**Специальность** 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (автомобильном)

**Курс** 3 **Группа** **ОП-179-2**

**Дисциплина** МДК 04.01 Выполнение работ по профессии диспетчер АТ

**Преподаватель** Сибгатуллин Ф.А.

**Тема 8.** Управление перевозок грузов и пассажиров. Современные средства управления транспортом, в т.ч. навигационно-связного оборудования с использованием спутниковой навигации ГЛОНАСС.

**Занятие №17.**

**Практическая работа №9.** Подготовка отчета о работе АТ за смену, о нарушениях регламентных норм, по расходованию топлива технологического транспорта, по простоям ПС

**Цель:** ознакомиться с порядком подготовки отчетов, в т.ч. предварительного анализа о работе АТ за смену.

На основании разработанного задания на каждый автомобиль выписывается п/л являющийся основным первичным документом, удостоверяющим право на осуществление перевозок. Все водители, прибывшие с линии, обязаны сдать в диспетчерскую полностью оформленные п/л и другие, имеющиеся у них путевые документы (ТТН, учет лист выданной билетной продукции, акты замеров, талоны и т.п.).

Первичная обработка п/лзаключается в определении основных показателей работы за смену. После этой обработки п/л направляются экономистам и в бухгалтерию для конечного определения отчетных ТЭП и начисления заработной платы водителям.  
По п/л определяют:

* время в наряде Тн – разность между временем возвращения в АТО и временем выезда из АТО за вычетом времени для приема пищи или отдыха в пути;
* время простоя Тп – сумма времени всех простоев за смену по всем другим причинам;
* время в движении Тдв – разность времени в наряде и времени простоя;
* количество перевезенного груза Q за смену - общее количество перевезенного груза за все ездки Z;
* количество выполненных тонно-километров Р за смену – сумма тонно-километров за все ездки;
* пробег автомобиля за смену L;
* количество выполненных рейсов;
* регулярность движения

По имеющимся показателям в дальнейшем определяют и качественные показатели работы ПС: техническую и эксплуатационную скорости, коэффициенты использования пробега, грузоподъемности, общее число рейсов по маршрутам и др.

Первичный контроль п/л осуществляет диспетчер, принимающий п/л от водителя. В диспетчерской контролируют правильность их заполнения.

Распоряжением Минтранса РФ от 14.03.2008  N АМ-23-р утверждены Методические рекомендации "Нормы расхода топлив и смазочных материалов на АТ" (с изменениями и дополнениями на 20.09.2018). В соответствии с данными рекомендациями нормы расхода топлив повышаются в ряде случаев, в т.ч.:

Работа автотранспорта, требующая частых **технологических остановок,** связанных с погрузкой и выгрузкой, посадкой и высадкой пассажиров, в том числе маршрутные таксомоторы-автобусы, грузо-пассажирские и грузовые автомобили малого класса, автомобили типа пикап, универсал и т.п., включая перевозки продуктов и мелких грузов, обслуживание почтовых ящиков, инкассацию денег, обслуживание пенсионеров, инвалидов, больных и т.п. (при наличии в среднем более чем одной остановки на 1 км пробега; при этом остановки у светофоров, перекрестков и переездов не учитываются) - **до 10%.**

При движении автомобилей с пониженной средней скоростью движения (при перевозке нестандартных, крупногабаритных, тяжеловесных, опасных грузов, грузов в стекле и иных подобных грузов, при движении в колоннах при сопровождении АТС автомобилями прикрытия) в диапазоне 20-40 км/ч - **до 15%,** то же со средней скоростью ниже 20 км/ч - **до 35%.**

При работе грузовых автомобилей, фургонов, грузовых таксомоторов и т.п. без учета транспортной работы - **до 10%.**

При работе автомобилей в качестве технологического транспорта, включая работу внутри предприятия, - **до 20%.**

При работе специальных автомобилей (патрульных, киносъемочных, пожарных, автомобилей скорой помощи, автомобилей фотовидеофиксации, ремонтных, автовышек, автопогрузчиков и т.д.), выполняющих транспортный процесс при маневрировании, на пониженных скоростях, при частых остановках, движении задним ходом и т.п. - **до 20%.**

При учебной езде на дорогах общего пользования - **до 20%;** при учебной езде на специально отведенных учебных площадках, при маневрировании на пониженных скоростях, при частых остановках и движении задним ходом - **до 40%.**

При использовании установки "климат-контроль" (независимо от времени года) при движении автомобиля - **до 7%.**

При использовании кондиционера при движении автомобиля - **до 7%** (применение данного коэффициента совместно с зимней надбавкой в зависимости от климатических районов не допускается).

Нормы расхода топлива для **функционирования дополнительного оборудования** рефрижераторов, автобусов, специальных и специализированных транспортных средств определяются научными организациями, занимающимися разработкой подобных норм, заводами-изготовителями дополнительного оборудования или АТС (нормируются в **л/час**).

При использовании кондиционера на стоянке нормативный расход топлива устанавливается из расчета за один час простоя с работающим двигателем, то же на стоянке при использовании установки "климат-контроль" (независимо от времени года) за один час простоя с работающим двигателем - **до 10%** от базовой нормы.

В зимнее или холодное (при среднесуточной температуре ниже +5°С) время года на стоянках при необходимости пуска и прогрева автомобилей и автобусов (если нет независимых отопителей), а также на стоянках в ожидании пассажиров (в том числе для медицинских АТС и при перевозках детей), устанавливается нормативный расход топлива из расчета за один час стоянки (простоя) с работающим двигателем - **до 10%** от базовой нормы.

**Контрольное задание и вопросы:**

1. Рассчитать показатели работы автомобиля, указанные в практической работе №8:

\* время в наряде Тн

\* пробег автомобиля за смену L

\* расход топлива на автомобиль, с учетом одного из выбранных вами повышающих нормативов

2. Какие основные ТЭП работы ПС на линии можно определить по п/л?

3. Кто и как осуществляет первичную обработку п/л?

4. Как определяется пробег автомобиля?

5. Как определяются простои АТС?

6. Как определяется фактический расход топлива?

7. Каким образом могут быть определены причины невыполнения оперативного плана?

**Список литературы:**

**Основная литература**

1.Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. – М.: «Академия», 2011.

2. Туревский И.С. Экономика отрасли (АТ). Учебник (профессиональное образование) 2019 // Режим доступа:znaium.com

**Дополнительная литература**

1. Распоряжение Минтранса РФ от 14.03.2008  N АМ-23-р. Методические рекомендации "Нормы расхода топлив и смазочных материалов на АТ" (с изменениями и дополнениями на 20.09.2018).

**Примечание:** Материал сдать в электронном формате до 28.03.2020

Электронный адрес преподавателя: [farid-Sib@yandex.ru](mailto:farid-Sib@yandex.ru)

**Тема 8.** Управление перевозок грузов и пассажиров. Современные средства управления транспортом, в т.ч. навигационно-связного оборудования с использованием спутниковой навигации ГЛОНАСС.

**Занятие №18.**

**Практическая работа №10.** Методы восстановления нарушенного движения  
**Цель:** Осуществлять планирование и организацию производственного процесса  
**Задачи практической работы:** Ознакомиться с методами восстановления нарушенного движения.

Диспетчерское руководство на АТ включает в себя весь комплекс работ по подготовке и организации выпуска подвижного на линию, непосредственному управлению их движением на маршрутах и своевременному возвращению в АТО.

Диспетчерское руководство подразделяется:

\* на внутри парковую

\* **линейную,** которая предусматривает:

- непрерывный контроль за соблюдением расписания движения автобусами;

- регулирование и перераспределение автобусов;

**- восстановление нарушенного движения;**

- рациональное использование резервных автобусов (5% от числа выпущенных на линию);

- координацию движения с другими видами транспорта;

- принятие мер по оказанию технической помощи;

- подготовку суточной отчетности

Руководствуясь систематической информацией о состоянии движения автобусов по каждому маршруту, диспетчерский аппарат принимает оперативные меры по восстановлению регулярности, а также ее усилению, используя следующие основные приемы:

1. Непродолжительная выдержка автобуса на конечном пункте маршрута

2. Нагон опоздания

3. Раздвижка интервалов при отправлении автобуса с конечного пункта

4. Отправление автобусов по оперативному интервалу

5. Отправление автобуса в укороченный рейс

7. Отправление автобусов по измененному направлению

8. Временное переключение автобусов на другой

9. Использование резервных автобусов

**Контрольное задание и вопросы:**

1. Используя имеющиеся материалы выполнения практической работы МДК 02.02 «Нормирование скоростей движения на конкретном маршруте» представить информацию в табличной форме согласно убывания предпочтительности применения. Сделать соответствующие выводы.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Виды нарушений перевозок пассажиров | Предлагаемые методы восстановления нарушенного движения | Примечание |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

1. В чем заключаются задачи линейной диспетчеризации?
2. Какие существуют нарушения перевозок пассажиров?
3. Какие существуют методы диспетчерского восстановления нарушенного движения?
4. Охарактеризуйте каждый метод

**Список литературы:**

**Основная литература**

1.Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. – М.: «Академия», 2011.

**Примечание:** Материал сдать в электронном формате до 28.03.2020

Электронный адрес преподавателя: [farid-Sib@yandex.ru](mailto:farid-Sib@yandex.ru)