

Тема 2. Правила технічного утримання рухомого складу.

Навчальні питання:

1. Автомобільні підприємства, їх характеристика.
2. Підготовка автомобільних транспортних засобів до роботи.
3. Правила зберігання рухомого складу.

Література:

1. Технічне обслуговування і ремонт автомобілів: Технологія: Підручник./ Лудченко О.А. — К.: Вища шк., 2008. – стор. 105-129.
2. Будова та основи експлуатації вантажних автомобілів. Навчальний посібник. / Івашенко М. В.,К., Знання –Прес, 2002.- стор. 202-204; 223-226.
3. Техническая эксплуатация, обслуживание и ремонт автомобилей. Учебник / Вишневедский Ю.Т. –М., Издательство “Дашковик”,2003. - стор. 21-32.

1. Автомобільні підприємства, їх характеристика.

Підприємства автомобільного транспорту мають класифікацію, яка показана на рис. 1

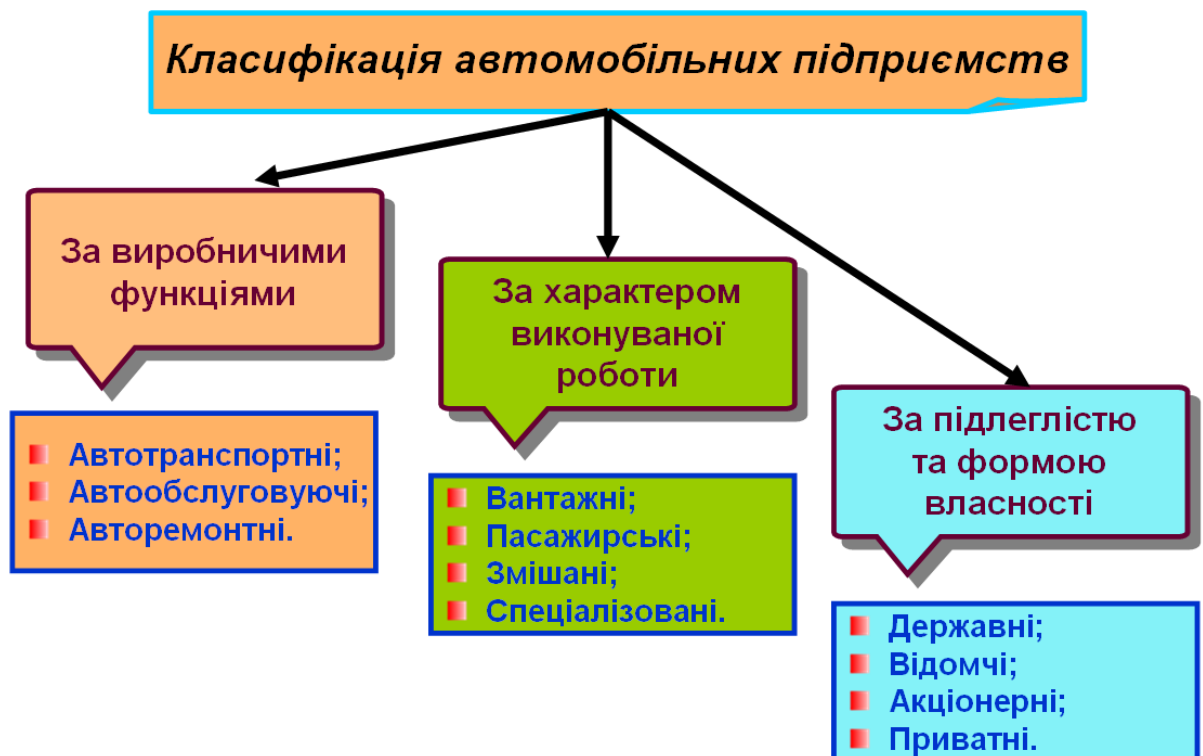


Рис. 1. Класифікація автомобільних підприємств.

Так, залежно від *виконуваних виробничих функцій* всі підприємства автомобільного транспорту підрозділяються на *автообслуговуючі, авторемонтні і автотранспортні*.

Автообслуговуючі підприємства (АОП) виконують виробничі функції з технічного обслуговування і ремонту автомобільної техніки, можуть тимчасово зберігати автомобілі, заправляти їх експлуатаційними матеріалами.

Залежно від призначення автообслуговуючі підприємства поділяють на:

- *виробничо – технічні комбінати (ВТК);*
- *спеціалізовані автоцентри (САЦ);*
- *бази централізованого ТО (БЦТО);*
- *станції технічного обслуговування (СТО);*
- *стоянки й автозаправні станції (АЗС).*

ВТК – це виробничо-господарські комплекси, призначені для централізованого обслуговування автомобілів. ВТК виконують роботи із заміни двигунів а інших агрегатів на спеціалізованих постах, ТО – 2, поточний ремонт (ПР) двигунів та інших агрегатів, вузлів, механізмів і систем автомобілів.

У ВТК навчають водіїв, ремонтно – обслуговуючих робітників та інженерно – технічних працівників особливостей експлуатації автомобілів, а також готують автомобілі до щорічного технічного огляду.

САЦ – це головні підрозділи фірмової мережі обслуговування, які виконують увесь комплекс робіт ТО і ремонту автомобілів певного виробника, а також здійснюють передпродажну підготовку і реалізацію нових автомобілів.

БЦТО – централізовано виконують складні види ТО і ремонту автомобілів, що експлуатуються некомплексними АТП, розташованими поблизу баз. Найпоширеніші БЦТО розраховані на обслуговування від 1000 до 2000 і більше одиниць рухомого складу.

СТО – виконують обслуговування окремо легкових та вантажних автомобілів і автобусів або змішано як у повних обсягах ТО і ПР, так і окремих їх операцій (що належать основному індивідуальним власникам). Крім того можуть забезпечувати запасними частинами, знаряддями і експлуатаційними матеріалами для обслуговування клієнтів і продажу автомобілів.

Стоянки – призначені для зберігання автомобілів (переважно індивідуальних власників), іноді здійснюють функції ТО автомобілів і постачання експлуатаційних матеріалів. Стоянки бувають домові, квартальні й районні. Їх влаштовують у вигляді спеціальних будівель або відкритих площадок. Стоянки останнього типу будують також для тимчасового зберігання автомобілів у місцях великого скупчення їх для розвантаження вулиць і площ міста.

АЗС – спеціалізовані підприємства для заправки автомобілів паливно – мастильними матеріалами, повітрям, охолоджуючою рідиною та ін.

Авторемонтні підприємства (АРП) забезпечують відновлення повністю або частково втраченої працездатності чи справності та ресурсу автомобільної техніки.

До них відносяться: заводи, цехи і майстерні з капітального ремонту автомобілів і агрегатів.

Автотранспортні підприємства (АТП) призначені для здійснення транспортного процесу і виконання певних робіт по технічному обслуговуванню, ремонту, матеріально-технічному постачанню і зберіганню рухомого складу. *Головне їхнє завдання – всебічне задоволення потреб народного господарства і громадян у перевезеннях із високим рівнем якості при мінімальних затратах*

АТП повинно найбільш повно і якісно задовольняти потреби в перевезення вантажів і пасажирів, забезпечуючи високу ефективність транспортного процесу на основі раціонального використання матеріальних і трудових ресурсів. При цьому першочергове значення має неперервне вдосконалення організації перевезень, методів технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, втілення нової техніки і прогресивної технології, а також наукової організації праці.

За **характером виконуємої роботи (в залежності від призначення)** автомобільні підприємств діляться на:

- *вантажні*, здійснюючі перевезення вантажів;
- *пасажирські*, здійснюючі перевезення пасажирів автобусами і легковими автомобілями;
- *змішані*, здійснюючі перевезення як пасажирів, так і різноманітних вантажів;
- *спеціалізовані*, здійснюючі певні види автотранспортних робіт (мусороуборка, дорожньо-будівельна техніка і ін.).

Спеціалізація АТП здійснюється по видах галузей, які вони обслуговують: будівництво, промисловість, торгівля, зв'язок, сільське господарство та ін..

Відповідно до підлеглості форм власності, встановлених законом України «Про власність», можуть діяти підприємства на транспорті таких видів:

- державне підприємство, засноване на загальнодержавній власності;
- державне комунальне підприємство, засноване на власності адміністративно-територіальних одиниць;
- відомче підприємство, належить окремим міністерствам або відомствам;
- акціонерне підприємство, належить акціонерним товариствам;
- приватне підприємство, належить окремим юридичним або фізичним особам, з правом наймання робочої сили.

1.1. Організаційна структура автотранспортних підприємств

Організаційна структура АТП визначається в залежності від його потужності і призначення (рис.2).

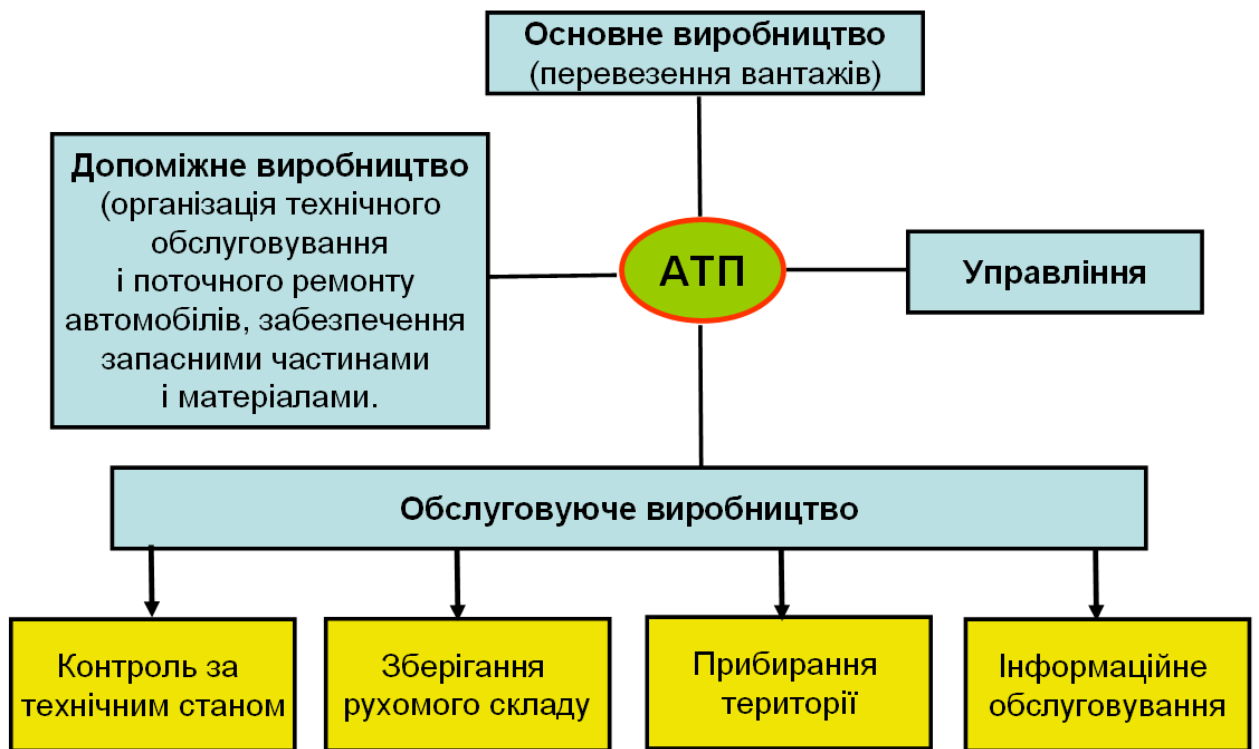


Рис. 2. Організаційна структура АТП

У складі автотранспортного підприємства є автомобільні колони, цехи, ділянки і служби, які являються основними підрозділами підприємства. Кількість і склад їх залежать від масштабів автотранспортного підприємства, його призначення, місцезнаходження і інших чинників. Колони, цехи, ділянки, на відміну від підприємства в цілому, не мають закінченої звітності і самостійного балансу, не наділяються правами юридичної особи і не можуть самостійно розпоряджатися виробничими фондами і оборотними коштами, а також вести розрахунки з іншими підприємствами і організаціями.

Разом з основними підрозділами у складі автотранспортного підприємства є органи управління і організації по обслуговуванню працівників підприємства. З кожним роком збільшується кількість автотранспортних підприємств, що мають житлово-комунальне господарство, профілакторії, дитячі дошкільні установи, підсобне господарство, курси, школи і інші учбові заклади і культурно-освітні установи, що проводять роботу по підвищенню кваліфікації, культурного рівня робітників і службовців.

Виробничі ланки - автоколони, цехи, ділянки - у поєднанні з органами управління і організаціями по обслуговуванню працівників утворюють структуру підприємства, яка залежить від кількості виробничих і невиробничих ланок, величини і співвідношення між ними за чисельністю працівників і рухомого складу, потужності і пропускної спроможності.

У загальній структурі підприємства найважливіше значення має виробнича структура автотранспортного підприємства

Основними процесами виробничої діяльності автотранспортного підприємства є:

- основне виробництво;
- допоміжне виробництво;
- обслуговуюче виробництво;
- управління виробництвом.

Основне виробництво автотранспортного підприємства — виконання перевезень. Проте основне виробництво потребує обслуговування і виконання комплексу допоміжних робіт.

Допоміжне виробництво автотранспортного підприємства — це сукупність виробничих процесів, що мають свій результат праці у вигляді певної технічної готовності рухомого складу, який використовується в основному виробництві.

Обслуговуючі виробництва матеріального продукту не створюють. Вони забезпечують основне і допоміжне виробництво енергоресурсами, інформаційним обслуговуванням, контролюють якість технічного обслуговування і ремонту.

Автотранспортне підприємство для успішної діяльності повинне складатися з ряду структурних підрозділів з певними функціями і суворо певними взаємозв'язками (рис. 1).

Виробнича структура автотранспортного підприємства формується наступним складом:

- основна (експлуатаційна) служба — служба організації перевезень;
- допоміжне виробництво — технічна служба;
- обслуговуюче виробництво — служба головного механіка і енергетика, прибирання приміщень, території і т. п.);
- служби управління.

Ці функціональні підрозділи потребують інформації про стан свого об'єкту відповідальності. Одержана інформація вимагає аналізу, а у разі позаштатної ситуації — дії шляхом ухвалення рішення. Це визначає необхідність управління.

Розміри автотранспортного підприємства визначають організацію цих служб. У великих населених пунктах декілька АТП утворюють виробничі об'єднання вантажного (пасажирського) автомобільного транспорту. У АТП з числом автомобілів менше 25 підрозділи об'єднуються. Наприклад, начальник такого АТП одночасно є головним інженером, начальником гаража і начальником служби експлуатації.

Організація виробництва на АП включає організацію транспортного процесу, який здійснюється за межами підприємства, і процесів зберігання, технічного обслуговування і ремонту рухомого складу на самому підприємстві. Це значить, що в процесі організації виробництва на АТП необхідно рішати задачі, пов'язані з підбором найбільш підходящої структури рухомого складу виходячи з характеру перевезень, з вибором найбільш раціональних методів організації транспортного процесу, зберігання, , забезпеченням пропорційності між окремими дільницями

підприємства, здійсненню безперервного забезпечення підприємства всіма необхідними матеріальними ресурсами. Разом з тим важливе значення має створення в цехах, колонах і на дільницях умов, які відповідають вимогам санітарії, охорони праці і техніки безпеки.

Важливою умовою ефективної організації виробництва на АТП є правильна організація праці. Вона включає підготовку, підбір і розстановку кадрів, підвищення їх кваліфікації, чітку організацію праці водіїв в середині підприємства і на лінії, організацію і освітлення робочих місць ремонтних працівників, вибір найбільш раціональних методів здійснення робіт по технічному обслуговуванню і ремонту рухомого складу, вибір прийомів виконання окремих операцій, забезпечення умов, які відповідають вимогам виробничої етики, санітарії, охорони праці і техніки безпеки на кожному робочому місці.

В сучасних умовах особливо важливе значення має визначення економічної ефективності організації транспортного процесу і виробничих процесів технічного обслуговування і ремонту автомобільного парку, а також широке використання при визначенні шляхів подальшого розвитку підприємства і вдосконалення його діяльності таких економічних важелів, як рентабельність, тарифи, прибуток і т.п.

На автомобільному транспорті загального користування вантажні АТП і виробничі об'єднання підпорядковані в своїй діяльності транспортним управлінням; пасажирські АТП і їх об'єднання — управлінням пасажирського автомобільного транспорту. Роботою транспортних управлінь керують регіональні об'єднання, які безпосередньо підкоряються Міністерству транспорту. На відомчому автомобільному транспорті роботою АТП керують транспортні управління міністерств або організацій.

Свою діяльність АТП здійснюють на основі ліцензії – це спеціальний документ, що видається підприємствам компетентним державним органом і дає право на здійснення окремих видів підприємницької діяльності.

Таким чином, автотранспортне підприємство представляє собою колектив людей, об'єднаних процесом здійснення вантажних і пасажирських перевезень, а також виконання робіт, пов'язаних з зберіганням, технічним обслуговуванням і ремонтом рухомого складу.

2. Підготовка автомобільних транспортних засобів до роботи.

Перед виїздом на лінію водії в класі безпеки дорожнього руху проходять інструктаж про умови експлуатації автомобілів в залежності від маршрутів, видів і характеру перевезень, погодньо - кліматичних умов, видів вантажу.

При одержанні подорожнього листа, водій одержує письмове завдання на робочий день. На протязі дня вносить в подорожній лист записи про хід виконання завдання, пробіг автомобіля в кілометрах, кількість перевезеного вантажу і т.п. В кінці роботи, при заїзді автомобіля в парк підводиться підсумок виконаної роботи, вносяться записи про пройдений кілометраж: час заїзду автомобіля в парк, використання пального, технічний стан автомобіля.

Одержавши подорожній лист, водій отримує право на виїзд автомобіля парку.

Перед виїздом водій повинен перевірити комплектність автомобіля, отримати додатковий інвентар та обладнання, необхідні для роботи на лінії, при необхідності, доправити автомобіль і пред'явити його для проведення перевірки технічного стану на контрольно-технічному пункті.

Перевірка технічного стану перед виїздом проводиться спочатку начальником підрозділу, який робить підпис в подорожньому листі, потім начальником КТП, який перевіряє:

- стан і зовнішній вигляд водія;
- наявність та правильність заповнення потрібних документів;
- зовнішній вигляд машини;
- заправку паливом, охолоджуючою рідиною, маслом;
- свідчення контрольних приладів;
- справність агрегатів систем і механізмів, що забезпечують безпеку руху;
- справність та опломбування спідометра;
- правильність обладнання для перевезення людей та вантажів.

Впевнившись у справності машини і наявності правильно оформлених документів, начальник КТП робить підпис у подорожньому листі і дозволяє виїзд автомобіля з парку.

У великих автотранспортних підприємствах для оперативного керівництва автомобільними перевезеннями створюється *диспетчерська служба*.

В її функції входить:

- видача подорожніх листів;
- видача завдань водіям на день;
- перевірка технічного стану при виїзді з парку автомобілів та заїзді автомобілів в парк;
- складання графіків руху рухомого складу та забезпечення їх виконання;
- переведення автомобілів на інші роботи (об'єкти) на протязі зміни;
- підміна несправних автомобілів на лінії та надання технічної допомоги несправним автомобілям;
- прийом оформлених по дорожніх листів та документів на перевезення, перевірка правильності їх заповнення.

Зв'язок з водіями автомобілів на лінії забезпечується:

через диспетчерські пункти або за допомогою мобільного зв'язку (рації, мобільні телефони і ін.)

За допомогою цих засобів зв'язку диспетчерська служба має змогу оперативно змінювати завдання водіям, маршрути перевезень, підміняти несправні автомобілі та надавати їм технічну допомогу.

Контроль за роботою автомобілів на лінії здійснюють лінійні контролери. Вони перевіряють завантаження автомобіля, додержання маршруту руху, правильність оформлення подорожнього листка й товарно-транспортних документів, справність спідометрів і цілісність пломб. У разі постійних вантажопотоків організуються лінійні диспетчерські пункти в місцях приймання або відправлення вантажу. Якщо це недоцільно, то час

прибуття автомобіля у вантажопункт і час відправлення водій може фіксувати за допомогою табельних годинників.

У водія повинні бути наступні документи:

- подорожній лист,
- товаро - транспортна накладна.

Подорожній листок вантажного автомобіля (рис. 3;4) — це основний первинний документ, що разом із товарно-транспортною накладною (перевезення тарних вантажів) або актом вимірювання (перевезення нетарних вантажів) визначає показники для обліку роботи рухомого складу та водія.

Подорожні листки вантажних автомобілів бувають трьох видів:

- **форма 4 - С** — використовується в разі перевезення вантажів на умовах роботи за відрядними розцінками;

- **форма 4 - П** — заповнюється, якщо робота виконується на умовах оплати за почасовими тарифами;

- **форма 4 - М** — оформляється в разі виконання роботи на вантажному автомобілі міжміського сполучення (ця форма відрізняється від попередніх смугою червоного кольору, нанесеною на лицьовому боці, та написом «Міжміські перевезення», що його надруковано типографським способом).

Кожний подорожній листок має серію та номер і видається водієві під розписку тільки на один робочий день за умови, що здано подорожній листок за попередній день роботи й пред'явлено посвідчення водія. На подорожньому листку мають бути дата, штамп і печатка організації, якій належить автомобіль.

Водій розписується в подорожньому листку про приймання справного автомобіля, виїжджаючи з гаража, та про здачу автомобіля після повернення в гараж.

Диспетчер автотранспортного підприємства зазначає час виїзду й повернення автомобіля в гараж, а також заповнює відповідні розділи й графі подорожнього листка.

У графі «Режим роботи» вказується характер режиму роботи (будній день, відрядження, робота у вихідний або святковий день, робота за графіком або без нього, щоденний облік робочого часу, підсумований облік робочого часу), згідно з чим водієві нараховується заробітна плата.

У графах «Колона» та «Бригада» записуються номери колони й бригади, в яких значиться водій.

У графі «Автомобіль» записуються державний номер і марка автомобіля, а також його гаражний номер.

У графах «Водій 1» та «Водій 2» записуються прізвища, ініціали, номери посвідчень та класи водіїв, які працюють за даним подорожнім листком, а в графі «Табельні номери» — їхні табельні номери. У графах «Причепи» записуються державні й гаражні номери причепів і напівпричепів, які випускаються на лінію з автомобілем (номери змінних причепів та напівпричепів записуються в місцях їх переплікування).

ПОДОРОЖНІЙ ЛІСТ № 025579
ВАНТАЖНОГО АВТОМОБІЛЯ

199... Р.

серія ШЛАС
Тирнаша форма №2.
Затверджена наказом Міністерства Митрансу України 29.12.95 р.
№ 488/346

Місце для штампу

підприємства

Режими роботи

Колонна _____ Код _____
Бригада _____

Автомобіль _____ Гар. № _____

Водій _____ Таб. № _____

Прицеп 1 _____ Гар. № _____

Прицеп 2 _____ Гар. № _____

Супроводжуючі особи _____

РОБОТА ВОДИЯ ТА АВТОМОБІЛЯ

операція	час з графіком		прод. пробі, км	час фактичній, час. хв. год.	
	год.	хв.			
1	2	3	4	5	
всього за зміну				6	
РУХ ПАЛЬНОГО АЛТРИВ					
марка пального	код марки	вмісто, літрів	залишок при		час роб. год.
			везенні	поверненні	
7	8	9	10	11	12
підписи					директор

ЗАВДАННЯ ВОДИЄВІ

в час розроблення	час виходу	час виходу	кількість годин	завдання водія	кількість літрів пального	маршрут	кількість літрів пального	кількість літрів пального	кількість літрів пального
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Разом									

Посадження водія перевірив, завдання видав, вклати пального _____ літрів
Підпис за станом здоров'я до управління доу- щений підпис _____

Вийд дозволений, паливе механік
Автомобіль прийняв, підпис водія _____
При поверненні автомобіль _____
Здав водій _____
Прийняв механік _____

Особливий підписи _____

Рис. 3 Зразок подорожнього листа вантажного автомобіля (лицева сторона)

ПОКСВІДІВІНІСТЬ ВИКОНАННЯ ЗАВДАННЯ									
№№ батоки	номери вантажів (міл, тобто-транспортування вантажів) пальовий матеріал	кількість, тон. зм.	перевезено, тон.	використано, п.м	осідки на речовини, вантажів/пробок	маршрут руху (зазначити в записі/журнілі)			
						км	п.м	зміни	суми
34		25	27	26	29	30	31		
ТТН у кількості: _____ шт.				Здав водій _____					
				Принятя диспетчер _____					

ТАКУВАННЯ

РЕЗУЛЬТАТИ РОБОТИ АВТОМОБІЛЯ І ПРИЧЕПІВ																
заправа пального (літраж)	час в п'ятні, год., зм.						кількість тиражів з вантажем		перевезено, тон		швидко, тем					
	всього			в т.ч. в автомобілі			в т.ч. з шкатулки	в т.ч. в причепі	всього	в т.ч. в причепі	в т.ч. в причепі	сума				
	в авто-мобілі	в авто-мобілі	в авто-мобілі	в т.ч. з шкатулки	в т.ч. з шкатулки	в т.ч. з шкатулки							в т.ч. з шкатулки			
32	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49
Код марок автомобіля _____				причепів _____				Автомобіля-літі у роботі _____								

Рис.4 Вразок подорожнього листа вантажного автомобіля (зворотна сторона)

У графі «Особи, що супроводжують» записуються прізвища та ініціали осіб, які супроводжують автомобілі (вантажники, експедитори, стажисти).

У розділі «Робота водія та автомобіля» зазначаються дата (число, місяць), час (години, хвилини) виїзду й повернення автомобіля за графіком, а також фактичний час виїзду й повернення автомобіля в гараж і покази спідометра в момент виїзду й повернення.

У розділі «Завдання водієві» в графі «В чие розпорядження» зазначається замовник, у розпорядження якого направляється автомобіль, а в графі «Час прибуття» — час (години, хвилини) прибуття автомобіля згідно із заявкою.

У графах «Звідки взяти вантаж» і «Куди доставити вантаж» записуються адреси пунктів завантаження й розвантаження, а в графі «Відстань» — зазначається відстань перевезення між пунктами завантаження й розвантаження.

Заповнюється графа «Найменування вантажу», виходячи з чого водій повинен належно підготувати автомобіль (взяти брезент, мотузки, кріпильні пристрої тощо).

Заповнюються графи «Кількість поїздок» та «Перевезти тонн» (якщо робота почасова, то зазначається кількість годин роботи).

Змінити завдання водієві може лише автотранспортне підприємство й, як виняток, замовник (за погодженням з автотранспортним підприємством), про що робиться запис у графі «Особливі позначки».

У разі міжміських перевезень у графі «Назви контрольних пунктів» зазначаються пункти, крізь які має проїхати автомобіль, а також пункти його завантаження під час руху в попутному напрямі.

У графі «Видача палива» літерами зазначається кількість дозволеного до видачі палива.

У графі «Підпис диспетчера» останній своїм підписом засвідчує правильність заповнення подорожнього листка й підтверджує наявність у водія посвідчення.

Заправник записує кількість виданого палива (бензин — за марками та зріджений газ) у графі «Видано» розділу «Рух палива» й розписується.

Лікар своїм підписом у графі «Підпис лікаря» засвідчує допуск водія до керування автомобілем.

Механік контрольно-пропускного пункту записує покази спідометра в момент виїзду, штамп-годинником проставляє фактичний час виїзду й своїм підписом засвідчує кількість палива, що міститься в баках автомобіля, а також передачу водієві справного автомобіля (в графі «Підпис механіка»).

Вантажовідправник і вантажоодержувач у розділі «Послідовність виконання завдання» зазначають усі реквізити, проставляють номери товарно-транспортних документів і кожний запис засвідчують підписом та штампом (печаткою). В разі роботи автомобіля за почасовим тарифом зазначаються час прибуття й вибуття автомобіля, а також маршрут поїздок (звідки, куди).

У подорожньому листку на міжміські перевезення в розділі «Проходження контрольного пункту» диспетчер записує фактичний час проходження контрольного пункту, пунктів відпочинку та ночівлі, відхилення від графіка, розписується й ставить штамп. Простої на лінії зазначає працівник служби техдопомоги й засвідчує запис підписом.

У розділі «Особливі позначки» записуються зауваження органів ДАІ, замовників, дорожніх служб та ін.

Коли автомобіль повертається в гараж, механік штамп-годинником проставляє фактичний час прибуття, заповнює графу «Покази спідометра», у розділі «Рух палива» зазначає залишок палива й засвідчує цей запис своїм підписом. Крім того, механік розписується в прийманні автомобіля.

Якщо у водія залишилися талони на паливо, він повинен здати їх заправнику, про що останній робить запис у графі «Здано» й розписується. Здаючи товарно-транспортні документи диспетчеру, водій розписується в графі «Здав водій»; диспетчер засвідчує одержання цих документів своїм підписом у графі «Прийняв диспетчер».

Подорожній листок у разі роботи за почасовим тарифом розрахований на одночасне перевезення вантажів двом замовникам протягом одного робочого дня й має відривні талони, що заповнюються замовником й є підставою для оплати ним транспортної роботи. Якщо за таким подорожнім листком перевозяться товарно-матеріальні цінності, то в нього вписуються номери товарно-транспортних документів, а один примірник їх додається.

Товарно-транспортна накладна має два розділи:

1) товарний, в якому визначаються взаємовідносини між вантажоодержувачем і вантажовідправником;

2) транспортний, в якому визначаються взаємовідносини вантажовідправників з автотранспортним підприємством (АТП).

Товарно-транспортна накладна (рис.5;6) складається в чотирьох примірниках: перший залишається у вантажовідправника, другий, третій і четвертий, засвідчені підписами й печатками вантажовідправника та підписом водія, вручаються водієві; другий примірник він повинен здати вантажоодержувачу, а третій і четвертий примірники, засвідчені підписом та печаткою вантажоодержувача, здаються в диспетчерську АТП. Третій примірник слугує підставою для розрахунку за перевезення, а четвертий — для обліку транспортної роботи й оплати праці водія.

Водій не має права приймати до перевезення вантаж, якщо не оформлено відповідні товарно-транспортні документи. В прийманні вантажу для перевезень від вантажовідправника в усіх примірниках товарно-транспортних документів розписується водій-експедитор. Перевезення однорідних вантажів на одну й ту саму відстань між одними й тими самими вантажовідправниками та вантажоодержувачами можуть оформлятися одним (сумарним) товарно-транспортним документом. На проміжні поїздки має видаватися талон, який після оформлення всієї денної роботи у вантажоодержувача знищується.

1 прим. - шляхоціпівнику
2 прим. - автаждержувачу
3 і 4 прим. - автовідкримству

Код

Типова форма № 1-ТН
Затверджена наказом Мінітрансу, Міністату України
29.12.95 р. № 488/346

ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНА НАКЛАДНА

01 ААГ

№ 265953

199 р. Автомобіль до подорожного листа №
 Автоціппримство Водій Вид перевезень Код
 Замовник (платник) Код
 Вантажодіправник Код
 Вантажодержувач Код
 Пункт мавантаження Пункт розвантаження Маршрут №
 Переадресування 1. Прицеп Гар. №
 2. Прицеп Гар. №

ВІДОМОСТІ ПРО ВАНТАЖ *

Номери прейс-позицій	Назва продукції, товару (вантаж) або № контейнера	Одін. вимір.	Кількість	Ціна	Сума	3 додаткові місця салурують доку-менти	Вид паку-вання	Кіль-кість місць	Спосіб ви-значення маси	Код вагтяку	Клас ваг-тяку	Маса бруто, 2
1	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Всього												

Всього відпущено на суму _____
 Замовчий вантаж за справл. пломбою, вагою та пакуванням _____
 Масою бруто, у _____
 зван _____
 Приймає водій _____
 експедитор _____
 Відпуск дозволяє _____
 Замовчий вантаж за справл. пломбою, вагою та пакуванням _____
 Масою бруто, з _____
 водій-експедитор _____
 Приймає _____
 За замовчим вантаж за справл. пломбою, вагою та пакуванням _____
 Масаю бруто, з _____
 водій _____
 Приймає _____

ВАНТАЖНО-РОВАНТАЖУВАЛЬНІ ОПЕРАЦІЇ

Оме-ра-ція	Виконавці (АТЦ, відпр-отрим.)	Спосіб	Руч., зал. мех. вагтя-жопіл., смк. ковша	Код	Прв-бугтя та	Про-стою	Час, хв.	Додаткові операції	
								назва, кількість	відтис
15	16	17	18	19	20	21	22	23	

Рис.5 Зразок товаро-транспортної накладної (лицева сторона).

Примірянок 1

ІНШІ ВІДОМОСТІ (заповнюється автопідприємством)												
Відомості про складені акти		Відомості про складені акти										
Відомості про перевезення по тр. дорозі в км.		Код за трансп. посл.		коэф. за трансп. посл.		коэф. за трансп. посл.		коэф. за трансп. посл.		коэф. за трансп. посл.		
всього	в місті	I гр.	II гр.	III гр.	IV гр.	V гр.	VI гр.	VII гр.	VIII гр.	IX гр.	X гр.	
24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36

Розрах. вартості	За тону	За тону	За тону	За тону	За тону	За тону	Позамер. простей		Інші	Зняття за скор. прост.	Всього
							палават.	розвант.			
	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
виконано											
розцінка											
до оплати											

Ціна таксувальника _____

*В тих випадках, коли в ТТН у розділі «Відомості про вантаж» немає можливості передіти усі назви і характеристики відпущених товарно-матеріальних цінностей, до товарно-транспортної накладної, як товарний розділ, повинні прикладатися як невід'ємна частина спеціалізованої форми (товарна накладна та інші форми), затверджені в установленому порядку, по яких провадиться списування товарно-матеріальних цінностей у вантажоприбуток і оприбуткування їх у вантажодержувача, а також ведеться складський, оперативний і бухгалтерський облік.

В цих випадках графи 1, 2, 4, 5, 6 і 7 розділу «Відомості про вантаж» товарно-транспортної накладної не заповнюються. У відповідних графах записуються назви спеціалізованих форм, номери і дати їх випуску.

Рис. 6. Зразок товарно-транспортної накладної (зворотна сторона)

Підставою для оформлення перевезення особистих речей і вантажів громадян є подорожній листок із доданням до нього квитанції (прибуткового ордера) на оплату транспортних послуг, а в разі потреби — транспортної накладної.

Всі записи в подорожньому листку та товарно-транспортних документах мають відповідати виконаній роботі.

3. Правила зберігання рухомого складу.

Зберігання - це утримання технічно справного рухомого складу на території АТП. Воно буває короткочасним і тривалим (консервація). На консервацію ставлять технічно справний непрацюючий рухомий склад. Типовим є короткочасне зберігання автомобілів у міжзмінний час, мета якого зберегти зовнішній вигляд і технічний стан рухомого складу, не допустити руйнування деталей автомобільної техніки.

У АТП найбільш поширені два способи зберігання автомобілів:

- у закритих приміщеннях (опалюваних і неопалюваних)
- на відкритих майданчиках.

В окремих випадках автомобілі можна зберігати *під навісом*.

Зберігання автомобілів в опалюваних приміщеннях повністю захищає їх від будь-яких дій (холоду, снігу, дощу, вітру, пилу), а в неопалюваних приміщеннях, під навісом та на відкритих майданчиках не захищає їх від зовнішніх дій.

Закрите приміщення для стоянки треба розглядати як приміщення складського типу, призначене тільки на зберігання справних автомобілів, для пуску двигунів та огляду автомобілів перед виїздом на лінію. Це зумовлює короткочасне перебування людей на стоянці, а отже, мінімальні вимоги до опалювання, вентиляції й освітлення, а також мінімальну вартість її спорудження та експлуатації.

Під час зберігання автомобілів в опалюваних будівлях підтримується температура, достатня для захисту системи охолодження двигуна від замерзання, недопущення загуснення масла в картерах двигуна і трансмісії, а також для забезпечення роботоздатності акумуляторних батарей.

Автобуси і легкові автомобілі, а також автомобілі, від яких за характером їхньої роботи потрібна постійна готовність до негайного виїзду (автомобілі медичної і технічної допомоги, пожежні автомобілі тощо), забезпечують місцями для стоянки в закритих опалюваних приміщеннях у першу чергу.

Автомобілі асенізаційні, паливозаправники і ті, які перевозять хімічні добрива, пестициди та подібні до них речовини, зберігаються на окремих місцях стоянки в ізольованих приміщеннях.

Порядок розміщення рухомого складу на місцях стоянки автомобілів визначає керівництво відповідно до будівельних норм і правил (рис. 7).

Відстань між рядами автомобілів повинна бути 0,5-0,7 м, між автомобілями 0,5-0,8 м, а між заднім бортом і стіною не менше 0,5 м. Ширина проїзду 6-9 м.

Косокутна постановка автомобілів допускає зменшення вказаних відстаней на 0,1 м, а проїзд може бути зменшений до 5-7 м.

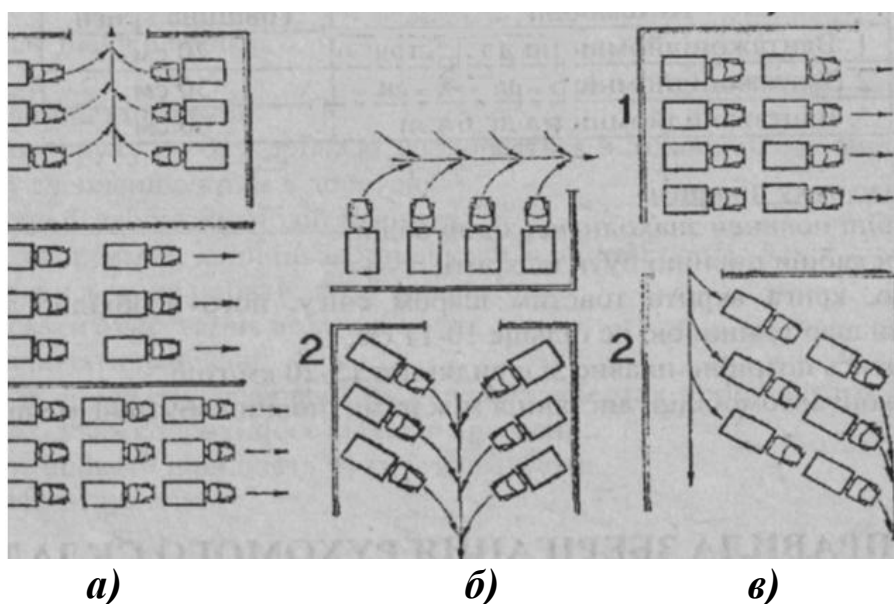


Рис.7 Розміщення автомобілів в зоні зберігання:

- а) по числу рядів: 1-однорядна; 2-дворядна; 3-багаторядна;
- б) по куту встановлення: 1-прямокутна; 2-косокутна;
- в) по умовах в'їзду та виїзду: 1-тупікова; 2-прямоточна.

Будівлі для зберігання автомобілів можуть бути *одно- і багатопверховими*.

Одноповерхові стоянки найбільш прості й економічні, тому вони дуже поширені.

Багатопверхові стоянки використовують для легкових автомобілів у великих містах, де розміри земельних ділянок, відведених під забудову АТП, обмежені.

За способом розташування щодо рівня землі будівлі для зберігання автомобілів поділяють *на наземні і підземні* (рис. 8).

На підземних стоянках автомобілі зберігають з дотриманням певних протипожежних і санітарних норм.

Залежно від ступеня ізоляції кожного автомобіля або групи автомобілів один від одного стоянки бувають *манежні, боксові й манежно - боксові*.

На манежній стоянці автомобілі розмішують вільно в приміщенні (без розділення перегородками).

На боксових стоянках автомобілі (або групи їх) відокремлені один від одного перегородками залежно від способу переміщення автомобілів між поверхами і на поверхах.

Багатопверхові стоянки поділяють *на немеханізовані, напівмеханізовані та механізовані*.

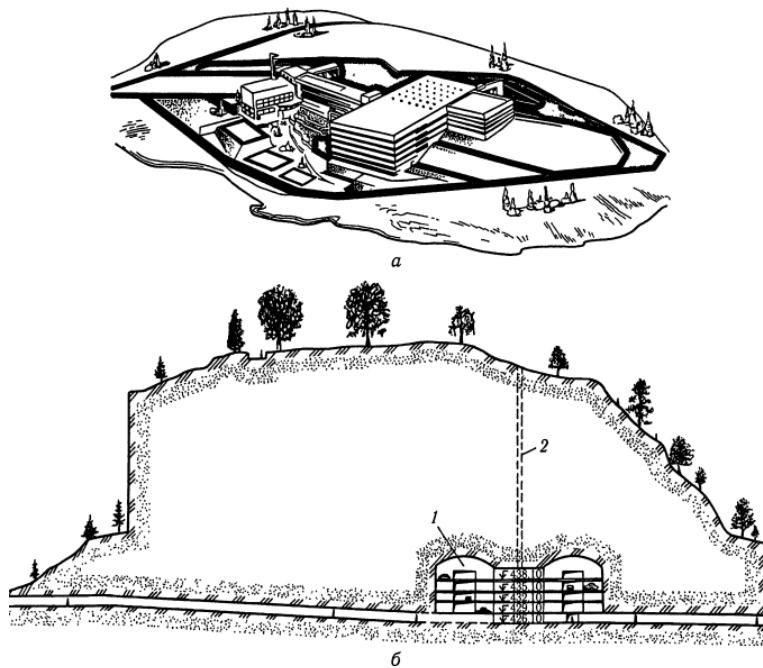


Рис. 8. Зберігання автомобілів:
 а — наземне; б — підземне: 1 — гараж; 2 — вентиляція

На немеханізованих стоянках (рис. 9) автомобілі рухаються між поверхами і на поверхах власним ходом по похилих площинах — рампах (пандусах), які залежно від їхнього обрису в плані можуть бути прямо- і криволінійними. У разі відносного зміщення поверхів двох суміжних секцій на половину поверху (за умовами рельєфу місцевості) застосовують напіврампи. Залежно від кількості смуг руху рампи можуть бути одно- і двокільніми. Рампи розміщують зазвичай всередині приміщення, а в південних районах вони можуть бути і зовні. Ухил рамп, що вимірюється за середньою лінією смуги руху, не повинен перевищувати 16 % для прямолінійних і 12 % для криволінійних рамп.

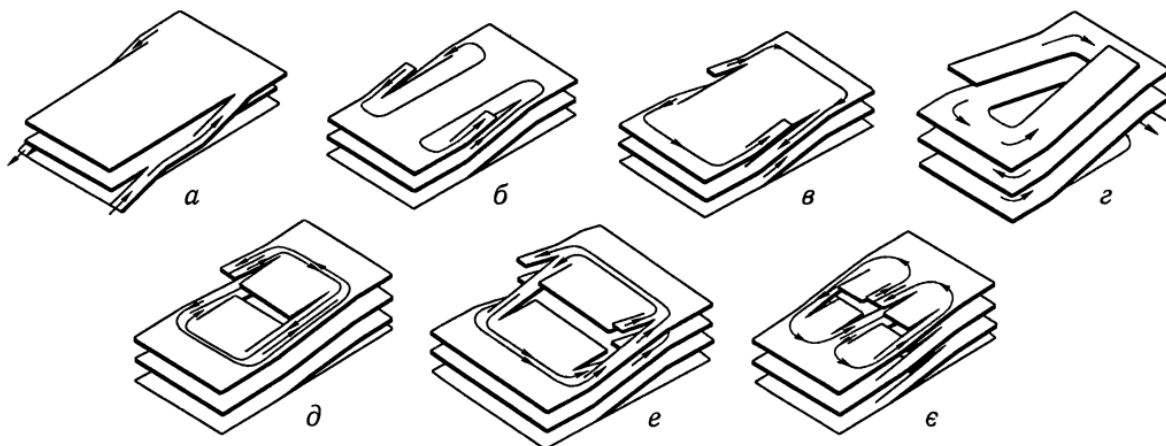


Рис. 9. Немеханізовані стоянки:
 а — з прибудованими рампами; б — із вмонтованими рампами; в — з подвійними вмонтованими рампами; г — скатні; д, е, є — напіврампові з двостороннім рухом.

Кількість рамп при будівництві немеханізованої стоянки нормують: одна одноколійна рампа вище від першого поверху розрахована на зберігання до 100 автомобілів; одна двоколійна рампа за аналогічних умов — на зберігання від 100 до 200 автомобілів і дві рампи (одна для підймання, а друга для опускання) — на зберігання вище від першого поверху понад 200 автомобілів. Звичайно немеханізована стоянка має 4—6 поверхів (рис. 5.3).

На напівмеханізованих стоянках автомобілі піднімають і опускають ліфтами, а на поверхах вони рухаються своїм ходом.

На механізованих стоянках вертикальне переміщення автомобілів здійснюється ліфтами, а горизонтальне (в межах поверху) — за допомогою підвісних і опорних шахт ліфта, які котяться, траверсних і буксирних візків та конвеєрів. На багатоповерхових стоянках застосовують також інші способи переміщення автомобілів, але вони мають обмежене застосування через свою складність. Механізовані стоянки усувають обмеження в кількості поверхів, скорочують площу та об'єм приміщення стоянки, зменшують площу земельної ділянки. Основними недоліками механізованих стоянок слід вважати значні початкові витрати на механізми і підвищені експлуатаційні витрати на їхнє утримання.

Зберігання автомобілів на відкритих майданчиках виключає погребу в капітальних будівельних спорудах, але при цьому важче запустити двигуни при виїзді на лінію і погіршуються умови праці водіїв. Тому в кожному конкретному випадку треба прагнути до розміщення стоянок рухомого складу на території АТП в опалюваних приміщеннях.

Відкриті майданчики для зберігання автомобілів мають тверде покриття з ухилами, що не перевищують 1 % у напрямку поздовжніх осей установлених автомобілів і 4 % у напрямку, перпендикулярному до цих осей. На майданчиках автомобілі зберігають групами по 200 шт. і не більше. Протипожежна відстань між групами автомобілів — не менш як 20 м.

Щоб полегшити пуск двигунів і захист їх від пускового спрацьовування, застосовують різні засоби підігрівання, розігрівання і збереження теплоти (захисні чохла тощо). Стоянки обладнують двостороннім зв'язком з диспетчером, гучномовним оповіщенням та електричними годинниками.

Автомобілі в зоні зберігання ставлять так, щоб забезпечити вільні в'їзди на місця зберігання і виїзди з них відповідно до прийнятого режиму роботи підприємства, простоту маневрування, безпеку руху, протипожежну безпеку, можливість швидкої евакуації автомобілів та економічне використання площі, відведеної під зберігання.

Причипний склад зберігають на відкритих майданчиках.

Зона стоянки автомобілів і причепів має бути чистою, досить просторою, мати тверде покриття, огорожу, засоби пожежегасіння й охорону.

Обов'язки водія під час постановки автомобіля на стоянку

При постановці автомобіля на стоянку, водій повинен:

- вимкнути двигун;
- надійно загальмувати автомобіль;
- злити охолодну рідину (зимою) і вивісити табличку "Вода злита";

- вимкнути "масу";
- закрити кабіну і здати ключі черговому по автопарку.

Безпека праці під час зберігання рухомого складу.

Водію під час зберігання рухомого складу **забороняється:**

- користуватись відкритим вогнем;
- розливати паливно-мастильні матеріали;
- зберігати промащені матеріали на місцях стоянки автомобілів;
- захарашувати проходи і проїзди;
- залишати включеними електроприлади без нагляду;
- користуватись несправним інструментом.

3.1. Вибір способу зберігання автомобілів

Спосіб зберігання автомобілів вибирають залежно від кліматичної зони, в якій розміщується АТП, типу рухомого складу, режиму роботи автомобілів на лінії та характеру автомобільних перевезень. Із кліматичних умов найістотніші — температура повітря і швидкість вітру взимку. Чим нижча температура і сильніший вітер, тим складніше за інших однакових умов організувати зберігання автомобілів. Неприятливими умовами є поєднання температури повітря від -10 до +35 °С та швидкості вітру 3,5... 15,0 м/с.

В умовах низьких температур знижуються роботоздатність систем живлення і мащення двигуна й трансмісії; погіршуються пускові властивості двигунів, роботоздатність електростартерного пристрою; зменшуються ефективність засобів полегшення пуску двигуна, теплорегулювального комплексу двигуна, незалежної та автономної систем опалення зон перебування людей, систем обігрівання й очищення лобового скла; знижуються паливна економічність автомобіля, ефективність теплоізоляції кабіни, енергетичної системи електроустаткування і т. ін.

На організацію зберігання автомобілів істотно впливають умови експлуатації рухомого складу і передусім режим роботи автомобілів та характер автомобільних перевезень.

Від цих чинників залежать:

- кількість автомобілів, які одночасно містяться на території АТП;
- добова тривалість перебування тут кожного автомобіля;
- кількість автомобілів, які одночасно очікують обслуговування або випуску на лінію.

Рухомий склад у межах доби може експлуатуватися з перервами (на території АТП у певні періоди доби перебувають майже всі автомобілі) або безперервно (на території АТП у певні періоди доби міститься тільки частина автомобілів). Приміщення найменших розмірів потрібні передусім для режиму безперервної експлуатації автомобілів і цілодобового ступінчастого графіка роботи.

В одному й тому самому АТП для автомобілів різних груп і однакового режиму експлуатації можна застосовувати різні способи зберігання одночасно. Загальна кількість місць зберігання із збільшенням тривалості

повернення автомобілів не змінюється, але зменшується потреба в тепловому зберіганні їх та зростає можливість зберігання на відкритих майданчиках. В умовах м'якого клімату автомобілі можуть довше очікувати обслуговування поза приміщенням, що рівнозначно скороченню кількості місць теплового зберігання.

Вибір способу зберігання залежить від типу рухомого складу. Наприклад, організувати зберігання спеціальних автомобілів складніше, ніж вантажних.

Контрольні запитання

1. Як розподіляються автомобільні підприємства за виробничими функціями?
2. Як розподіляються автомобільні підприємства за характером виконуваної роботи?
3. Як за підлеглістю та формою власності розподіляються автомобільні підприємства?
4. Які підприємства відносяться до автообслуговуючих? Дати визначення кожному з них.
5. Які підприємства відносяться до авторемонтних?
6. Яка організаційна структура АТП, призначення основних процесів виробничої діяльності?
7. Що перевіряє начальник КТП перед виїздом автомобіля з парку АТП?
8. Які функції диспетчерської служби?
9. Хто дійсноє контроль за роботою автомобілів на лінії?
10. Які види подорожніх листки вантажних автомобілів?
11. Якими засобами забезпечується в'язок з водіями автомобілів на лінії?
12. Які найбільш поширені способи зберігання рухомого складу на АТП?
13. Які основні норми і правила зберігання автомобілів на АТП?
14. Які способи розміщення автомобілів в зоні зберігання можуть бути?
15. Як класифікуються приміщення для зберігання автомобілів за своїм розташуванням?
16. Який порядок постановки автомобілів на зберігання?
17. Які чинники впливають на вибір способу зберігання автомобілів на АТП?