploatatsioonikiirus on 3 korda madalam kui tükitasuautodel. See tõendab tunnitasaute töö väga madalat intensiivsust. Ühe auto-tonn-tunni tootlikkus tonnides on 2,8 korda, tonnkilomeetrites 6,7 korda väiksem tükitasuautode tootlikkusest. Viimast näitajat mõjutab loomulikult ka see, et tunnitasaute kasutamisel on keskmine veokaugus üle 2 korra väiksem. Tunnitasaute madalam tehniline kiirus on tingitud nende erelistest töötingimustest (linnasised veod, sageli ainult ehitusplatsidel, tehaste territooriumidel, hoovides jm.). Läbisõidu kasutamise koefitsient peaks olema kõrgem, eriti kaubanduses. Toimuvad ju veod kaubandusorganisatsioonidele enamasti range graafiku alusel ringvedudena. kusjuures tagasisõidul on veoseks tühi taara.

Kandejõu kasutamise koefitsient on tunnitasaute madalam kui tükitasuautodel. Põhjused on järgmised: 1) tunnitasaute kasutatakse peamiselt väikeste kaubakoguste veoks. Kuna aga väikesetonnažilisi autosid on majandevil vähe, rakendatakse tunnitasaute ka suurematonnažilisi, millede kandejõust jääb osa kasutamata; 2) nagu eespool juba märgitud, teendatakse kaubandusettevõtteid graafikute alusel. On loomulik, et ringmarsruudi puhul on marsruudi lõpul koorem väike. Ühtlasi

Tunnitasuautode kasutamine autobaaasis nr. 7 1962. a. I poolal

Auto mark Näitaja	GAZ-51	Eriotstarbel. ¹⁰		ZIL-150	GAZ-93	M-20	Moskv.	UAZ	PAZ-657	LAZ-742	Keskm.
		2 t	2,2 t								
1. Eksploatatsiooni kiirus (km/t)	8,5	6,6	4,3	3,4	8,1	10,9	9,3	8,0	9,2	4,8	8,2
2. Läbisõidu kasutamise koefitsient	0,543	0,832	0,419	0,734	0,482	0,527	0,643	0,746	0,938	0,705	0,613
3. Kandajõu kasutamise koefitsient	0,476	0,437	0,650	0,605	0,751	0,572	0,514	0,582	0,473	0,208	0,488
4. Keskmise veo- kaugus (km)	7,2	12,0	3,2	5,2	6,2	7,4	8,0	11,7	16,1	3,2	7,8
5. Tootlikkus ühe autotonni kohta tunnis:											
a) tonnides	0,3	0,2	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2	0,3
b) tonnikiilomeetrites	2,2	2,4	1,2	1,5	2,9	3,3	3,1	3,5	4,1	0,7	2,4

¹⁰ Isotermilised furgoonautod

mõjutab kaubandust teenindavate autode kandejõu kasutamist kaubafondide suurus. Nende n.-ö. vabandavate asjaolude kõrval tuleb aga märkida ka klientide hoolimatut suhtumist autode kasutamisse. Sageli tellitakse tunnitasuautod «igaks juhuks» ukse juurde seisma. Seepärast esinebki juhuseid, kus auto 7 tunni jooksul sõidab üldse vaid 2—3 km või sõidab kogu päeva tühjalt. On üldiselt teada, et tunnitasuautosid kasutatakse sageli sõiduautodena. Seda esineb nii kaubandusorganisatsioonides kui ka teiste klientide juures.

Tabeli 3 andmed võimaldavad võrrelda üksikute automarkide kasutamist autobaasis nr. 7 1962. a. I p.-a. Kõige paremini iseloomustab autode kasutamist tootlikkus ühe nimestikulise autotonni kohta tonnides. Tootlikkuse näitaja tonnkilomeetrites ei ole tunnitasuautode töö omavahelisel võrdlemisel eriti tähtis, sest ta on ebätäielikult auto töötingimustest kliendi juures. Samal ajal ei ole tunnitasuauto tööpäev nii pingeline (seda tõendab madal eksploatatsioonikiirus), et ta ei saaks sama aja jooksul vedada rohkem kaupu. Kõige kõrgem on tootlikkus autodel *GAZ-93* (isekallutajad), kõige madalam 2-tonnistel eriotstarbelistel autodel ja autol *LAZ-742*. Auto *LAZ-742* on autokauplus, mida ei kasutata sihipäraselt, vaid tavalise kaubaveoautona.

Olgugi, et *GAZ-93* tootlikkus tunnitasuautode hulgas on kõige kõrgem, on ta ikkagi umbes 25% väiksem kui tükitasul töötavatel *GAZ-93*-del. Kui isekallutajad tükitasul sõidavad maksimaalse koormaga, siis tunnitasul töötavad isekallutajad $\frac{3}{4}$ koormusega. Eksploatatsioonikiirus moodustab ainult $\frac{1}{3}$ tükitasul töötavate isekallutajate eksploatatsioonikiirusest. Peab märkima, et üldiselt kasutatakse isekallutajaid tunnitasuautodena harva. Ka vaadeldavas majandis ei erine oluliselt tonni veokaugus tüki- ja tunnitasuisekallutajatel, seepärast peaks olema võimalik neid masinaid rakendada tükitasul alusel.

Madala töötootlikkuse poolest paistavad silma eriotstarbelised autod. Siin on peamiseks teguriks halb kandejõu kasutamine. Põhiliselt on see aga tingitud töö iseloomust (graafikujärgne ringivedu, ka kaubafondide suurus jne.). Töögraafiku tihendamise ja ratsionaalsete marsruutide väljatöötamisega peaks olema võimalik suurendada nende autode kasutamise intensiivsust. See vähendaks ühtlasi vajadust uute autode järele ja viiks tasakaalu autode füüsilise ja moraalse kulumise.

Madala intensiivsusega kasutatakse 4-tonniseid veoautosid *ZIL-150* (8 korda väiksema tootlikkusega kui tükitasul töötavad *ZIL-150*-d). Tabelis toodud andmed tõendavad, et kõige intensiivsemalt kasutatakse väikese kandejõuga autosid (*M-20*, *Moskvitš*, *UAZ*)

Eeltoodu tõendab, et tunnitasu alusel kasutatavad autod töötavad lubamatult madala intensiivsusega. Ei tohi unustada ka seda, et tunnitasuautode töö on tunduvalt madalama rentaablu-

sega kui tükitasuautode töö¹¹ Järelikult peaks iga automajandi töötajate eesmärgiks olema tunnitasuautode osatähtsuse vähendamine autopargis. Praegu esineb praktikas aga vastupidine tendents: peaaegu kõigis automajandis on tunnitasuautode arvilise plaani täitmise näitaja kõrgem kui tükitasuautode osas. Samasugune näht esineb ka naabervabariikides.

Tunnitasuautode töö intensiivsuse tõstmiseks on vajalik rakendada järgmisi abinõusid:

- 1) tihendada kaubandusettevõtete teenindamise graafikut;
- 2) töötada välja kaupade laialiveo ratsionaalsed marsruudid (vajaduse korral matemaatilise planeerimise meetodeid kasutades);
- 3) mittespetsiaalsete autodena rakendada ainult väikese kandevõimega autosid (kuni 1 t),
- 4) viia miinimumini isekallutajate rakendamine tunnitasuautodena.

Praktikas kasutatakse tunnitasuautosid sageli seetõttu, et klientidel puuduvad kohasemad transpordivahendid. Ometi oleks hoopis ratsionaalsem rakendada tehasesisestel vedudel mitmesuguseid tehasele kuuluvaid väikese kandevõimega veokeid, näit. elektrikäru, isekallutava veokastiga ratastraktorid, millele manööverdamisvõime on tunduvalt suurem. Ehitusorganisatsioonides kasutavad töödejuhatajad veoautot objektilt objektile sõitmiseks. Kas poleks rahvamajanduslikult õigem soetada ehitus- ja remondiorganisatsioonidele mootorrattad, mida saaks kasutada ka väikeste materjalikoguste veoks? Tuleb nimetada otseseks pillamiseks seda, kui me kasutame kalleid, tootmisel suurt metalli- ja töökulu nõudvaid veoautosid seal, kus oleks võimalik toime tulla hoopis odavamate transpordivahenditega.

Praegu toimub tunnitasuautodel nii peale- kui ka mahalaadimine käsitsi, tihtipeale veel raskendatud tingimustes (kitsad ukSED jms.). Kui kliendid rakendaksid lihtsamaidki laadimiseadmeid (kaldteed, transportöörid) ja parandaksid laadimistingimusi, tõuseks tunnitasuautode kasutamise intensiivsus tunduvalt. On väga tervitatav, et lähemal ajal hakkab autotööstus (näit. Tartu Autoremonditehas nr. 3) välja laskma eriotstarbelisi furgoonautosid, mis on varustatud ka lihtsa laadimismehhanismiga.

Lõpuks tunnitasuautode töö intensiivsuse tõstmine sõltub eeskätt klientidest. Et tõsta klientide vastutustunnet autode kasutamisel, on vaja kontrollida transpordikulude taset toodangu omahinnas ja kaubandusorganisatsioonide käibekuludes. Transpordikulude summa toodanguühiku omahinnas peab saama üheks näitajaks, mille alusel otsustatakse ettevõtte töö edukuse üle. Klientide korraldussummiseks on nähtavasti otstarbekas ka tõsta tunnitasu- tariife.

¹¹ Eesti NSV-s oli 1962. a. tükitasuautode rentaabilus 28,3% tunnitasuautodel 10,8%

ОБ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОЧАСОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

М. Кууск

Резюме

В статье анализируется эффективность работы автомобилей, работающих на почасовом расчете, в Латвии, Литве, Ленинграде и в Эстонии. Данные, приведенные в таблице 1, получены автором на местах, так как данные о работе почасовых автомобилей не публиковались. В 1961 году лучше других работали почасовые автомобили Латвии: прибыль на один среднесписочный автомобиль составила 991 рубль. Подробно изучены причины неудовлетворительной работы почасовых автомобилей в Эстонской ССР

На основе данных таблицы 2 сравнивается работа сдельных и почасовых автомобилей грузовой автобазы № 7 Республиканского треста автомобильного транспорта Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог Эстонской ССР за I полугодие 1962 года. Производительность одного авто-тонна-часа почасовых автомобилей в тоннах ниже производительности сдельных автомобилей в 2,8 раза, в тоннакилометрах в 6,7 раза. Приведенные в таблице 3 данные о работе почасовых автомобилей в той же автобазе в разрезе автомарок подтверждают, что лучше всего используются клиентами малотоннажные автомобили УАЗ, М-20 и «Москвич». По разным причинам работают неудовлетворительно специальные автомобили, которые обслуживают главным образом торговые предприятия.

Для повышения интенсивности работы почасовых автомобилей необходимо:

- 1) спланировать графики обслуживания торговых предприятий;
- 2) выработать (в случае надобности при помощи применения математических методов планирования) рациональные маршруты перевозки товаров;
- 3) из неспециальных автомобилей использовать на основе часовых тарифов только малотоннажные автомобили (до 1 тонны);
- 4) свести до минимума применение самосвалов в качестве почасовых автомобилей;
- 5) для внутризаводских и внутрискладских перевозок желательно использовать собственные малотоннажные транспортные средства, например электротачки, малолитражные тракторы с самосвальным кузовом и др., маневренность которых намного больше;
- 6) строительным и ремонтным организациям выделять мотоциклы, на которых можно перевозить и материалы в малом количестве;

7) улучшать условия погрузки-выгрузки товаров и использовать механизмы;

8) чтобы избежать нехозяйственного использования транспортных средств, нужно при оценке работы предприятий учитывать и уровень транспортных издержек в себестоимости продукции предприятий, также в издержках обращения торговых организаций. Очевидно, придется кроме того и повысить почасовые тарифы.