

ÜLDKASUTATAVA AUTOTRASPORDI ARENGUST EESTI NSV-s

A. Valma

Eesti NSV TA Majanduse Instituut

Liikuv koosseis

Autotransport, mille Eesti NSV nõukogude võimu kehtestamisega kodanlikult vabariigilt üle võttis, oli suhteliselt hästi arenenud, kuid organisatsiooniliselt äärmiselt killustatud ja koosnes suurest hulgast kääbusmajandest. 1936. aastal oli Eestis 906 automajandit, nendest

457 sõiduautomajandit, keskmiselt 1,2 sõiduautoga;

402 veoautomajandit, keskmiselt 1,4 veoautoga;

28 autobussimajandit, keskmiselt 8,2 autobussiga, ja 19 segamajandit.¹

1. jaanuaril 1940. aastal, s. o. pool aastat enne nõukogude võimu kehtestamist oli Eestis 2478 veoautot kogukandejõuga 8278 tonni. Kandejõu järgi jagunes veoautopark:

Tabel I

Veoautode kandejõud Eestis 1. I 1940. a.²

Kandejõud (t)	Arv (tk.)	Osatähtsus (%)
kuni 1	289	11,7
1—2	400	16,1
2—3	360	14,5
3—4	475	19,2
4—5	760	30,7
5—6	162	6,5
üle 6	29	1,2
teadmata	3	0,1
Kokku	2478	100,0

¹ 1937. a. majandusloenduse andmed, osa «Kaubandus ja transport.»

² «Konjunktuur» 1940, lk. 347.

Nagu näeme tabelist, moodustasid poole veoautopargist keskmise kandejõuga (3—5 tonni) veoautod. Kogu pargi keskmine kandejõud oli 3,34 tonni.

Veoautod olid põhiliselt bensiinimootoriga. 1939. a. andmetel³ oli Eestis vaid 18 diiselmootoriga ja 12 hesselmanni tüüpi mootoriga autot. Kogu ülejäänud tolleaegne veoautopark (98,7%) oli bensiinimootoritega.

Suhteliselt kõrge keskmise kandejõu juures olid veoautod nõrka mootoritega. 76%-l autodest oli mootori efektiivvõimsus 40—60 HJ. Üle 60 HJ mootoritega oli vaid 17% veoautopargist.*

Päritolult oli Eesti veoautopark äärmiselt kirju. 1939. a. moodustus see (2305 masinat) 69 eri firma autodest, mis omakorda jagunesid tüüpideks ja mudeliteks olenevalt kandejõust, väljelaskeastast ja hinnaklassist. Kõige rohkem oli kasutusel USA (70%), Saksa (12%) ja Inglise (10%) autosid.⁴

Kodanliku perioodi lõpul käigus olnud veoautodest enamiku vanus ei ületanud 5 aastat. Veoautopargi vanusest annab pildi alljärgnev tabel.

Tabel 2

Eesti veoautopargi vanuseline struktuur seisuga 1. I 1939. a.⁵

Ostuaasta	Arv	Osatähtsus (%)
kuni 1920. aastani	12	0,5
1921.—1924. a.	16	0,7
1925.—1927. a.	90	3,9
1928.—1930. a.	478	20,7
1931.—1933. a.	125	5,4
1934.—1936. a.	844	36,8
1937. a.	478	20,7
1938. a.	254	11,0
teadmata	8	0,3
Kokku	2305	100,0

Valdav osa veoautomajanditest asus linnades, kus oli registreehitud 71% veoautode üldarvust. Kõige arvukamalt oli neid Tallinnas — 37% üldarvust.

³ «Auto» 1939, nr. 3, lk. 78.

* Andmed mootorite võimsuse kohta ajakirjas «Auto» on toodud tol ajal kasutatavates nn. maksustatavates hobujõududes. Nende ümberarvestamisel käesoleval ajal kasutatavateks efektiivhobujõududeks on võetud mootori surveastme suuruseks 4,6 kui iseloomulik 1935.—1940. aastate USA ja Saksa veoautode mootoritele.

⁴ «Eesti Statistika» 1939, lk. 159.

⁵ «Auto» 1939, nr. 3, lk. 78.

Järelhaakeid oli 1. I 1940. aastal Eestis 2478 veoauto kohta 301⁶, seega tuli iga 8,3 veoauto kohta üks järelhaage. Valdav osa neist olid üheteljelised palgiveohaaked.

Mis puutub garaaži- ja remondimajandusse selle kaasaegses mõistes, siis kodanlikus Eestis puudus see täielikult. Umbes 80% veoautodest seisis kas lageda taeva all või laudkuurides. Tehnilise hoolduse ja väiksemad remonditööd tegid autojuhid ise kohapeal käsitsi. Suuremad remondid teostati väikestes, tehnikaga halvasti varustatud autoremonditöökodades. Autoremonditehaseid kodanlikus Eestis ei olnud.

Nõukogude võimu kehtestamise järel natsionaliseeriti koos muude tootmisvahenditega ka kõik veoautotranspordimajandid koos liikuva koosseisu ja sisseseadega. Samaaegselt asuti autotransporti ka organisatsiooniliselt ümber korraldama. ENSV Kommunaalmajanduse Rahvakomissariaadi süsteemis loodi Autotranspordi Peavalitsus, mis alates 1941. a. jaanuarist allutati vahetult Rahvakomissaride Nõukogule. Kõigis tolleaegsetes maakonnakeskustes organiseeriti Peavalitsusele alluvad veoautode baasid, kuhu kuulusid nii erasektorilt natsionaliseeritud kui ka teistest liiduvabariikidest saabuina hakanud veoautod.

Sotsialistliku autotranspordi hoogsa arengu aastale järgnes 1941. a. suvel fašistliku Saksamaa sissetung ja enam kui 3 aastat rasket okupatsiooniaega. Selle vältel laostus Eesti autotransport täielikult ja 1944. a. sügisel, mil sakslased Eesti NSV territooriumilt välja kihutati, tuli autotranspordi taastamisel alustada peaaegu mittemillestki. Seepärast võib lugeda, et Eesti NSV kaasaeagne autotransport rajati tegelikult sõjajärgsel perioodil alates aastast 1945.

Kuna Eesti NSV vabastati väga kiiresti, siis õnnestus kohalikul elanikkonnal osa liikuvast koosseisust päästa hävitamisest ja äravedamisest. Nende, kuid põhiliselt just vennasvabariikidelt saadud autode abil taastati meie autotranspordi veoautopark. 1945. a. lõpuks oli vabariigis veoautosid juba rohkem kui sõjaeelisel, 1940. aastal.

Et sõjajärgsel perioodil Nõukogude Liidus toodetavate veoautode kandejõud (1,5 ja 3,0 tonni) oli tunduvalt väiksem kodanlikus Eestis kasutusel olnud välismaiste veoautode keskmisest kandejõust, siis jäi pargi kandejõu kasvutempo algul maha autode arvu kasvutempost. Mõju avaldas ka vanade suurte välismaiste masinate autopargi koosseisust väljalangemine. Alates 1955. aastast aga suureneb pidevalt uute suurekandejõuliste veoautode osatähtsus autopargis ja käesoleval ajal ei jää veoauto keskmine kandejõud 1940. a. tasemest enam maha.

1. jaanuaril 1964. a. jagunes vabariigi üldkasutatav veoautopark kandejõu järgi alljärgnevalt:

⁶ «Eesti Statistika» 1940, lk. 199.

Tabel 3

Kandejõud (t)	Osatähtsus (%)
kuni 2	9,8
2—5	76,6
5—8	6,4
üle 8	0,4
vedurautod	6,8
Kokku	100,0

Ühe veoauto keskmine kandejõud oli 3,3 tonni. Põllumajanduse veoautopargil seevastu on keskmine kandejõud tunduvalt madalam, 1960. aastal oli see 2,60 tonni. Perspektiivselt peab ühe veoauto keskmine kandejõud vabariigis kasvama 3,8 tonnile.

Tüüpide järgi jagunes vabariigi üldkasutatav autopark 1. jaanuaril 1964. a. alljärgnevalt:

Tabel 4

Auto kere tüüp	Osatähtsus (%)
Veokastiga	45,3
Isekallutajad	35,4
Furgoonid	6,0
Tsisternid	6,5
Muud	6,8
Kokku	100,0

Kogu autopargist umbes $\frac{2}{3}$ moodustavad veoautod GAZ-51 ja veoauto ZIL mitmesugused modifikatsioonid.

Valdav osa veoautodest on bensiinimootoriga. Ökonoomsete diiselautode osatähtsus, mis üldkasutatavas autopargis oli 1962. a. vaid 5%, tõuseb käesoleva seitseaastaku lõpuks kuni 10%-ni.

Organisatsioon ja struktuur

NLKP XIX kongressi direktiivid V viisaastaku plaani kohta, samuti XX kongressi otsused nägid ette väikeste automajandite likvideerimise ja nende baasil suurte, vedude tsentraliseerimist võimaldavate üldkasutatavate automajandite loomise.

XX kongressi resolutsioonides on öeldud: «Tunduvalt suurendada üldkasutusliku autotranspordi erikaalu vedudel, tõstes sellega veosekäibe 40 miljardile tonn-kilomeetrile ehk 4,3-kordseks 1955. aastaga võrreldes. Garanteerida tsentraliseeritud vedude

edasine areng ja autojärelevankrite tunduvalt parem ärakasutamine.

Autopargi kasutamise põhjaliku parandamise ja vedude maksumuse tunduva alandamise eesmärgil koondada veoautode põhiline osa ja ministeeriumide ning keskasutuste autoremondi ettevõtted üldkasutusliku autotranspordi süsteemi.»⁷

Ka Eesti NSV-s oli autode park killustunud suure hulga väikeste ja üliväikeste, asutustele ja ettevõtetele alluvate automajandite vahel.

1. augustil 1958. aastal oli 46% vabariigi automajandeist vaid 1—2 autoga. Alla 10 autoga majandid moodustasid 87% üldarvust.

Tabel 5

Automajandite arv ja suurus Eesti NSV-s (koos kolhoosidega)

Autode arv majandis	Igatüübiliste automajandite arv					Veoautosid omavate automajandite arv 1. I 1964
	1. I 1950	1. I 1954	1. VII 1958	1. VII 1961	1. I 1964	
1—2	1343	2074	1362	868	688	474
3—9	556	875	1240	973	887	666
10—24	111	116	292	265	312	251
25—49	35	44	48	55	75	44
50—99	11	19	18	21	23	11
100 ja enam	7	13	20	36	43	32
Kokku	2063	3141	2980	2218	2040	1492

Väikemajandites olevate autode osatähtsus vabariigi autopargis oli seejuures küllaltki suur. Eesti NSV vabariikliku alluvusega automajandites (ilma kolhoosideta) oli see 1. I 1958. a. alljärgnev:

Tabel 6

Autode arv majandis	Vastava suurusega automajandi gruppi kuuluvate autode osatähtsus üldarvus (%)
1—2	9,6
3—9	27,0
10—24	25,7
25—49	8,8
50—99	11,5
100 ja enam	17,4
Kokku	100,0

⁷ NLKP XX kongressi resolutsioonid, ERK, Tallinn 1956, lk. 70.

Nagu näeme, oli vabariikliku alluvusega asutuste ja ettevõtete väikeautomajanditesse (vähem kui 10 autoga) koondunud rohkem kui $\frac{1}{3}$ nendele kuulunud autode koguarvust. Kui siia lisada veel kolhoosid, kelle automajandite suurus oli samuti vähem kui 10 autot, selgub, et umbes pool vabariigi autodest asus väikemajandites.

Üldreeglina oli väikemajanditel autode hooldamise- ja remondi- baas nõrk. Tehnilist hooldamist ja eksploatatsioonilist remonti tegid autojuhid ise ilma mehhaniseerimisvahenditeta. Seetõttu oli remondi kvaliteet madal. Agregaatidele kehtestatud läbisõidunormidest ei peetud kinni ja pahatihti vahetati välja juba väikeste defektidega autoosad, mis, selle asemel, et minna taastamisele, läksid utiili.

Väikeste ametkondlike automajandite vedude maht oli väike ja ebastabiilne ning ei stimuleerinud majandi juhtkonda veoprotsessi ratsionaalselt organiseerima.

Kõige selle tagajärjel oli väikestes automajandites autode tootlikkus madal, autode kasutamise näitajad halvad, eksploatatsioo- nikulud ja vedude omahind kõrge.

Tabel 7

Autode tootlikkus ja vedude omahind Eesti NSV mitmesuguse suurusega automajandites 1957. a.

Autode arv majandis	Autode keskmine kandevõime (tonni)	Tootlikkus kandevõime kohta 1 tonni kohta		1 tonnikiilomeetri oma- hind (kop.)
		tonni	tonn-kiilomeetrit	
3—4	2,86	811,8	15 014	5,7
5—9	2,87	987,2	16 894	5,5
10—24	2,90	1425,0	17 365	5,7
25—49	3,16	1312,7	18 266	6,3
50—99	3,17	1522,7	25 762	4,9
100 ja enam	3,33	1706,9	27 258	4,6
Eesti NSV keskmine	3,03	1354,3	20 492	5,3

Üldkasutatava autotranspordi ja ENSV Rahvamajanduse Nõukogu mõnede valitsuste süsteemis olnud väikeste automajandite 1957. a. kvalitatiivsete näitajate võrdlus on toodud tabelis 8.

Tuleb pidada tõenäoliseks, et tabelites esitatud aruandluse andmed kuni 25 autoga väikemajandite autode tootlikkuse kohta on tegelikust suuremad. Selleks, et vedude väikese mahu juures autojuhile, kes samaaegselt täitis ka remonditöölise ülesandeid, või-

	Autode nimestikulise kandejõu 1 tonni tootlikkus (%)		1 tonnkilomeetri omahind (kop.)
	tonnides	1 tonnkilomeetrites	
1. ENSV Autotranspordi ja Maantee- de Ministeriumi üldkasutatav au- totransport	100	100	100
2. ENSV Rahvamajanduse Nõukogu ettevõtete autotranspordi keskmine	94	58	150
3. ENSV RMN Energeetika Valitsuse ettevõtete autotransport	58	51	187
4. ENSV RMN Masinaehituse Valit- suse ettevõtete autotransport	91	47	199
5. ENSV RMN Liha- ja Piimatööstu- se Valitsuse ettevõtete autotrans- port	36	46	172

maldada normaalset kuupalka, esines just nendes majandites kõige sagedamini juurdekirjutusi. Samal ajal aga kanti mitmesugused remondimaterjalid ja tihti ka autode remondikulud põhitootmis-tegevuse arvele ja aruandluses esitatud autotranspordi ekspluatat-sioonikulud olid vähemad tegelikust. Kunstlikult suurendatud vedude mahu ja vähendatud kulutuste tõttu võib andmeid väike-majandite 1 tonn-kilomeetri omahinna kohta lugeda vähendatuiks.

Arvestused näitavad, et keskmiselt on üle 100 autoga majandis autode tootlikkus 1,5—2 korda suurem, omahind aga 2—4 korda madalam kui 3—9 autoga väikemajandis.

Tööstuse ja ehitustegevuse juhtimise reorganiseerimine 1957 a. kõrvaldas ametkondlikud tõkked ettevõtete ja asutuste vahel. See lõi ka eeldused väikeste ametkondlike automajandite likvideerimi-seks, uute suurte üldkasutatavate automajandite loomiseks ja nende baasil vedude ulatuslikuks tsentraliseerimiseks.

Vabariigi kogu autotranspordi organisatsiooniline ümberkujun-damine algas 1958. a. augusti kuul. Otsustati likvideerida kõik veo-autosid omavad väikesed automajandid ja anda liikuvkoosseis ning garaaziseadmed üle Eesti NSV Autotranspordi ja Maantee-de Ministeriumi ning Rahvamajanduse Nõukogu Autotranspordi Trusti territoriaalsetele autobaasidele. Ettevõtete-asutuste valdu-sesse jäeti ainult eriotstarbelised autod (autokraanad, tuletõrje-, sanitaarautod ja tehnilise abi autod). Väiksemates rajoonikeskustes ja muudes punktides, kus polnud otstarbekohane isemajandavaid autobaase moodustada, loodi autobaaside filiaalid ja autokolonnid.

Radikaalsed olid muutused ENSV Rahvamajanduse Nõukogule alluva autotranspordi süsteemis. 1958. a. novembris moodustati Rahvamajanduse Nõukogu Autotranspordi Trust. Selle ülesandeks oli: territoriaalsete autobaaside moodustamine ja nende normaalse töö kindlustamine; Eesti NSV RMN-i ettevõtete ja organisatsioonide, mida ei teenindata üldkasutatava autotranspordiga, samuti Kiviõli linnas ja selle piirkonnas asuvate kõigi ettevõtete häireteta teenindamine autotranspordiga vastavalt kinnitatud veoplaanile ja majanduslepingutele; ametkondlike veotaksokolonni moodustamine RMN-i ettevõtete ja organisatsioonide teenindamiseks tehasesisestel ja väikesekoguseliste kaupade vedudel; ehitus- ja tööstuslike veoste tsentraliseeritud vedude organiseerimine ja laiendamine neis RMN-i ettevõtteis, rajoonides ja linnades, mida ei teenindata üldkasutatava autotranspordiga.

Kuni reorganiseerimiseni oli ENSV RMN-i ettevõtete ja organisatsioonide automajandite struktuur alljärgnev:

Tabel 9⁸

Majandi suurus	% autode üldarvust	Majandite arv		
		linnades	rajoonides	kokku
Kuni 3 autoga	9	63	104	167
3—14 autoga	34	128	87	215
15 ja rohkem autoga, sellest isemajandavad autobaasid	57	28	8	36
	28	8	—	8

Reorganiseerimine viidi põhiliselt läbi ajavahemikul 1958. a. detsembrist kuni 1959. a. märtsini. Likvideeriti 146 väikest automajandit. RMN võeti üle Autotranspordi Trusti alluvusse ja reorganiseeriti 9 territoriaalset autobaasi. Likvideeritud väikemajandite autopargi ja tehnika baasil loodi 4 autobaasi. 1. aprilliks 1959. a., mil reorganiseerimine oli põhiliselt lõpetatud, oli RMN Autotranspordi Trusti alluvuses 13 üldkasutatavat autobaasi kokku 2233 autoga. Seega oli keskmiseks autobaasi suuruseks 170 autot. Iga autobaas teenindas põhiliselt teatavat temale kinnistatud ettevõtete gruppi ja üldreeglina just neid ettevõtteid, kellelt saadud autode ja muu tehnika baasil ta loodi.

Rajoonis asuvate ettevõtete autotransport anti põhiliselt üle Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteed Ministeeriumi autobaasi-

⁸ V. Issako, Autotranspordi töö ümberkorraldamisest Eesti NSV Rahvamajanduse Nõukogu süsteemis. Teaduslik-tehnilise informatsiooni bulletin «Autotransport ja maanteed» 1959, nr. 2, lk. 3.

dele, välja arvatud suuremad tööstusettevõtted: Tamsalu ja Rakke lubjatehased, karjäär «Padise Paemurrud», Tootsi turbabriketi-tööstus, Loksa ja Aseri tellisetehased ning kombinat «Järvakandi Tehased», mille teenindamiseks moodustati RMN-i autobaaside kolonnid.

Reorganiseerimise tulemusena tõusis üldkasutatava veoauto-pargi osatähtsus ENSV RMN-i süsteemis 75%-le. Veoautopargi jagunemist enne ja pärast reorganiseerimist iseloomustab tabel 10.

Klientuuri paremaks teenindamiseks toimus Tallinnas asuvate viie autobaasi spetsialiseerumine vastavalt vedude iseloomule. Üks autobaas teostas põhiliselt toiduainete (leib, piim jne.) tsentraliseeritud vedu ja teenindas toiduainete- ja liha-piimatööstuse ettevõtteid. Ühe autobaasi põhiliseks ülesandeks oli kala tsentraliseeritud veo korraldamine ning kala- ja kergetööstusettevõtete teenindamine. Kaks autobaasi spetsialiseerusid peaauglikult ehi-

Tabel 10⁹

Veoautopargi valdaja	Veoautopargi jagune-mine (% RMN-i veo-autode üldarvust)	
	enne reorgani-seerimist	pärast reorgani-seerimist
RMN Autotranspordi Trust (üldkasutatav autotransport)	—	75,0
Metsa-, Puidu- ja Paberitööstu-se Valitsus	12,3	11,0
Liha- ja Piimatööstuse Valitsus	14,2	8,6
Energeetika Valitsus «Eesti Energia»	2,5	3,4
Ehitusvalitsus	27,8	—
Toiduainetetööstuse Valitsus	9,2	—
Põlevkivi- ja Keemiatööstuse Valitsus	8,2	—
Ehitusmaterjalide Tööstuse Va-litsus	6,3	—
Kalatööstuse Valitsus	6,1	—
Masinaehituse Valitsus	5,4	—
Kergetööstuse Valitsus	5,2	—
Materiaal-Tehnilise Varustuse ja Turustuse Valitsus	2,8	—
Ajutiselt säilitatud ettevõtetele	—	2,0
	100,0	100,0

⁹ Tabel on koostatud V Issako artikli «Autotranspordi töö ümberkorralda-misest Eesti NSV Rahvamajanduse Nõukogu süsteemis» materjalide põhjal. Tea-duslik-tehnilise informatsiooni bületään «Autotransport ja maanteed» 1959, nr. 2, lk. 3—8.

tusmaterjalide vedudeks ning ehitusorganisatsioonide ja ehitusmaterjalidetööstuse ettevõtete teenindamiseks. Üks autobaas teostas materiaal-tehnilise varustuse tsentraliseeritud vedusid ja teenindas masinaehitustehaseid.

Eriiseloomuga objektidele kinnistati spetsiaalne liikuvkoosseis ja teadlikud, neil objektidel juba varem töötanud autojuhid.

Väikesekoguseliste ja ühekordsete vedude teostamiseks organiseeriti iga autobaasi koosseisu teenistuslike veotaksoautode kolonn.

Nagu iga uus ning uudne üritus, nii leidis ka autotranspordi reorganiseerimine algul mõnede majandusjuhtide vastuseisu. Arvati, et üldkasutatav autotransport ei suuda ettevõtete veovajadusi küllalt operatiivselt rahuldada. Tegelikkus kummutas need eelarvamused. Ettevõtete üldkasutatava autotranspordiga teenindamise esimeste kuude töötulemused juba näitasid, et teenindamine mitte ei halvenenud, vaid paranes. Autode vajaduse plaani-pärane rahuldamine sundis ettevõtete transpordijuhte autode tööd paremini organiseerima, mistõttu autode kasutamise näitajad tõusid ning transpordikulud vähenesid. Nii näiteks vabastati autopargi parema kasutamise arvel territoriaalsetes autobaasides ainuüksi 1959. a. veebruaris üle saja veoauto muudeks vedudeks. Töö uue organiseerimise kahe esimese kuu jooksul (1959. a. jaanuar ja veebruar) säästeti vedude omahinna alandamise arvel kogu RMN Autotranspordi Trusti töömahu kohta umbes 200 000 rubla. Seejuures vähenesid vahetult ka ettevõtete-klientide transpordikulud, kuna väikemajandis 1 tonn-kilomeetri omahind tavaliselt tunduvalt ületas veotariifi, mille alusel uue süsteemi juures klient vedude eest automajandile tasus. Mõningad näited selle kohta on toodud järgnevas tabelis (1958. a. augusti-, septembri-, oktoobrikuu andmetel)

Tabel 11

Ettevõtte- kliendi nimetus	Veose- käive (1000 tkm)	Väike- majandi 1 tkm omahind (kop.)	1 tkm veotariif (kop.)	Transpordikulu (1000 rbl.)		Transpor- dikulude vähene- mine (1000 rbl.)
				enne reorgani- seerimist	pärast reorgani- seerimist	
1. Tallinna Li- ha- ja Kon- servikombi- naat	122,5	12,9	9,0	158,0	110,0	47,0
2. Vabrik «Keila»	94,0	12,6	9,1	118,4	85,5	32,9
3. Vabrik «Marat»	101,1	15,2	8,7	153,5	87,9	65,6

Tabelis on esitatud otsene transpordikulude kokkuhoid ettevõttele-kliendile. Sellele aga lisandub veel rahvamajanduslik kokkuhoid autode ettevõtte parema kasutamise ja hooldamise arvel.

Eesti NSV autotranspordis 1959. a. I poolel lõpulejõudnud reorganiseerimine likvideeris küll struktuurilise killustatuse, kuid kahe iseseisva süsteemi — ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeriumi Autotranspordi Peavalitsuse ja ENSV Rahvamajanduse Nõukogu Autotranspordi Trusti olemasolu põhjustas üldkasutatava autotranspordi juhtimises paralleelismid. Tekkis olukord, kus ühes linnas kõrvuti asuvaid, kuid erineva alluvusega ettevõtteid ja asutusi teenindasid eri süsteemide autobaasid, kelle mitmetäielikult koormatud autod teostasid paralleelvedusid. Raskendatud oli autode koormamine mõlemas suunas. Paralleelism autotranspordi töö juhtimises muutus takistuseks tsentraliseeritud vedude edukale organiseerimisele.

Selline ebanormaalne olukord ei saanud püsida kaua. 1. juulist 1960. a. likvideeriti mõlemad paralleelsed süsteemid ja kogu vabariigi üldkasutatav autotranspord allutati ühele organile — Autotranspordi ja Maanteede Ministeriumi Vabariiklikule Autotranspordi Trustile. Trusti funktsionaalsete osakondade juhtimisele allutati vahetult kõik kogu vabariigis asuvad üldkasutatavad kauba-veo-, reisijateveo- ja segaautomajandid.

Vabariiklikul Autotranspordi Trustil oli 1964. a. lõpul kokku 37 automajandit, nendest 19 veoautomajandit, 1 autobussipark, 1 taksoautopark, 1 sõiduaautopark, 4 autobussi- ja taksoautoparki ja 11 segamajandit (veoautod, sõiduaautod, autobussid). Trusti koosseisu kuulus ka transpordi-ekspeditsioonikontor «Ekspediitor», kelle ülesandeks on organiseerida vedusid regulaarsetel linnadevahelistel autokaubaveo liinidel ja teostada kaupade tsentraliseeritud sisse- ja väljavedu raudteejaamadest ja sadamapunktidest.

Tallinnas asuvate veoautomajandite töö paremaks juhtimiseks ning koordineerimiseks loodi 1961. a. lõpul Vabariikliku Autotranspordi Trusti koosseisus Tallinna Autokaubaveo Valitsus, kelle alluvusse anti kõik Tallinnas asuvad veoautomajandid. Tallinna Autokaubaveo Valitsuse tsentraalne dispetšeriteenistus suunab veoautod tööle Tallinnas asuvatele objektidele, teostab tsentraliseeritud arveldusi klientidega, organiseerib ning juhib Tallinnast väljuvate regulaarsete autokaubaveoliinide tööd ja tsentraliseeritud vedusid linna piires. 1964. a. moodustas Tallinna Autokaubaveo Valitsuse 8 veoautomajandi töömaht 30% kogu Vabariikliku Autotranspordi Trusti vedude mahust.

Kolhooside ja sovhooside majandiväliste vedude tsentraliseerimiseks loodi 1963. a. lõpul Trusti koosseisus tootmisvalitsus «Põllumajandustranspord», kelle haldusesse anti 8 üldkasutatavat autobaasi asukohtadega Keilas, Tapal, Raplas, Põltsamaal, Elvas, Kiviõlis, Kingissepas ja Kärddlas. Töö paremaks organiseerimiseks

on vahetult suuremate tööobjektide juurde loodud nende autobaaaside spetsialiseeritud autokolonnid. Tootmisvalitsuse «Põllumajandustransport» ülesandeks on: 1) tsentraliseerida kõik põllumajandusettevõtete majandivälised veod, jättes kolhooside ja sovhooside oma autotranspordi teostada vaid otseselt põllumajandusliku tehnoloogiaga seoses olevad majandisisesed veod; 2) organiseerida ning ratsionaliseerida põllumajanduslikke autovedusid kogu vabariigis, ka seal, kus läheduses ei ole «Põllumajandustranspordile» alluvat autobaasi. Selleks on igas rajooni tootmisvalitsuses «Põllumajandustranspordi» dispetšer, kes plaanib ja organiseerib kogu rajooni ulatuses põllumajanduslikke vedusid, kasutades selleks kõikide üldkasutatavate automajandite liikuvkoosseise. Dispetšerid Tamsalu, Valga ja Viljandi kombineeritud jõusööda tehastes ning Maardu Keemiakombinaadis organiseerivad nimetatud tehaste toodangu 100% -liselt tsentraliseeritud väljavedu.

Kuna põllumajanduslikud veod on sesoone iseloomuga ja toimuvad põhiliselt I ja III kvartalis, siis moodustavad nad «Põllumajandustranspordi» autobaaaside vedude üldmahust praegu vaid umbes veerandi. 1964. a. oli nende baaside põllumajanduslike vedude maht 2,8 milj. tonni ja veosekäive 35 milj. tkm. Lepingute alusel teenindati 200 kolhoosi-sovhoosi. 1965. aastal suureneb teenindatavate ettevõtete arv 300-le. Hakatakse tegema ka majandisisesed vedusid.

Aastail 1958—1960 toimunud radikaalsete muudatuste tagajärjel kujunes Eesti NSV autotransport organisatsiooniliselt üldjoontes vastavaks sotsialistliku rahvamajanduse struktuurile ning nõuetele. Juhtiv positsioon on üldkasutataval autotranspordil, mille vedude maht ja veosekäive moodustasid 1964. a. umbes 60% vabariigi autovedude kogumahust (vt. tabel 12).

Tabelis loetletud teiste suuremate autotranspordi valdavate süsteemide — Rahvamajanduse Nõukogu, põllumajandusettevõtted ja ETKVL — oma automajandite säilitamine oli vajalik nende ettevõtete territoriaalse hajutatuse tõttu. Ka tabelis märgitud muude väikeautomajandite säilitamine oli põhjendatud. Nendeks olid mitmesugused üldhariduslikud ja kutsekoolid, kelle valduses olevaid autosid kasutati õppeotstarbeks, sanatooriumid ning invaliidide kodud ja mitmesugused liidulise alluvusega ettevõtted.

ETKVL-i süsteemis on oma automajand vabariigi 31-st tarbijate kooperatiivist 26-l. Viit tarbijate kooperatiivi teenindab ETKVL Tallinna Autobas oma Tallinnas, Tartus, Pärnus, Rakveres ja Kingissepas asuvate autokolonnide kaudu. Autokolonnid vastavad oma suuruselt (keskmine autode arv kolonnis on 115) ja tehniliselt varustatuselt enam-vähem kaasaegse üldkasutatava automajandi tasemele. Tarbijate kooperatiividele alluvad automajandid aga on tüüpilised ametkondlikud 10—25 autoga väikemajandid.

Isärasuseks ETKVL-i süsteemi autotranspordis on suur eri-

Eesti NSV autotranspordi kaubavedude maht ja veosekäive 1963. a.

Süsteem	Vedude maht		Veosekäive		Keskmine veokau- gus km
	1000 t	%	1000 tkm	%	
1. Üldkasutatav autotrans- port, sellest tunnitasu alusel	40499	59,0	628859	60,1	15,5
2. Rahvamajanduse Nõukogu	3219		36263		
3. Põllumajanduse Ministee- riumi ettevõtted ja sovhoosid	5335	7,8	46469	4,4	8,7
4. «Põllumajandustehnika»	5262	7,7	63901	6,1	12,1
5. Kolhoosid	3384	4,9	63333	6,0	18,9
6. ETKVL	6215	9,1	100511	9,6	16,2
7. Metsamajanduse- ja Loo- duskaitse Peavalitsus	1593	2,3	49869	4,8	31,3
8. Tervishoiuministeerium	382	0,6	7148	0,7	18,7
9. Muud suuremad automajan- did	81	0,1	2927	0,3	36,1
10. Muud 1—9 autoga automa- jandid	4081	6,0	53996	5,1	13,2
Kokku Eesti NSV-s	1725	2,5	29964	2,9	17,4
	68557	100,0	1046977	100,0	15,3

otstarbeliste autode osatähtsus. Leibaveo, kauplusautod ja mitmesugused muud spetsiaal- ning furgoonkeredega autod moodustavad rohkem kui $\frac{1}{3}$ autode üldarvust. Autode ülesandeks on maal asuva jaekaubandusvõrgu varustamine kaupadega, leivavedu ja leivatööstuste varustamine toorainega, vedod seoses varumise ja põllumajandussaaduste kokkuostuga jne.

Üldkasutatava autotranspordi osatähtsus vabariigis kasvab aasta-aastalt väikeste ametkondlike automajandite arvu samaaegse vähenemisega. Suureks reserviks on siin «Põllumajandustranspordi» töösfaari laiendamise võimalused sovhooside ja kolhooside majandisestele vedudele. See loob eeldused neis põllumajandusettevõtetes, mis asuvad üldkasutatavate automajandite läheduses, täielikult üldkasutatava autotranspordi teenindamisele üleminekuks. Positiivset eeskuju on siin andnud Hiiumaal asuv Putkaste sovhoos, kes 1964. a. põhiliselt likvideeris oma automajandi ja andis autod üle «Põllumajandustranspordile». Kuna vedude senine omahind sovhoosil oli kõrgem kui tariifne tasu, mida majand nüüd autobasile tasub, siis sai sovhoos 1964. a. 9 kuu jooksul 15 300 rubla kokkuhoidu.

Tsentraliseeritud veod

Üldkasutatava autotranspordi osatähtsuse järsk kasv ja suurte üldkasutatavate automajandite rajamine kogu vabariigis löi eeldused kõige progressiivsema massiliste autovedude vormi — tsentraliseeritud vedude rakendamiseks.

Tsentraliseeritud vedude puhul rahuldatakse teenindatava objekti vedudevajadus, näiteks toodangu väljavedu tehastest või kaubabaasist, mitte enam kaubasaajate oma transpordiga, vaid seda teeb tervikuna üks ettevõtte — üldkasutatav automajand. See väldib paljude kaubasaajate veoautode ajaliselt kooskõlastamatuid saabumisi, pikki seisakuid kauba saamise ootel ja loob vajalikud tingimused autode graafikukohaseks liikumiseks. Graafikukohane töö, mittetootlike seisakute ärajäämine ja võimalus spetsialiseeritud liikuvkoosseisu ja autorongide laialdaseks kasutamiseks kindlustavad autopargi parema kasutamise ja kvalitatiivsete näitajate tõusu ning võimaldavad sama töömahu teostada väiksema arvu veovahenditega. Tsentraliseeritud vedude juures toimub kaupade pealelaadimine kaubasaatja, mahalaadimine aga kaubasaaja laadijate ja vahenditega. Kaob vajadus laadijate edasi-tagasi vedamiseks, laadimispaikades on aga võimalik organiseerida alalisi brigaade kvalifitseeritud laadijatest, kes kasutavad mitmesuguseid mehhaniseerimisvahendeid. Töö sellise organiseerimise tulemuseks on laadijate tööviljakuse tõus ning tööjõuvajaduse mitmekordne vähenemine. Langeb ära ka vajadus kaasasõitvate ekspediitorite ja agentide järele, kelle ülesandeid täidavad autojuhid. Tunduvalt lihtsustuvad arveldusvahekorrad. Automajand teostab arveldusi vaid vähesel arvul kaubasaatjatega, kellele kaubasaajad tasuvad veokulud juba koos arveldustega kaupade eest.

Eesti NSV-s tehti autovedude tsentraliseerimisega algust 1955. a. märtsis Tallinnas. Tsentraliseeriti silikaattelliste väljavedu tehastest «Kvarts» ja «Silikaat». See esimene katse õigustas end igati. Seni oli tavaliseks nähtuseks, et tehaste värvate taga ootas kuni 50 autoni ulatuv järjekord, kusjuures autodega olid kaasas laadijad-ekspediitorid. Ei olnud harvad juhud, kus autodel pärast pikka ooteaega tuli tehasega kooskõlastamata vedude tõttu tühjalt tagasi pöörduda. Selline olukord mitte ainult ei põhjustanud tellise saajatele laadijate tuhandete töötundide ja autode sadade tööpäevade kaotaminekut, vaid põhjustas ka töödistsipliini langust autojuhtide hulgas. Klient telliste saaja, selleks et varjata ülennormatiivseid seisuaegu ja hoiduda nende eest automajandile trahvi maksimisest, oli sunnitud kokkuleppel autojuhiga tegema ebaseaduslikke juurdekirjutusi veodokumentidele. Autojuhile töötada oldud aja eest tasu kombineerimiseks aga anti viimasele vabad käed auto kasutamiseks.

Telliste veo tsentraliseerimisel kadusid järjekorrad tehase

värvate tagant. Kolmes vahetuses töötavad 18 veoautot suutsid uue korra kohaselt ära teha sama töö, millega varem oli seotud 94 autot. Kulud telliste veol vähenesid 48% võrra.

1955. a. tsentraliseeriti veel hapniku väljavedu Tallinna Hapnikutehasest, konteinerite väljavedu Tallinna Kaubajaamast jm., kokku 11 objekti. Kui varem hapniku veol seisis 30—40 tarbija autot tehase juures järjekorras, et ära vedada 100 hapnikuballooni, siis pärast tsentraliseerimist teenindab tehas 1—2 autorongi, kusjuures veomaht on suurenenud kuni kolmekordseks. Konteinerite veo tsentraliseerimisel vähenes autode päevane vajadus 50-lt 22-le, samaaegselt vedude maht suurenes 30% võrra.

Kokku oli tsentraliseeritud vedude maht vabariigis 1955. a. 934 000 tonni ja veosekäive 7,34 miljonit tonnkilomeetrit, mis moodustas üldkasutatava autotranspordi tolleaegselt vedude mahust 15,2% ja veosekäibest 5,8%.

Järgnevatel aastatel suurenesid tsentraliseeritud objektide arv ja vedude maht pidevalt. Üldkasutatava autotranspordi tsentraliseeritud vedude mahu dünaamikat iseloomustab tabel 13.

Tsentraliseeritult veeti 1963. a. kogu Eesti NSV autovedude mahust 45,7% ja veosekäibest 46%.

Tabel 13

Tsentraliseeritud vedude osatähtsus Eesti NSV üldkasutatava autotranspordi töös

Aasta	Tsentraliseeritud objektide arv	Tsentraliseeritud vedude osatähtsus üldkasutatava autotranspordi		Tsentraliseeritud vedude mahu kasv võrreldes 1955. aastaga (korda)
		vedude mahus (%)	veosekäibes (%)	
1955	11	15,2	5,8	—
1956	29	44,8	21,2	3,6
1957	60	54,8	28,2	5,1
1958	60	49,2	31,2	6,4
1959	88	51,4	39,4	9,9
1960	253	59,7	53,2	20,2
1961	288	75,5	70,4	29,3
1962	321	79,6	77,3	33,5
1963	336	80,4	78,7	34,9
1964	350	80,9	82,4	37,2

Käesoleval ajal teostavad tsentraliseeritud vedusid kõik Vabariiklikule Autotranspordi Trustile alluvad automajandid. Allsüsteemide osatähtsus autovedude tsentraliseerimisel on toodud tabelis 14. Tsentraliseeritult vedasid kaupu kõige enam Tallinna Auto-

kaubaveo Valitsuse autobasid, kelle tsentraliseeritud vedude maht ja veosekäive moodustas üle $\frac{1}{3}$ vabariigi tsentraliseeritud vedudest. Hea tulemuse saavutasid basid tänu töö heale organiseerimisele ja ka hulgalisele tsentraliseerimiseks sobivatele objektidele majandite tööpiirkonnas. Viimane asjaolu on üheks tähtsamaks eelduseks tsentraliseeritud vedude edukaks organiseerimiseks ja selle eelduse puudumine on ka üheks peapõhjuseks, miks mõnedes automajandites tsentraliseeritud vedude osatähtsus vedude üldmahus on väike.

Tabel 14

Vabariikliku Autotranspordi Trusti tsentraliseeritud vedude maht ja veosekäive 1964. a.

Allsüsteem	Vedude maht			Veosekäive		
	Kokku (1000 t)	sellest		Kokku (1000 tkm)	sellest	
		tsentraliseeritud (1000 t)	tsentraliseeritud vedude osatähtsus (%)		tsentraliseeritud (1000 tkm)	tsentraliseeritud vedude osatähtsus (%)
Tallinna Autokaubaveo Valitsus (8 automajandit)	13793,1	13014,5	94,4	226444,8	214645,0	94,8
Tootmisvalitsus «Põllumajandustransport» (8 automajandit)	9199,6	6828,0	74,2	135584,3	97515,0	71,9
Trustile otseselt alluvad autobasid (13 automajandit)	19958,8	14901,3	74,8	358805,4	281694,0	78,4
Vabariiklik Autotranspordi Trust	42951,5	34743,8	80,9	720834,5	593854,0	82,4

Valdava osa tsentraliseeritud veostest — 70% vedude mahust ja 47% veosekäibest — moodustasid 1964. aastal mitmesugused ehitusmaterjalid. Tsentraliseeritud veetud kaupade nomenklatuur ja hulk on toodud tabelis 15.

Tsentraliseeritud veetud kaupade suhteliselt lühikesed keskmised veokaugused näitavad, et tegemist oli peamiselt veoste linnasisese või linnalähedase tsentraliseeritud väljaveoga. Erandi mo-

Eesti NSV üldkasutatava autotranspordi poolt 1964. a. tsentraliseeritult veetud kaubad ja nende keskmised veokaugused

Veosegrupi nimetus	Vedude maht (1000 t)	Veosekäive (1000 tkm)	Keskmine veokaugus (km)
1. Kivisüsi	202	2981	14,8
2. Naftaveosed	444	12179	27,4
3. Metall ja metallitooted	329	15869	48,3
4. Konteinerid ja veosed sadama-punktidest ning raudteejaamadest	1239	36735	29,7
5. Teravili	53	553	10,4
6. Jahu	143	2250	15,7
7. Piim ja piimasaadused	486	15249	31,3
8. Põlevkiviõli	161	7937	49,2
9. Ehitustellised	1496	29471	19,7
10. Ehituskivid ja killustik	20390	202102	8,5
11. Mört ja segubetoon	1009	11579	11,5
12. Raudbetoondetailid	1324	33660	25,4
13. Muud veosed	7468	223289	29,9
Kokku	34744	593854	17,1

dustavad piim ja piimasaadused, mis veetakse linnades asuvasse piimakombinaatidesse maal asuvatest koorejaamadest; muud veosed, mille moodustavad põhiliselt tsentraliseeritult linnadevahelistel marsruutidel laialiveetavad mitmesugused tööstuskaubad; metall ja põlevkiviõli, mis kogu vabariigi ulatuses veetakse väike-
tarbijatele laiali peamiselt Tallinna baasidest.

Tsentraliseeritud vedude üheks vormiks on autoveod regulaarsetel linnadevahelistel marsruutidel. Nendega alustati vabariigis 1959. aastal. Kuigi tsentraliseeritult linnadevahelistel liinidel veetava kauba kogus on praegu veel suhteliselt väike ja moodustas 1964. a. 661 800 tonniga vaid 1,5% üldkasutatava autotranspordi veoste kogumahust, on 136,8 miljoni tonnikilomeetriline veosekäive 207 km-lise keskmise veokauguse tõttu 19% vabariigi üldkasutatava autotranspordi veosekäibest.

Regulaarseid linnadevahelisi autoliine on käesoleval ajal 42 ühesuunalise üldpikkusega 8836 km, neist 7 on vabariikidevahelised, üldpikkusega 3293 km.

Vedusid korraldab ja nende dispetšerijuhtimist teostab vabariiklik transpordi-ekspeditsiooni kontor «Ekspediitor», kellele allub 11 auto-kaubajaama Tallinnas, Tartus, Pärnus, Viljandis, Rakveres, Kohtla-Järvel, Narvas, Valgas, Võrus, Haapsalus ja Paides. Kõik auto-kaubajaamad võtavad elanikelt vastu väikesaadetisi, kusjuures nende juurde-äravedu toimub kaubajaama autoga.

Regulaarseid linnadevahelisi auto-kaubaveoliine teenindavad suurekandejõulised autod. 1961. a. oli nende keskmine kandejõud 5,5 tonni, läbisõidu kasutamise koefitsient 0,78 ja kandejõu kasutamise koefitsient lähedane ühele. Auto tootlikkus kandejõu 1 tonni kohta oli 257 tonni ja 62670 tkm.

Kaheksal vabariigisisel auto-kaubaveo liinil kasutatakse laadimistöõde hõlbustamiseks käibekaste, kahel vabariikidevahelisel liinil (Tallinn—Leningrad, Tallinn—Riia) toimub kaubavedu vahetatavate järeelhaagetega.

Alates 1962. aastast kasutatakse linnadevahelistel liinidel ka 0,5-tonnise kandejõuga autokonteinereid.

Tsentraliseeritud vedude efektiivsus avaldub eriti selliste kaupade puhul, mille veoks on vaja spetsiaalset liikuvkoosseisu ning mille tarbimine sihtkohas on enam-vähem püsiv, kuid mitte suur. Üheks selliseks veoseks on põlevkiviõli. Selle veoks on vaja spetsiaalsisternerne, peale- ja mahalaadimisel ning veol tuleb täita erilisi ohutustehnika nõudeid.

Põlevkiviõli tsentraliseeritud kohalevedu Tallinnast kogu vabariigis asuvatele väike- ja keskmistele tarbijatele (v. a. Kirde-Eestis asuvad tarbijad, keda varustatakse vahetult põlevkivibasseinist) alustati 1959. a. II kvartalis. Põlevkiviõli veeti vabariigis tsentraliseeritult

1959. a.	69 360 t,
1960. a.	113 100 t,
1961. a.	127 600 t,
1964. a.	161 200 t.

Tootjatelt tehastelt Kiviõlist ja Kohtla-Järvelt saabub põlevkiviõli raudteel ENSV Vabariikliku Kontori «Estneftesnabsbõt» Tallinna Põlevkiviõli Baasi. Tarbijad esitavad sellele igakuise põlevkiviõli kohaletoometamise nõudmise päevade ja vahetuste lõikes ja on kohustatud vastavalt õigeaegselt ette valmistama mahutid õli vastuvõtuks. Põlevkiviõli tsentraliseeritult vedava autobaasi dispetšer asub alalõelt Tallinna Põlevkiviõli Baasis ning reguleerib autode liikumist. Automajandi pitsatiga kinnitatud teekonnaleht on sissepääsuloaks autole õlibaasi ja samaaegselt dokumendiks põlevkiviõli kättesaamisel.

Dokumendiks õli ekspedeerimisel on õlibaasist autojuhile 3 eksemplaris väljaantud saateleht. Jättes ühe neist endale, annab tarbija teistele eksemplaridele allkirja õli kättesaamise kohta, märkib auto saabumise ja lahkumise aja, kinnitab pitsatiga ja annab autojuhile. Üks saatelehtedest jääb Tallinna Põlevkiviõli Baasile, teine automajandile.

Veo, laadimise ja ekspedeerimise eest tasub tarbija kehtivate tariifide alusel koos põlevkiviõli maksumusega õlibaasile, kes omakorda tasub automajandile. Arveldused tarbija ja õlibaasi vahel

toimuvad lepingulise ettemaksuna. Selle tingimuse mittetäitmisel tarbijale õli ei väljastata.

1959. a. I kvartalis said detsentraliseeritud korras Tallinna Põlevkiviõli Baasilt õli 134 klienti, kellest 80% omasid autosid. 1960. a. lõpuks tõusis klientide arv 164-le ning neid varustati eranditult tsentraliseeritult. Vedu teostasid keskmiselt 20 autot (autorongi), neist 8 Tallinnas.

Põlevkiviõli veo tsentraliseerimise tagajärjel mitmekordistus kasutatavate autode tootlikkus: 1959. a. I kvartalis oli see 319 tonni, 1960. a. I kvartalis vedude tsentraliseerimisel aga 1204 tonni, s. o. 3,8 korda suurem (autorongidel 1643 tonni, s. o. 5,2 korda suurem) Autode suurenenud tootlikkuse arvel vabanes iga päev muudeks ülesanneteks 14 veoautot, mis, võttes aluseks automajandi 1961. a. I kvartali ekspluatatsioonitöö tulemusi (1 masintööpäeva tootlikkus 21,3 tonni ja 201,8 tkm; autopargi kasutamise koef. = 0,713) võimaldasid täiendavalt vedada päevas 212 tonni veoseid ning teha 2010 tkm. Täiendav veosekäive võimaldas auto- baasile, kelle puhastulu 1 tonnikilomeetrilt oli 0,017 kop. täiendavat kasumit päevas 0,34 rbl. Sellele lisandub suurenevast veosekäibest tingitud kokkuhoid üldkulude arvel 19,46 rbl. päevas. Kokku suurenes majandi puhastulu vedude tsentraliseerimisel 19,80 rbl. võrra päevas.

Kuni vedude tsentraliseerimiseni toimus põlevkiviõli pealelaadimine tarbija-kliendi jõududega, milleks Tallinnas, kuhu veetakse 75% kogu põlevkiviõli kogusest, sõitis iga autoga kaasa üks laadija. Tallinnas asuvate klientide andmetel oli 1 tonni põlevkiviõli pealelaadimise keskmine hinne 17,3 kop. Väljaveetava õli maht päevas 1960. a. I kvartalis oli keskmiselt 317 tonni, seega laadimiskulud 55 rbl. Laadijale tasuti iga kaasasõidetud kilomeetri eest 0,9 kop. Tallinnas oli 1 reisi keskmiseks edasi-tagasi pikkuseks 14 km, päevas tegid autod keskmiselt 95 reisi. Seega oleks tulnud maksta laadijatele vaid kaasasõidu eest 12 rbl. ja laadijate tasud kokku oleksid olnud 67 rbl. päevas. Tsentraliseeritud vedude juures teevad laadimistöö Põlevkiviõli Baasi 3 koosseisulist laadijat, kelle päevane töötasu kokku on 7,80 rbl. Kokkuhoid laadimiskulude arvel on seega 59,20 rbl. päevas.

1959. a. I kvartalis oli Tallinnas asuvatel tarbijatel põlevkiviõli 1 tonni veo omahind oma autotranspordiga keskmiselt 1,61 rbl.; 1960. a. I kvartalis oli see üldkasutataval automajandil 0,87 rbl. Seega oleks põlevkiviõli vedu 1960. a. I kvartalis eelmise aasta sama perioodi tingimustes läinud maksma 510 rbl., läks aga tegelikult 275 rbl. päevas. Kokkuhoid seega 235 rbl. päevas.

Liites kõik ülaltoodud kokkuhoiused, näeme, et üldine ökonomia põlevkiviõli veo tsentraliseerimisest on 314 rbl. päevas. Kuna ülaltoodud arvestused on tehtud valdavas osas Tallinnas toimuvate vedude kohta, on saadav kokkuhoid rahvamajandusele kogu vabariigi ulatuses veelgi suurem.

Tsentraliseerimine tagab vedude omahinna tunduva languse. Tabelis 16 on toodud 1 tonnkilomeetri omahind 1960. a. põlevkiviõli ja vedelbituumeni tsentraliseeritud veol ja ülejäänud veoste detsentraliseeritud veol:

Välja arvatud autokütus, on tsentraliseeritud vedudel omahind kõikide elementide osas madalam kui detsentraliseeritud vedudel. Kulud autokütusele on suuremad seetõttu, et valdav osa autosid vedelkütuse veol 1960. a. töötasid pealetõstetavate tsisternidega, mistõttu masin oli osaliselt koormatud ka tagasisõidul.

Kui aga võrrelda põlevkiviõli ja vedelbituumeni 1960. a. tsentraliseeritud veo omahinda tarbijatele kuulunud autodega teostatud detsentraliseeritud vedude omahinnaga 1959. a., mis oli 24,09 kop./1 tkm., siis näeme, et tsentraliseerimise tulemusena on omahind alanenud 18,54 kop. võrra ehk 77%.

Tabel 16

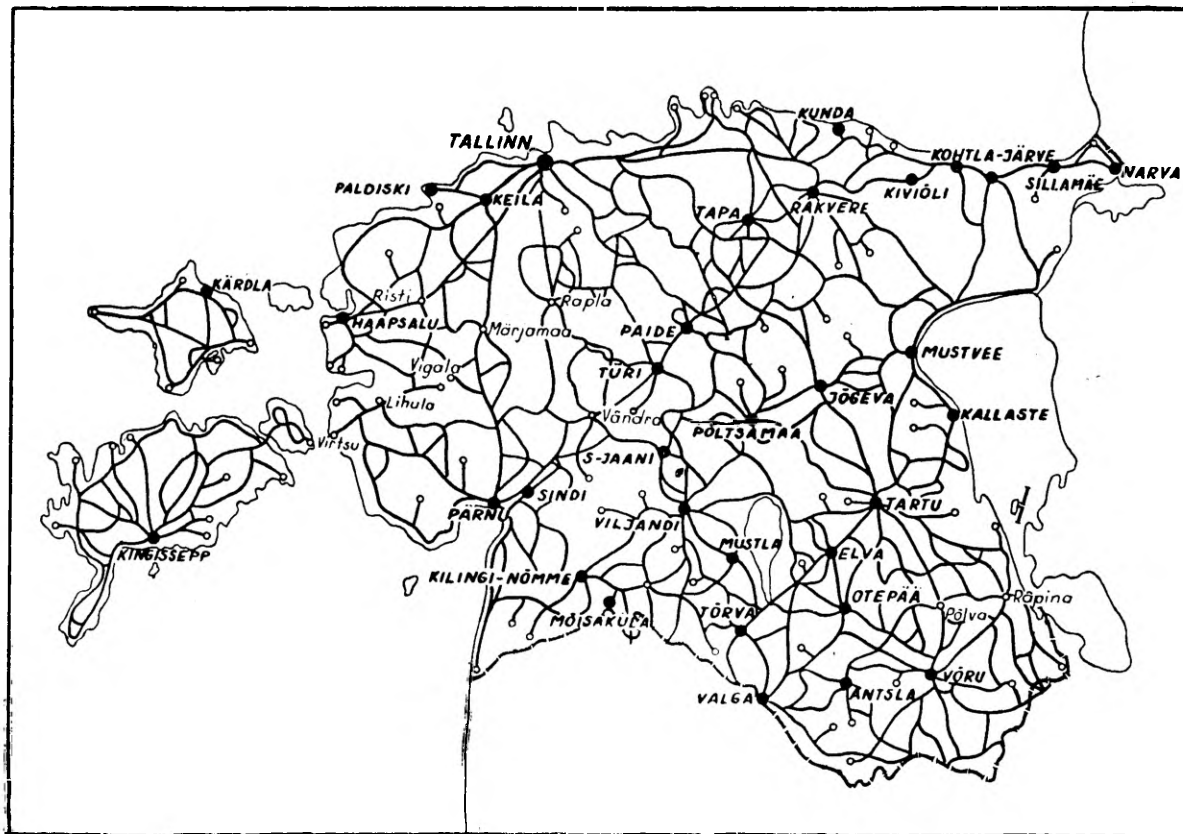
Kaubavedude omahind 1960. a.

Omahinna elemendid	Autobaasi keskmine	Põlevkiviõli ja vedelbituumeni tsentraliseeritud veol	Ülejäänud veoste detsentraliseeritud veol	Tsentraliseeritud ja detsentraliseeritud vedude omahinna suhe (%)
	kop./1 tkm			
1. Autojuhtide töötasu koos juurdearvestustega	1,90	1,86	1,91	97,4
2. Autokütus	1,31	1,32	1,31	100,5
3. Määrde materjalid ja muud eksploatatsioonilised materjalid	0,05	0,04	0,05	83,7
4. Kummid	0,76	0,65	0,79	82,9
5. Autode tehniline teenindamine ja ekspl. remont	0,81	0,78	0,82	94,5
6. Amortisatsioon	0,52	0,44	0,54	80,8
7. Üldkulud	0,83	0,46	0,91	50,7
Kokku	6,18	5,55	6,33	87,6

Reisijatevedu

Kõige enam levinud liiklusvahend Eesti NSV vabariigisisises linnadevahelises reisijate liikluses on autobuss. 1. jaanuaril 1965. a. oli vabariigis linnadevahelisi autobussiliine 422 kogupikkusega 43 282 km. Kõigil külanõukogudel on autobussiühendus rajooni-

EESTI NSV LINNADEVAHELISTE AUTOBUSSILIINIDE SKHEM



keskustega, rajoonikeskused on otseühendusliinidega ühendatud vabariigi pealinna Tallinnaga. 736 sovhoosi- või kolhoosikeskusest ei ole käesoleval ajal autobussiühendust vaid 5-l. Autobussi maa-liinide tihedus — 1 km 1 km² kohta — on suurim NSV Liidus ja Euroopas. Linnadevaheliste autobussiliinidega hõlmatud teed on toodud skeemil.

Vabariigi linnade ja linnatüüpi asulate koguarvust poole — 17 linna — elanikke teenindab 123 linnasisest autobussiliini kogupikkusega 1023 km. Linnalähedasi autobussiliine on vabariigis 170 kogupikkusega 4308 km.

Kokku kasutas 1964. aastal Eesti NSV 1,27 miljoniline elanikkond autobusse 171,5 miljonil korral, sõites 1421,7 miljonit reisijakilomeetrit. Iga meie vabariigi elanik kasutas aastas seega autobussi keskmiselt 135 korda, sõites läbi iga kord keskmiselt 8,3 km ning aasta jooksul kokku 1120 km. Seejuures oli ühe reisi keskmiseks pikkuseks linna- ja linnalähedastel liinidel 5,2 km ja linnadevahelistel liinidel 30,3 km.

Lisaks autobussiliinidele liiguvad tähtsamatel linnadevahelistel liinidel — Tallinn—Tartu, Tallinn—Rakvere, Tallinn—Kohtla-Järve, Tallinn—Pärnu ka veel marsruutsõidutaksod ja mikroautobussid 2—4 korda ööpäevas. Suvékuudel suurendatakse marsruut-taksoliinide arvu vastavalt vajadusele.

Sõidutaksiautosid kasutavad Eesti NSV-s 36 linna ja linnatüüpi asula elanikud. 1964. a. oli 875 sõidutaksiauto tasuline läbisõit 45,95 miljonit km, s. o. keskmiselt 36,3 km 1 elaniku kohta.

Antud toimetusse septembris 1965. a.

РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В ЭСТОНСКОЙ ССР

А. Валма

Резюме

Эстонская ССР унаследовала от буржуазной Эстонии сравнительно хороший, но распыленный по многим мелким хозяйствам и очень пестрый с точки зрения происхождения и моделей автопарк. В годы оккупации последний был почти полностью разрушен, вследствие чего можно считать, что современный социалистический автотранспорт общего пользования был фактически создан лишь в послевоенный период. Уже к концу 1945 г. парк грузовых автомобилей не только достиг, но и превысил довоенный уровень. В настоящее время свыше 75% грузового автопарка общего пользования состоит из автомобилей грузоподъемностью 2—5 тонн (табл. 3) Бортовых машин в автопарке насчитывается 45% и самосвалов 35% (табл. 4).

В период с 1958 по 1960 г в республике были ликвидированы мелкие ведомственные автохозяйства, а их автопарк сосредоточен в крупных автохозяйствах общего пользования. В настоящее время весь автомобильный транспорт общего пользования республики подчинен одному органу — Республиканскому тресту автомобильного транспорта Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог, объединяющему 37 различных автохозяйств (грузовых, автобусных, таксомоторных, легковых и смешанных). В состав Треста входит транспортно-экспедиционная контора «Экспедитор», которая организует грузовые автомобильные перевозки на регулярных междугородных линиях, а также централизованный подвоз грузов к железнодорожным станциям и портопунктам и развоз их; Таллинское управление грузовых автоперевозок, которому подчинены все находящиеся в Таллине грузовые автохозяйства; производственное управление «Сельхозтранспорт», задачей которого является централизация и осуществление межколхозных и межсовхозных перевозок. В настоящее время автотранспорт общего пользования осуществляет примерно 60% грузооборота и объема автомобильных перевозок республики.

Централизация автомобильных перевозок началась в Эстонской ССР в 1955 году, когда в Таллине был централизован вывоз из соответствующих заводов силикатного кирпича и кислорода, вывоз с Таллинской грузовой станции контейнеров и т. д., всего подлежало централизации 11 объектов. В 1964 г. удельный вес централизованных перевозок в объеме перевозок автотранспорта общего пользования составил 80,9% и в грузообороте 82,4% (таблицы 13 и 14). Из объема централизованных перевозок на долю различных минеральных строительных материалов приходится 70% (таблица 15). 19% грузооборота автомобильного транспорта общего пользования составляли перевозки грузов на регулярных междугородних автомобильных линиях, число которых в настоящее время достигает 42 (в том числе 7 межреспубликанских линий) с общей протяженностью в одном направлении 8836 км. На двух межреспубликанских линиях (Таллин—Ленинград и Таллин—Рига) перевозки осуществляются по системе тяговых плеч.

Эффективность централизованного транспорта проявляется особенно ярко при перевозке грузов, требующих специального подвижного состава и потребление которых в пункте назначения более или менее стабильно. К таким грузам относится и сланцевое масло, доставка которого из Таллина и сланцевого бассейна осуществляется по всей республике в централизованном порядке. Общая экономия от этих перевозок составляет по сравнению с прежними децентрализованными перевозками 314 рублей в сутки, причем себестоимость 1 тоннокилометра снизилась на 71%.

Наиболее распространенным средством перевозки пассажиров внутри одной республики является автобус. В начале 1965 г. в республике насчитывалось 422 междугородние автобусные линии общей протяженностью 43 282 км. По плотности междугородних автобусных линий (1 км на 1 км²) Эстонская ССР находится на первом месте в Советском Союзе и в Европе. Каждый гражданин нашей республики пользовался автобусом в среднем 135 раз в году со средней протяженностью каждой поездки 8,3 км.

ON THE DEVELOPMENT OF THE COMMUNALLY USED AUTO TRANSPORT IN THE ESTONIAN S.S.R.

A. Valma

Summary

Soviet Estonia inherited from the bourgeois republic a relatively considerable pool of motor-cars which, however, was distributed among a great number of small households and consisted of cars of very different makes. During the years of fascist occupation the automobile reserves were almost entirely devastated and therefore it may be asserted that the entire present motor transport in communal use was actually accumulated in the post-war period. Already by 1945 the pool of motor lorries had attained and even exceeded the pre-war figure. At the present time, over 75% of the lorries in communal use have a capacity of 2—5 tons (Table 3) 45% being with panel bodies and 35% — with dump bodies (Table 4)

In the years 1958—60 the smaller truck pools belonging to different organizations were liquidated and their assets were transferred into larger pools of communal use. At the present time, the entire auto transport in communal use is subordinated to one organ only — to the Republican Trust of Auto Transport attached to the Ministry of Auto Transport and Highways. The trust controls a total of 37 different (lorry, bus, taxi motor cars and mixed motor car) motor transport organizations. The trust is composed of the following organizations: the transport and expedition office «Expeditor» organizing the motor transport of goods by regular inter-urban lines as well as the centralized motor transport of goods to and from railway stations and harbours; the Tallinn Board of Motor Transport controlling all the lorry pools of Tallinn the Productional Board «Põllumajandustransport» («Agricultural Transport») whose task it is to centralize and effect all the outgoing and in-coming transport of collective and state farms.

At the present time the circulation and share of the communal auto transport makes up about 60% of the total motor transport of the Republic (Table 12).

In Soviet Estonia the centralization of motor transport was started in Tallinn in 1955, when the transport of silicate bricks and oxygen from corresponding plants and the transport of containers from the Tallinn Goods Railway Station, altogether on 11 objects, was centralized. In 1964 the share of centralized motor transport in the general volume of transport by communally used lorries was 80.9%, and in the general turnover of transport — 82.4% (Tables 13 and 14). 70% of centralized transport falls to the share of different mineral building materials (Table 15). 19% of the general communally used motor transport of goods are effected by regular inter-urban lorry transport lines, the total number of which is 42 at the time being, with a total length (in one direction) of 8,836 km. 7 of these are inter-republican lines. On two of the latter (Tallinn—Leningrad, Tallinn—Riga) the motor transport is being effected by exchangeable trailers.

The efficiency of the centralized transport of goods becomes particularly apparent in the case of such articles as require special means of transport and whose consumption at the place of destination is more or less stable, but not very considerable. One such commodity is shale oil whose transport from Tallinn and from the oil-shale basin has been centralized throughout the Republic. The total economy resulting from this in comparison with the earlier decentralized transport makes 314 roubles per day with the cost price of the transport of 1 t/km being reduced by 77%.

The most widely used means of passenger transport between the towns of the Republic is the motor coach. At the beginning of 1965, the number of inter-urban lines in the Republic was 422, with a total length of 43,282 km. The density of country bus lines — 1 km per 1 sq. km. — is the highest in the Soviet Union and Europe as well. Every inhabitant of our Republic uses bus transport 135 times a year on the average, travelling 8.3 km each time, the yearly total of bus rides per inhabitant being 1120 km.