

Преподаватель Бирюкова И.Н. эл.почта birykova71@yandex.ru

ГРУППА 201

Обязательно ставить дату домашнего задания

20 апреля 2020

Технические средства (по видам транспорта)

Сообщение: Стадии процесса управления автомобильными перевозками.
(Интернет источники)

МДК 01.01 Технология перевозочного процесса (по видам транспорта)

**Конспект : Функции и задачи основных служб АТП
(см. Приложение 1)**

21 апреля 2020

Технические средства (по видам транспорта)

Доклад на тему: «Область применения автомобилей - самопогрузчиков»
(Интернет источники)

22 апреля 2020

ОП. 04 ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ

Ответить на вопросы: 1.Понятие транспортноемкости экономики и транспортная подвижность населения.
2. Факторы, влияющие на объёмы грузовых и пассажирских перевозок.
3. Количественные и качественные показатели работы транспорта.
4. Регионы зарождения и направления основных грузопотоков и пассажиропотоков РФ. (Интернет источники)

23 апреля 2020

МДК 01.01 Технология перевозочного процесса (по видам транспорта)

Тема: Разновидности путевых листов
(дать описание каждого путевого листа)

24 апреля 2020

Технические средства (по видам транспорта)

Тема: Общие понятия о транспортных пакетах. (Конспект) (см.Приложение 2)

25 апреля 2020

МДК 01.01 Технология перевозочного процесса (по видам транспорта)

Решить кроссворд (Приложение3)

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Функции и задачи основных служб АТП

Несомненно, наиболее сложным и наиболее быстро меняющимся в ходе реформ компонентом работы АТП является экономическая деятельность автотранспортных предприятий комплекс функций, реализующих принципы предпринимательства в деятельности автотранспортной отрасли.

Коммерческая (грузовая) группа заключает договоры с грузоотправителями и принимает заказы на перевозки (транспортные предприятия общего пользования и хозрасчетные ведомственные) или выявляет очередность перевозок и приема заказов от организаций.

Основными задачами, решаемыми коммерческой службой автотранспортного или транспортно- экспедиционного предприятия, являются:

- изучение состояния и тенденций развития рынка транспортных услуг;
- выбор целевых секторов рынка, определение сферы деятельности предприятия, участие в разработке общей рыночной программы предприятия;
- участие в выработке тарифной политики и в определении тарифов предприятия;
- стимулирование спроса на услуги предприятия;
- заключение договоров с потребителями;
- коммерческое обеспечение выполнения заключенных договоров;
- анализ результатов коммерческой деятельности предприятия.

Изучение рынка ведется коммерческой службой предприятия постоянно и предусматривает работу в следующих направлениях:

- сбор информации о грузовладельцах и их транспортных потребностях.

Изучение характера и тенденций изменения спроса на различные виды транспортных услуг у различных групп потребителей.

Выявление областей неудовлетворенного спроса. Выявление потенциальных потребителей услуг предприятия.

Изучение особенностей отдельных грузоотправителей;

- сбор данных о предприятиях конкурентах и анализ их деятельности.

Выявление сильных и слабых сторон предприятий конкурентов. Изучение сложившегося уровня тарифов и качества услуг, предоставляемых конкурирующими предприятиями.

Анализ специфических форм коммерческой работы и услуг, предоставляемых

- потребителям конкурирующими предприятиями;
- изучение возможности сотрудничества с другими транспортными предприятиями при обслуживании потребителей;
- изучение вновь вводимых в действие законодательных актов, других нормативных материалов, требования которых могут ограничить коммерческую деятельность предприятия или, напротив, создать новые возможности для ее развития. Участие в выработке тарифной политики и тарифов предприятия важнейшая функция коммерческой службы. В условиях свободного рыночного ценообразования тариф, который устанавливает предприятие на свои услуги, должен быть достаточно высоким для обеспечения рентабельной работы предприятия. С другой стороны, цены должны быть приемлемы для потенциальных потребителей и обеспечивать, таким образом, Необходимый уровень спроса.

Автотранспортные и экспедиционные предприятия обычно определяют стоимость услуги индивидуально для каждого заказа (если только закон не требует работы по

объявленным тарифам). Поэтому разработка тарифов представляет собой самостоятельную и достаточно сложную сферу коммерческой деятельности. При составлении договоров и приеме заявок должны быть выяснены все условия перевозок и обследованы объекты (характер и количество груза, осуществлена его готовность, определен фронт погрузки и разгрузки, подъездные пути, время перевозок и т. д.). Эта группа постоянно изучает возможные грузовые потоки в районы расположения автотранспортного предприятия и в смежные с ним районы. В результате обработки данных договоров и полученных заявок коммерческая (грузовая) группа ежедневно составляет сводный план перевозок на сутки с учетом очередности их осуществления.

Оперативный, или сменно-суточный, план составляется обычно службой эксплуатации предприятия на предстоящие сутки и определяет конкретные производственные задания водителям и производственным подразделениям предприятия. Процедура формирования сменно-суточного плана связана главным образом с процессом организации перевозок. Коммерческая (грузовая) служба предприятия к формированию сменно—суточного плана прямого отношения, как правило, не имеет.

Диспетчерская группа.

Эффективное использование подвижного состава на линии (в наряде) возможно при четком соблюдении графика работы автомобильного транспорта и своевременном устранении сбоев в выполнении плана перевозок. Такое управление работой подвижного состава осуществляет диспетчерская служба, которая предусматривает:

- оперативное руководство перевозками;
- составление сменно-суточного плана перевозок;
- распределение подвижного состава по обслуживаемым объектам;
- составление графика работы автомобилей на линии;
- контроль работы подвижного состава на линии;
- выявление и устранение причин нарушения графиков движения;
- оформление путевых листов и товарно-транспортных документов.

Различают системы:

- децентрализованного диспетчерского руководства, когда отдел эксплуатации каждого автотранспортного предприятия направляет и руководит работой автомобилей на линии;
- централизованного диспетчерского руководства, которому подчинены несколько автотранспортных предприятий одного ведомства (объединения). В этом случае отдел эксплуатации автотранспортного предприятия только обеспечивает подготовку подвижного состава к работе и выпуск его на линию по разнарядкам централизованной диспетчерской службы (ЦДС), которая руководит работой автомобилей всех подчиненных ей предприятий.

Диспетчеры АТП контролируют на пунктах работу подвижного состава (ПС) своего предприятия и поддерживают связь с помощью ЦДС.

Централизованная диспетчерская служба должна:

- обеспечить более рациональные маршруты перевозок;
- исключить встречные потоки грузов;
- добиться равномерного распределения объемов транспортной работы между подчиненными АТП.

Повышению эффективности и совершенствованию работы автомобильного транспорта способствует развитие автоматизированной системы управления (АСУ).

В течение всего времени нахождения автомобиля в наряде (на линии) водители непосредственно подчинены диспетчеру.

Связь поддерживается по телефону или радио с линейными диспетчерами, находящимися на стационарных или передвижных контрольно-диспетчерских пунктах (КДП). Диспетчер при необходимости перебрасывает ПС с одного объекта на другой, изменяет маршруты движения, возвращает в парк или вызывает на объекты резервный ПС. Этим обеспечивается четкое и полное выполнение суточного плана (задания) перевозок.

В случае вынужденной остановки из-за неисправности автомобиля водитель через диспетчера вызывает машину технической помощи с бригадой слесарей по ремонту автомобилей. Если устранить неисправность на месте не удастся, диспетчер организывает доставку груза по назначению и возвращение неисправного автомобиля в парк.

Сменное (суточное) задание записывается водителю в путевой лист диспетчерской службой на основании сменного (суточног) плана, составленного эксплуатационной службой АТП.

Оно содержит:

- . адреса грузоотправителей и грузополучателей;
- . наименование и количество груза;
- . расстояние перевозок.

К нему прилагается специальная схема с маршрутами. Путевой лист выдается водителю под расписку в журнале учета и выдачи путевых листов и только после сдачи путевого листа за прошедшую смену.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Тема: Общие понятия о транспортных пакетах

Большинство тарно-штучных грузов целесообразно перевозить пакетами.

Транспортный пакет— укрупненное грузовое место, сформированное из отдельных мест груза в таре или без нее, скрепленных между собой с помощью универсальных или специальных средств пакетирования разового или многоразового пользования, позволяющих обеспечить безопасное выполнение погрузочно-разгрузочных и складских работ.

Пакеты грузов и средства пакетирования должны удовлетворять следующим требованиям:

- обеспечение безопасности выполнения транспортных, складских и погрузочно-разгрузочных работ и соблюдение экологических нормативов;
- рациональное использование вагонов и контейнеров по грузоподъемности и вместимости;
- возможность выполнения механизированной погрузки (выгрузки) транспортных пакетов;
- обеспечение устойчивости, а в необходимых случаях, возможности крепления транспортных пакетов от продольных и поперечных смещений в вагонах или контейнерах в процессе перевозки.

При формировании транспортных пакетов должна быть исключена возможность изъятия отдельных грузовых мест из транспортного пакета. Формирование

транспортных пакетов осуществляется грузоотправителем до предъявления их к перевозке в соответствии с требованиями стандартов или технических условий на перевозимые грузы.

В транспортный пакет разрешается укладывать только однородный груз в одинаковой упаковке или без нее, следующий в адрес одного грузополучателя.

На транспортные пакеты перед предъявлением их к перевозке грузоотправителем наносится транспортная маркировка. При этом на транспортном пакете грузоотправителем указывается номер пакета и количество находящихся в нем мест.

Масса транспортного пакета, предъявляемого к перевозке в открытом подвижном составе, не должна превышать:

- массы, согласованной с грузополучателем, - при выгрузке в местах необщего пользования железнодорожного транспорта;
- грузоподъемности погрузочно-разгрузочных машин, имеющих на железнодорожных станциях назначения, - при выгрузке в местах общего пользования железнодорожного транспорта.

Размещение и крепление транспортных пакетов в вагонах и контейнерах осуществляется в соответствии с техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах.

К **средствам пакетирования** относятся технические средства, предназначенные для формирования и скрепления грузов в укрупненную грузовую единицу (транспортный пакет). Согласно ГОСТ 213910-84 «Средства пакетирования. Термины и определения» их объединяют по конструктивным признакам в шесть групп: поддоны, кассеты, стропы, стяжки, обвязки и подкладные листы. Каждое из средств пакетирования может быть многооборотным или разового использования, разборным или складным, жестким, полужестким или мягким и т.д. К средствам пакетирования не относятся пакетоформирующие и пакетоскрепляющие машины и механизмы.



Рис. 2.2. Классификация средств пакетирования

Рисунок – Классификация средств пакетирования

К средствам пакетирования не относятся пакетоформирующие и пакетоскрепляющие машины и механизмы.

Пакетирование тарно-упаковочных и штучных грузов чаще всего производят на поддонах.

Поддоны - это средства пакетирования с площадкой для груза с надстройками или без них, приспособленные для механизированного перемещения при выполнении погрузочно-разгрузочных, транспортных и складских работ.

Наиболее широкое распространение получили плоские поддоны размерами в плане 800×1200 мм и грузоподъемностью 1 т.

По числу настилов поддоны бывают однонастильные и двухнастильные (т. е. вилами ЭП можно захватить поддоны с четырёх сторон)

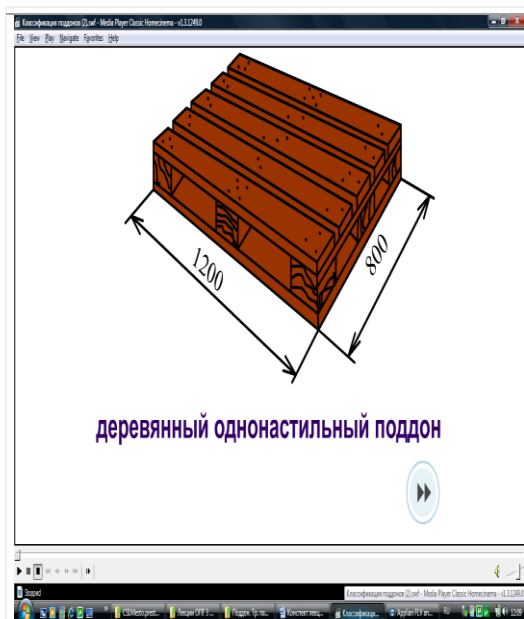
По числу заходов (по числу сторон, с которых можно захватить поддон) существуют двухзаходные и четырехзаходные.

В зависимости от материала изготовления поддоны бывают:

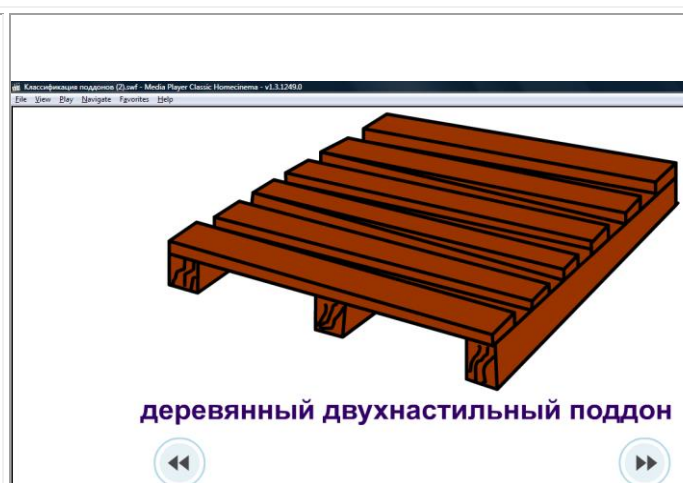
- деревянные
- металлические
- пластмассовые
- композитные (из нескольких материалов).

По своей конструкции поддоны подразделяются на:

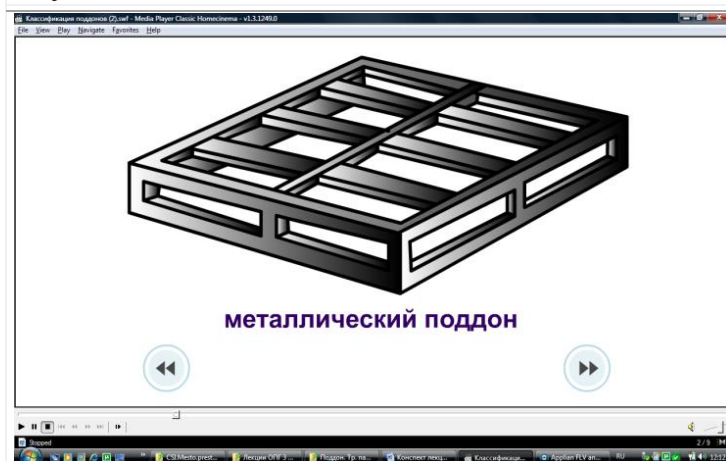
- **плоские** (без надстроек над верхней плоскостью настила) применяются для штучных, затаренных в мешки, ящики материалов и изделий относительно небольших габаритов, обеспечивающих устойчивую укладку их на площадке поддона в штабель;



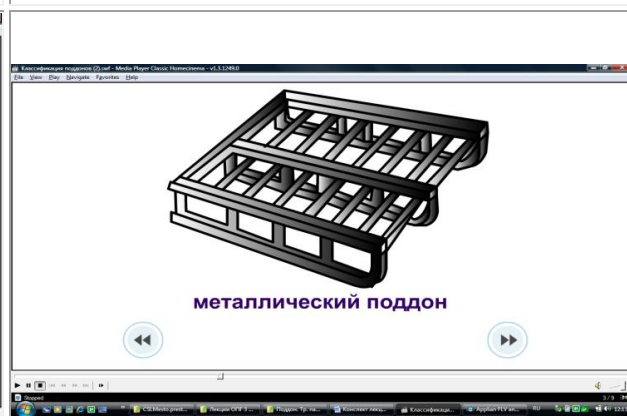
Деревянный
двухнастильный поддон



Деревянный однонастильный поддон



Металлический поддон



Металлический поддон

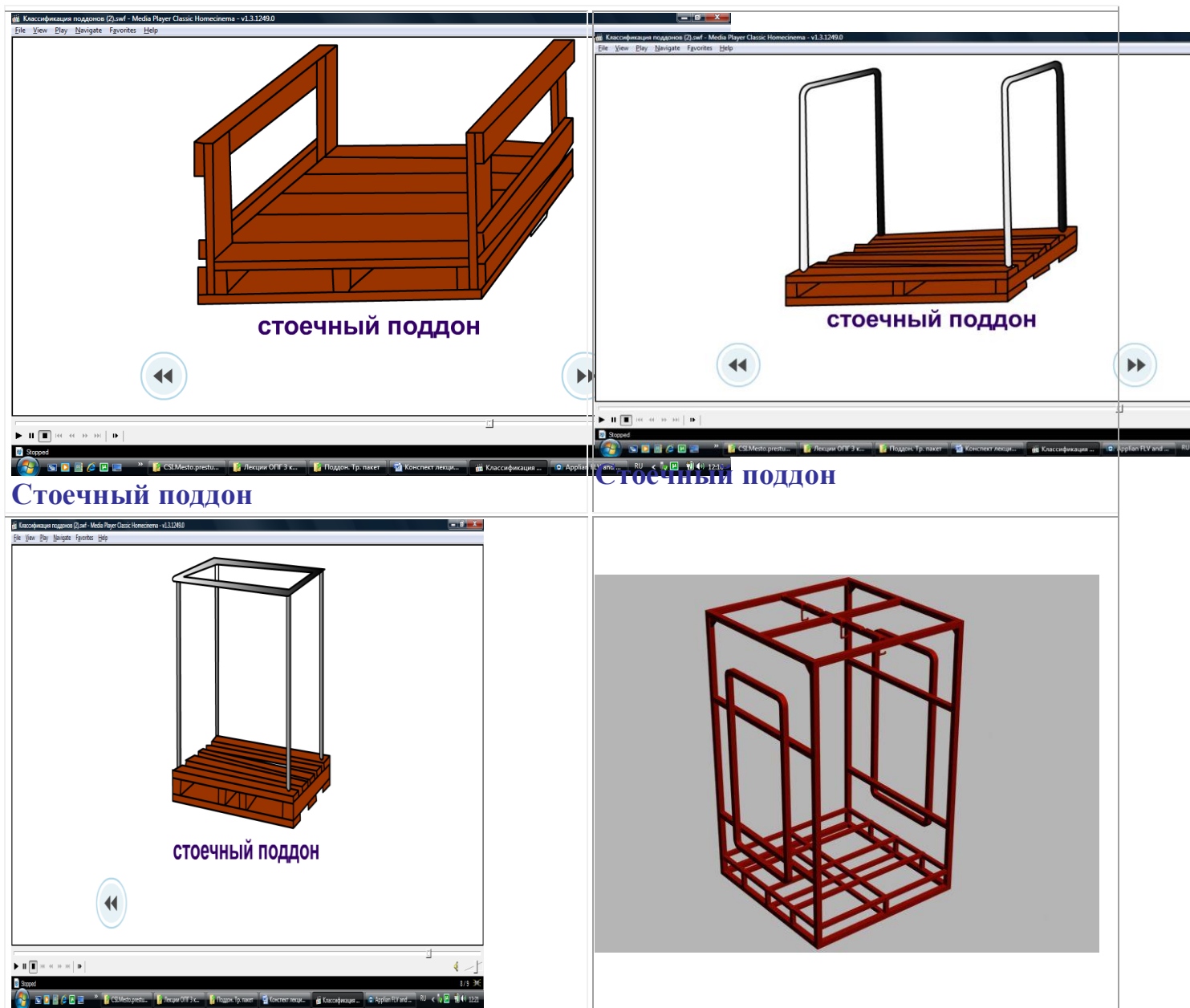


Пластмассовый поддон



Поддон из гофрированного картона

- **стоечные** (сварная конструкция без стенок) предназначены для длинномерных упакованных и неупакованных грузов, габаритные размеры которых не обеспечивают устойчивую укладку их в штабель. Стоечные поддоны обычно выполняются четырехзаходными и опираются на подставки высотой не более 100 мм.



- **ящичные** (с постоянными, съемными или откидными стенками) предназначены для мелких деталей и изделий, легкоповреждаемых и сыпучих материалов. Ящичные поддоны изготавливаются из металла и опираются на подставки высотой не более 100 мм. Они снабжены шарнирно соединёнными боковыми стенками, которые предохраняют размещаемый на поддон груз от обвалов и перемещения. Стенки бывают решётчатой и сетчатой формы. Они могут быть изготовлены из дерева. При возврате стенки укладываются на поддон, причём одна стенка укладывается на другую.

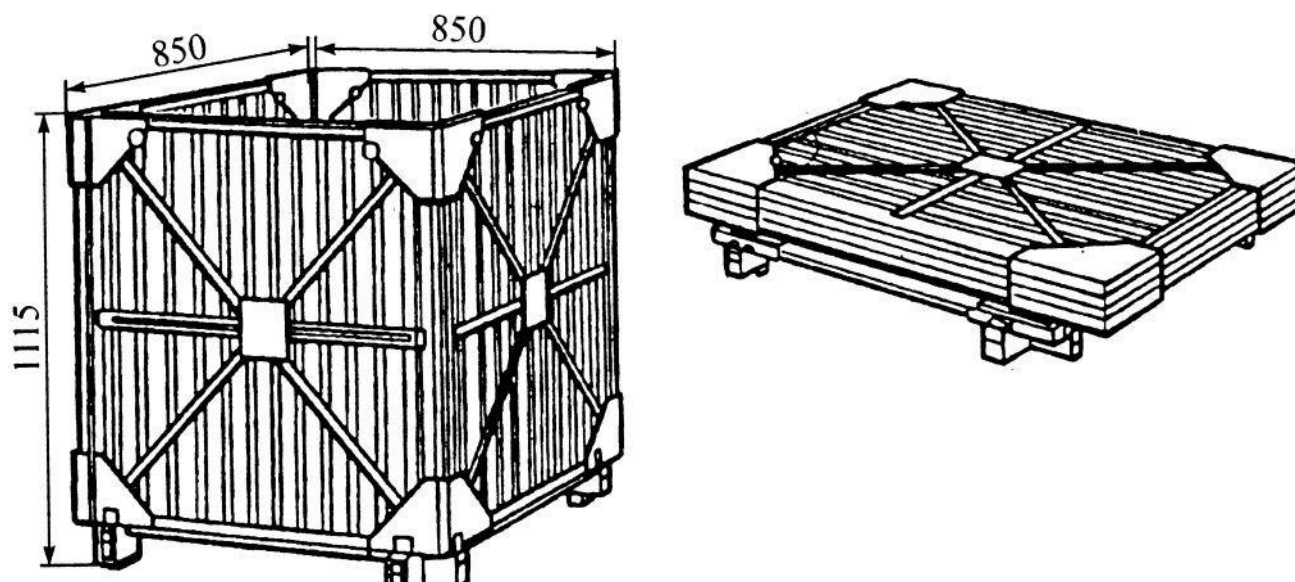


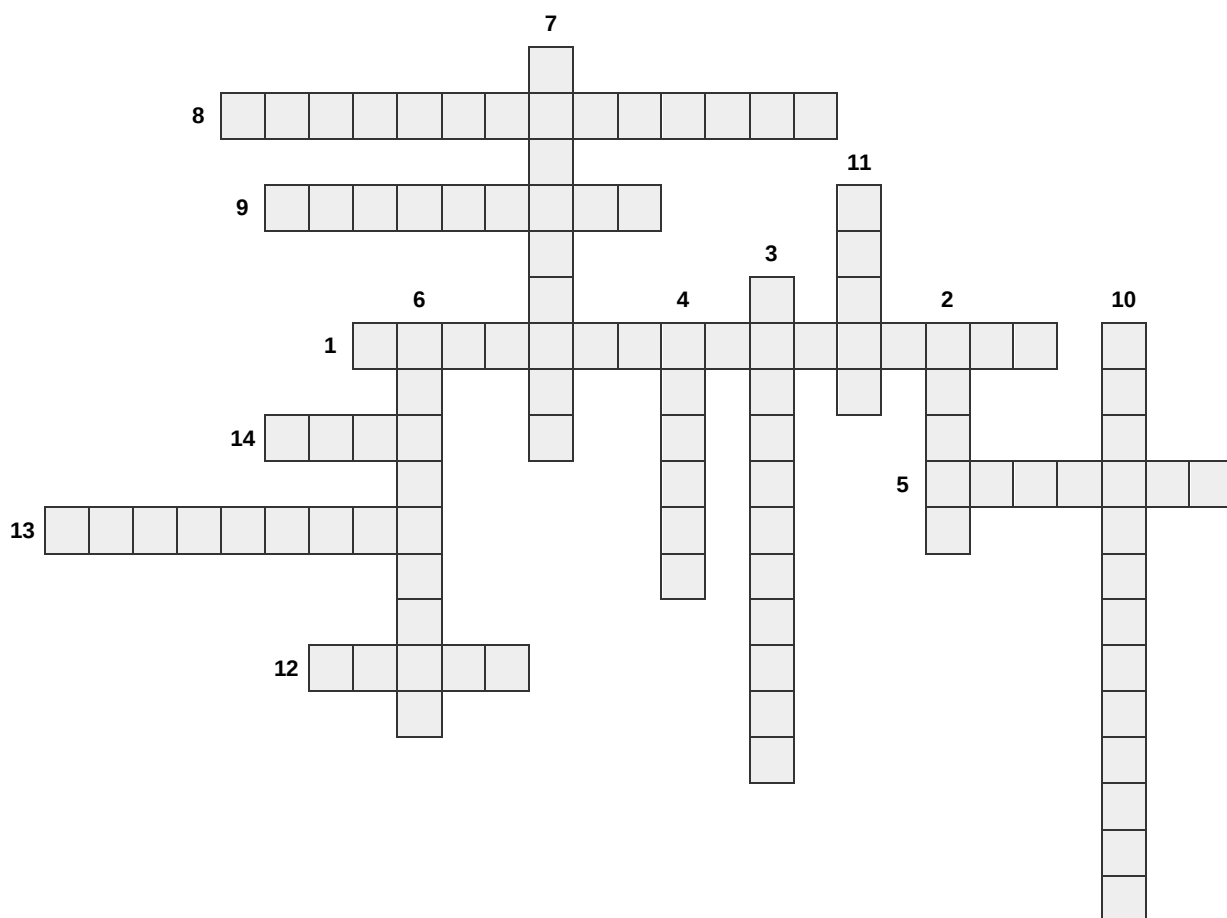
Рисунок – Ящичный поддон

Стропы из синтетических лент являются характерным типом гибких пакетирующих средств и наиболее полно отвечают требованиям, предъявляемым к средствам пакетирования мешковых и киповых грузов. Они обеспечивают как сохранность пакетов, так и возможность их механизированной переработки.

Круглые лесоматериалы и пиломатериалы длиной до 8 м перевозят в пакетах, увязанных многооборотными полужесткими стропами.

Пакетирующая усадочная пленка, обычно полиэтиленовая, охватывает не только пакетируемый груз, но и сам поддон и имеет достаточную прочность. Сжимающее усилие пленки, равномерно распределено по всем граням пакетируемого груза, хорошо удерживает от смещения, а прозрачность пленки позволяет наблюдать за состоянием груза во время перегрузки, хранения и перевозки. Эта упаковка дает оптимальную защиту против дождя, грязи, пыли, позволяет хранить пакетируемый груз на открытых площадках.

Пакетирующая усадочная пленка, обычно полиэтиленовая, охватывает не только пакетируемый груз, но и сам поддон и имеет достаточную прочность. Сжимающее усилие пленки, равномерно распределено по всем граням пакетируемого груза, хорошо удерживает от смещения, а прозрачность пленки позволяет наблюдать за состоянием груза во время перегрузки, хранения и перевозки.



По горизонтали: 1. Указанное в перевозочном документе (накладной) юридическое или физическое лицо, которое выступает от своего имени или по поручению собственника груза и выполняет обязанности, вытекающие из договора перевозки. 5. Пространственная рама, которая со всех сторон защищает груз от повреждения. 8. Выдача государственными органами управления разрешений на право осуществления определённого вида деятельности. 9. Транспортное оборудование, предназначенное для многократного использования и приспособленное для механизированной погрузки-разгрузки и кратковременного хранения груза. 12. Укрупненная грузовая единица товара (груза), уложенная в один блок, размеры и масса которого соответствуют требованиям рационального использования перегрузочного оборудования и ПС. 13. Работник, регулирующий ход производственного процесса и координирующий взаимодействие всех его звеньев с помощью средств контроля, управления и связи. 14. Все предметы и материалы с момента принятия их к транспортированию и до сдачи получателю

По вертикали: 2. Комплекс трех элементов транспортного процесса от одной погрузки груза на каждую единицу подвижного состава до следующей погрузки. 3. Маршрут при котором движение АТС происходит из пункта А в пункт Б и обратно. 4. Время работы на линии, когда подвижной состав проходит определенный путь. 6. Подача транспортного средства в зону работ, расформирование и сортировка груза, оформление документов на прибывший груз. 7. Одна из важнейших отраслей материального производства, осуществляющую перевозки пассажиров и грузов. 10. Затраты АТП на выполнение перевозок в денежной форме. 11. Система цен, по которой взимается плата за перевозки.