

Таксомоторное автотранспортное предприятие с постами Технического обслуживания-1 и Технического обслуживания-2

Городской общественный пассажирский транспорт занимает особое место в общественной жизни. Он входит в комплекс отраслей социальной инфраструктуры, т.е. отраслей, связанных с воспроизводством рабочей силы и жизнедеятельностью населения, наряду со здравоохранением, образованием, розничной торговлей, жилищно-коммунальным хозяйством, сферой организации досуга.

Городской общественный таксомоторный пассажирский транспорт оказывает заметное влияние на экономическое и социальное развитие административно-территориальных единиц, способен выступать как средство ускорения развития городов, обеспечивает получение населением жизненно важных услуг.

Объективная потребность в развитии таксомоторного пассажирского транспорта (в первую очередь, при перевозках пассажиров в городах и в пригородном сообщении) обусловила развитие этой подотрасли. Существенно изменился характер таксомоторных перевозок, которые в настоящее время стали коммерческим видом деятельности. Наконец, характерным феноменом последних лет стало лавинообразное возрастание числа легковых автомобилей, находящихся в личной собственности граждан. Наземный таксомоторный пассажирский транспорт общего пользования занимает ведущее положение в обеспечении транспортного обслуживания населения. С социальной точки зрения он является самым массовым и доступным видом регулярного транспорта. Такси обслуживает все города и другие населенные пункты Российской Федерации. Около 40 процентов общих объемов пассажирских перевозок выполняется наземным таксомоторным транспортом. Многие автотранспортные предприятия выполняют таксомоторные перевозки. Общественный таксомоторный пассажирский транспорт и в годы реформ продолжает занимать ведущее

положение в системе городского пассажирского транспорта. Ежедневно им перевозится более 110 миллионов пассажиров.

В связи с интенсивной эксплуатацией и отсутствием полноценного обновления парк автомобилей быстро изнашивается. К настоящему времени более трети автомобилей полностью амортизированы и подлежат списанию. В этой связи особо остро встает вопрос создания собственных таксомоторных производств в крупных российских городах, но, несмотря на давно поставленные задачи, процесс создания Российского таксомотора затягивается, вынуждая автотранспортные предприятия рассматривать приоритетными партнерами иностранные автозаводы, а также частично и России. Городские и пригородные таксомоторные перевозки, нерентабельные сами по себе в большинстве стран мира, в кризисных условиях переходного периода в России стали катастрофически убыточными. Удельный вес платы за проезд составляет в среднем не более 50 процентов от общих затрат. Снижение реальной кассовой выручки в последние годы обусловлено вынужденным повышением тарифов на фоне падения платежеспособности населения.

Так же стоит важный вопрос с ремонтом автомобильного таксомоторного парка. Не все пассажирские автотранспортные предприятия имеют хорошую ремонтную базу, а у большинства из них она просто отсутствует.

Поэтому экономически выгодно создавать свою ремонтную базу.

Экономический смысл использования своей ремонтной зоны состоит в использовании производственных фондов предприятия для ремонта своего подвижного состава, повышении надежности и работоспособности автомобилей, выходящих на линию, что обеспечивает безопасность при перевозке людей.