



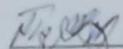
**ОТЧЕТ ПО  
ПРОИЗВОДСТВЕННО  
Й ПРАКТИКЕ**

по профессиональному модулю

- ПМ 01. Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте**
- ПМ 02. Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте**
- ПМ 03. Организация транспортно-логистической деятельности на автомобильном транспорте программы подготовки специалистов среднего звена**
- 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)**

период с 12 января 2023 г. по 5 апреля 2023 года

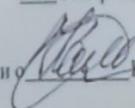
Студент группы С-ОП-20-1

 Токарев.М.А

Руководитель практики от предприятия

  
Токарев.А.Г

Отчет защищен:  
с оценкой

 Руководитель практики о  Каминская М.А

Владивосток 2023

## Содержание

Введение	3
1 Характеристика предприятия	4
2 Организация транспортно логистической деятельности на автомобильном транспорте	5
2.1 Анализ регулярных и нерегулярных рейсов	5
2.2 Инструктаж водителей перед выездом на линию	7
2.3 Контроль выполнения заданий водителями	9
2.4 Оформление паспорта маршрута	11
2.6 Анализ принимаемых диспетчерских решений	12
2.7 Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения	13
2.8 Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения	14
3 Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте	16
3.1 Заполнение картотек учета ремонта транспорта	16
3.2 Выявление по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния	17
3.3 Составление учётных карточек автошин, аккумуляторов, расходных материала	18
3.4 Погрузочно-разгрузочные пункты	19
3.5 Методы диагностики, необходимое диагностическое оборудование и инстру	20
3.6 Составление ведомостей учёта топливно-смазочных материалов	23
4 Эксплуатация подвижного состава автомобильного транспорта	24
4.1 Заполнение личных карточек, учёта ДТП	24
4.2 Составление графиков работы водителей, кондукторов	27
4.3 Нормирование скоростей движения	28
4.4 Оценка качества перевозки	31
4.7 Выписка и оформление путевых листов	34
4.8 Составление необходимых документов при выезде на маршрут	37
4.9 Составление график выпуска подвижного состава на линию	38
4.10 Обработка расписаний	39
4.11 Обработка материалов обследования маршрута	39
4.12 Разработка рациональных маршрутов перевозки грузов	40
4.13 Заполнение документации паспорта маршрута	41
4.14 Предоставление показателей для учета и анализа	43
4.15 Анализ исполненного движения транспортного средства	44
4.16 Участие в выпуске подвижного состава на линию	45
4.17 Характеристика внутреннего рынка автотранспортных услуг.	46
4.18 Составление расписания движения на маршруте	47
4.19 Проанализировать методику активирования маршрута.	47
4.20 Составление необходимых документов при выезде на маршрут	48
4.21 Заполнение ведомостей по экономии и топливно-смазочных материалов	49
4.22 Заполнение карточек учёта, актов на списание автомобилей.	49
4.23 Участие в оформлении договоров на перевозку грузов	50
4.24 Признакам отклонения от нормального технического состояния двигателя	51
4.25 Участие в проведении служебного расследования	52
4.26 Участие в проведении рейдов на линии и при выезде подвижного состава	52
4.27 Проанализировать расчётные показатели	53
4.28 Произвести расчет сменных заданий водителям	54
Заключение	55
Список использованных источников	56
Приложения	58

## Введение

На сегодняшний день, транспорт – одна из ключевых отраслей народного хозяйства, поэтому дальнейшее развитие экономики немыслимо без хорошо налаженного транспортного обеспечения. От его чёткости и надёжности во многом зависят трудовой ритм предприятий промышленности, строительства и сельского хозяйства, настроения людей, их работоспособность.

Высокая актуальность логистики связана с расширением в нашей стране товарноденежных отношений, увеличением хозяйственных связей между предприятиями, развитием производственной инфраструктуры, а также расширением хозяйственной самостоятельности предприятий и организаций.

Логистика - это единая техника, технология, экономика и планирование. Соответственно к задачам логистики следует отнести обеспечение технической и технологической сопряженности участников транспортного процесса, согласование их экономических интересов, а также использование единых систем планирования.

Многообразие логистических операций и услуг позволяет значительно расширить возможности организаций по обслуживанию предприятий- поставщиков и потребителей продукции. Все это возможно только благодаря разнообразию видов транспортных средств.

Отдельного внимания при организации и выполнении перевозок автомобильным транспортом требует рассмотрение вопросов обеспечения безопасности движения на основе современных интеллектуальных информационно-справочных систем.

Цель практики- закрепление и расширение полученных теоретических знаний, приобретение первоначальных практических навыков профессиональной деятельности в системе государственного и муниципального управления.

Задачи практики:

–закрепление, углубление и расширение приобретенных теоретических знаний  
ознакомление со структурой организации-объекта учебной практики;

–изучение содержания деятельности предприятия или организации- объекта  
практики;

–приобретение опыта расчета экономических показателей, характеризующих  
деятельность экономического субъекта;

–приобретение навыков взаимодействия с руководством, коллегами и  
подчинёнными.

## 1 Характеристика предприятия

Предприятие начала свою деятельность в 2012 году в г. Владивосток. На тот момент основной деятельностью компании была перевозка небольших партий грузов по Владивостоку и Приморскому собственным транспортом. Далее с ростом объемов перевозок и прибыли, компания расширила область своей деятельности и стала предлагать услуги по перевозке грузов по Дальнему Востоку. Это потребовало дополнительного привлечения подвижного состава на условиях аренды, который впоследствии поспособствовал увеличению количества единиц собственного подвижного состава. К концу 2015 года автопарк компании состоял из десяти тягачей. На это время как раз пришлось бурное развитие, которое сказалось на развитии: увеличились объемы перевозок, банки стали давать кредиты, появились доступные лизинговые схемы. Это все дало толчок к развитию региональных перевозок.

К органам управления относится единоличный исполнительный орган - Генеральный директор в лице Индивидуального предпринимателя.

В компетенцию Индивидуального Предпринимателя организации входит решение вопросов общего управления деятельностью компанией, и прочие вопросы, которые напрямую не связаны с производственной деятельностью.

На рисунке 1.1 предоставлена организационная структура.

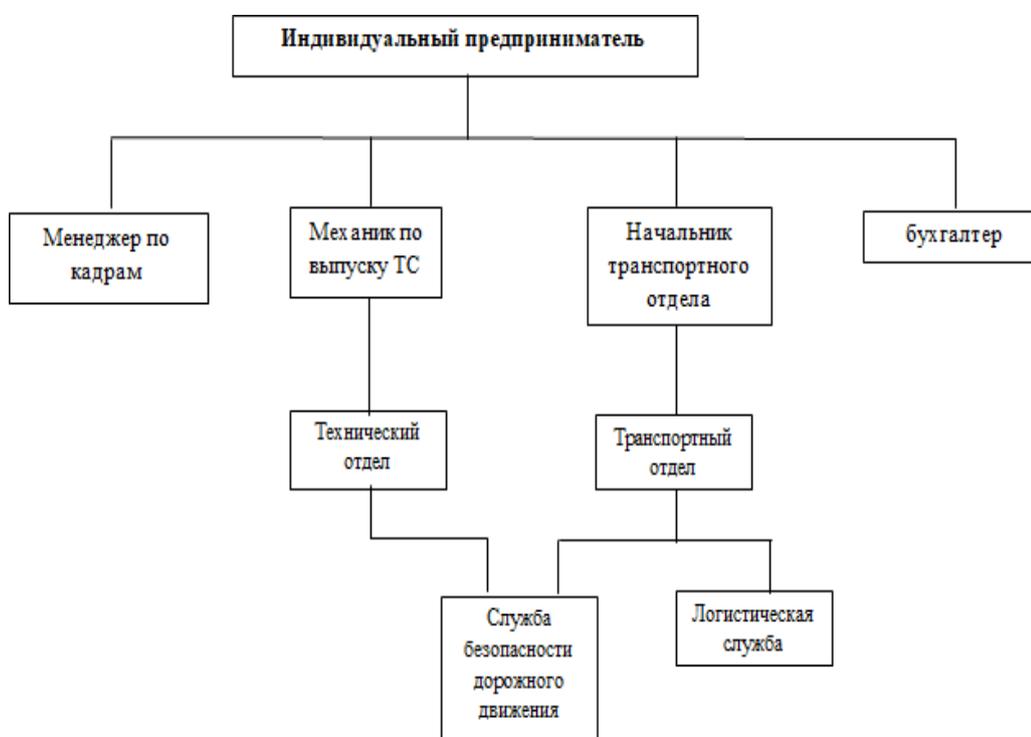


Рисунок 1.1 - Организационная структура предприятия

На предприятии большая часть перевозимого груза на паллетах, то основным видом

перегрузочного оборудования и грузозахватных устройств можно выделить:

- Вилочные погрузчики;
- Гидравлическая тележка;
- Кран манипулятор.

Вилочные погрузчики имеют хорошую маневренность и высокую грузоподъемность. Выделяют вилочные погрузчики даже в помещениях со сравнительно небольшой площадью или узкими проходами между стеллажами.

Автопогрузчики выполняют следующие задачи:

- разгрузка грузовиков, вагонов, контейнеров;
- укладка груза штабелями;
- перевозка строительных материалов
- работа в производственном цеху;
- загрузка/разгрузка и перемещение товара в ангарах и складских помещениях;
- перемещение коробок с товарами; подъем коробок и единичных товаров на высоту.

Гидравлическая тележка – это транспортировщик поддонов, используемый для перемещения грузов вручную, преимущественно на поддонах (палетах).

## 2 Организация транспортно логистической деятельности на автомобильном транспорте

### 2.1 Анализ регулярных и нерегулярных рейсов

Пассажирские перевозки в зависимости от периодичности рейсов подразделяются на

регулярные и нерегулярные.

Одной из важнейших задач диспетчерского управления является обеспечение регулярности работы подвижного состава на маршрутах. Регулярность движения является важнейшим качественным показателем работы пассажирского транспорта. Движение пассажирского транспорта на маршруте считается регулярным, если транспортные средства отправляются в рейс согласно расписанию; интервалы движения между ними на всех остановочных пунктах соблюдаются равными и соответствуют расписанию; транспорт пребывает на конечный пункт точно в установленное расписанием время.

Регулярные перевозки — это организованные перевозки пассажиров по маршрутам всеобщего пользования. Данный тип перевозок характеризуется следующими особенностями: наличием расписания и заранее обозначенного маршрута, паспортом маршрута, заранее утвержденным органом исполнительной власти и местного самоуправления в установленном порядке.

Регулярность движения может быть повышена:

- организацией диспетчерского управления, осуществляющего контроль движения транспорта по всем маршрутам;

- введением в расписание движения каждого транспортного средства времени проследования промежуточных контрольных пунктов (особенно для маршрутов большой протяженности);

- введением контроля регулярности движения с помощью автоматизированных систем диспетчерского регулирования, обеспечивающих постоянное получение оперативной информации о движении транспортного средства по маршруту;

- стимулированием водителей, соблюдающих регулярность движения.

Также существуют специальные регулярные перевозки — это поездки пассажиров определенных категорий (школьников, студентов, работников предприятий, туристов, экскурсантов и прочих) по условиям, обозначенным в письменном договоре.

Нерегулярные - заказывается юридическим или физическим лицом с последующим заключением договора на услуги, определением маршрута поездки, даты и времени перевозки, формы оплаты и других условий поездки.

О нерегулярности движения судят по отклонениям фактических интервалов движения от запланированных. Контроль регулярности движения осуществляют диспетчерские службы. Фиксирование моментов прохождения подвижного состава через контрольные пункты на маршрутной сети позволяет выявить фактическую регулярность движения по водителям, маршруту, предприятию в целом.

Нерегулярность движения отражается на времени ожидания на остановочных

пунктах, поэтому на коротких расстояниях поездки пассажиры перестают пользоваться услугами транспорта. При нерегулярном движении транспорт распределяется и используется на маршруте не равномерно, часть машин сильно перегружена, а другая следует с малым наполнением. В результате условия перевозок резко ухудшаются, подвижной состав резко изнашивается, а часть пассажиров не имеют возможности оплатить проезд (особенно на коротких расстояниях поездки в переполненных салонах), в результате чего снижаются доходы предприятия и увеличиваются затраты на перевозку. Основные причины нарушения регулярности движения делятся на две группы:

-Несоответствие фактического режима движения транспортных средств установленному расписанием режиму в связи с гололедом, осадками, заторами уличного движения, нарушением водителем установленного режима вождения ит.п.

-Недостаточное количество транспортных средств, работающих по маршруту, в связи с несвоевременным или неполным выпуском машин на линию, простоем транспорта по техническим причинам и др.

Отличия и преимущества регулярных и нерегулярных перевозок:

Первое отличие между данными видами перевозок — их регулярность, то есть периодичность, второе — порядок согласования условий с заказчиком или органами власти.

В зависимости от того, что необходимо заказчику, он заранее решает для себя, какой тип перевозки больше подходит для его целей. Как в регулярных, так и в нерегулярных рейсах, обязанностями перевозчика остаются следующие действия: страхование пассажиров, обеспечение прохождения медосмотра водителей, контроль санитарного и технического состояния оборудования и автобуса.

Автобус для перевозки должен быть укомплектован средствами для пожаротушения и аптечками. Перевозчик обязан предоставить пассажирам информацию о страховщике и о себе, с указанием всех контактных данных. Если рейс осуществляется на протяжении более 500 км, то водителей должно быть двое.

## 2.2 Инструктаж водителей перед выездом на линию

Инструктаж водителей проводится в рамках правил БДД. Данный инструктаж проводится для всех работников, которые в рамках должностных обязанностей управляют транспортом. То есть даже если сотрудник не работает водителем, но управляет в рамках должностных обязанностей служебным автомобилем, с ним тоже нужно проводить инструктажи по БДД. Если водитель не прошел инструктажи, его нельзя допускать к работе на линии.

Во время инструктажей работников информируют:

- о погодных условиях движения на маршруте;
- местах отдыха и приема пищи, стоянки транспортных средств;
- телефонах дежурных частей подразделений Госавтоинспекции МВД
- по маршруту движения;
- особенностях безопасности движения и эксплуатации транспорта присезонных изменениях погоды;
- причинах и обстоятельствах ДТП, которые происходили раньше с работниками организации;
- маршруте движения транспортного средства, расположении пунктов медицинской помощи, действиях при отставании от графика движения;
- правилах загрузки транспортных средств и проведения весового и габаритного контроля при перевозке грузов.

Если в штате организации нет ответственного по БДД, проводить инструктажи может любой сотрудник, который прошел квалификационную подготовку

Инструктируют общие сведения об организации – размер и структура парка транспортных средств, виды перевозок.

- требования к водителю по организации и безопасной эксплуатации транспортных средств;
- правила внутреннего трудового распорядка;
- порядок прохождения предрейсового и послерейсового медосмотров;
- порядок прохождения предрейсового контроля технического состояния транспортного средства;
- нормы загрузки транспортных средств, для пассажирских перевозок пассажировместимость;
- особенности обслуживания инвалидов при пассажирских перевозках.
- основные данные об аварийности на маршрутной сети, обстоятельствах и причинах ДТП;
- документы, необходимые для перевозок пассажиров или грузов
- предрейсовый инструктаж проводят перед выездом водителя по маршруту движения впервые, перед перевозкой детей и опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

Специальный инструктаж проводят, чтобы сообщить водителям срочную информацию, когда;

-вступили в силу нормативные правовые акты, которые влияют на профессиональную деятельность водителей;

-произошло ДТП с человеческими жертвами, значительным материальным и экологическим ущербом;

-совершен или есть угроза совершения террористического акт;

-кто проводит: непосредственный руководитель водителя (начальник автоколонны) в сроки, установленные работодателем.

Бывают несколько видов инструктажей:

-вводный;

-первичный;

-повторный;

-специальный;

-сезонный.

Вводный является смешанным инструктажем и проводится при приёме на работу. Инструктаж обязателен для всех специалистов, которые будут осуществлять управление транспортным средством, независимо от опыта работы и квалификации, что вызывает положительные отзывы водителей.

Первичный проводится на рабочем месте и также считается смешанным, так как включает в себя не только правила безопасной эксплуатации транспортного средства, но и общие требования техники безопасности на рабочем месте.

Повторный ежеквартальному проведению и включает в себя всю информацию, доносимую на первичном инструктаже.

Сезонный проведению дважды в год. Тематика инструктажей — особенности управления транспортом в межсезонье и в тяжелых зимних условиях.

Специальный проводится в экстренных случаях, когда до персонала необходимо донести информацию об изменениях в нормативных актах относительно безопасности движения, о необходимости изменить маршрут движения или об «ужасающей» аварии на дороге, об угрозе возможного террористического акта.

### 2.3 Контроль выполнения заданий водителями

Контроль за работой подвижного состава на линии осуществляют линейные контролеры (контролеры-ревизоры), которые проверяют работу водителей на основных грузовых потоках города и на выходах из города в отношении правильности использования подвижного состава, его загрузки, соблюдения маршрутов Движения, правильности оформления путевых документов, исправности спидометров и правильности их

опломбирования.

Порядок контроля на линии и объектах работ на линии и объектах работ проверяется:

- наличие у водителя удостоверения на право управления транспортом, путевые документы, их оформление;

- укомплектованность автомобиля исправным слесарным и шанцевым инструментом, знаком аварийной остановки, аптечкой первой помощи, сигнальным жилетом, средствами индивидуальной защиты, огнетушителями, дополнительным снаряжением, оборудованием;

- соблюдение водителем ПДД, установленного маршрута;

- правильность размещения, укладки груза;

- соблюдение правил перевозки пассажиров установленным требованиям;

- состояние здоровья водителя;

- техническое состояние ТС;

- организация работы по обеспечению безаварийной эксплуатации транспорта, его охраны на объектах работ.

Руководители нанимают медицинских работников, механиков и диспетчеров для организации контроля водителей на линии. Каждый отвечает за свой этап работы: медицинские работники контролируют состояние водителей, механики — исправность автомобиля, а диспетчеры — распределение заявок.

Чтобы отслеживать эффективность и честность работы водителей, компании оснащают транспорт различными датчиками. Они показывают местоположение водителя, скорость движения, количество топлива в баке. Это создает видимость контроля, но на самом деле его нет. Датчики просто выдают большой объем неструктурированной информации, который не дает возможности контролировать автотранспорт в настоящем времени.

Для организации контроля работы водителей существуют специализированные системы. Они интегрируются с датчиками, собирают показатели, формируют отчет и организуют эффективную работу водителей.

Чем дольше водитель находится за рулем, тем больше снижается его внимание. А невнимательность — частая причина аварий.

Существуют специальные системы для контроля внимания водителя. Система анализирует физиологические параметры водителя с помощью видеокамер, специальных датчиков и даже фитнес-браслета. Учитывается движение глаз, частота дыхания, температура тела, потоотделение и манера вождения.

Если параметры меняются, система присылает водителю уведомление с

рекомендацией отдыха. Отключить уведомления нельзя.

Существует четыре показателя которые нужно учитывать для контроля маршрутов.

Холостые пробеги — еще один существенный пункт расходов автопарка. Они увеличиваются, когда водитель отклоняется от маршрута или использует автомобиль для личных целей в свободное время. Поэтому во время работы водителей важно контролировать: соблюдение маршрута, поведение водителя на дороге и при погрузке, статус водителя.

Маршрут водителей. Водитель может выбрать неверный маршрут или менять его на свое усмотрение. Например, заехать в гости к родственникам по пути в другой город. Для предприятия это холостые пробеги и перерасходтоплива. Важно отслеживать передвижение водителя по маршруту.

Соблюдение ПДД и скоростной режим. Когда водитель перевозит ценный груз или пассажиров, необходимо, чтобы он соблюдал ПДД и скоростной режим. К тому же важно, чтобы он не разогнался на железнодорожных переездах и дорогах, где много «лежачих полицейских». Иначе есть риск повредить груз.

Статус водителя. Диспетчерам важно знать не только местоположение водителя, но и его статус — выполняет заявку или ожидает заказ, на обеде или на ремонте. Так диспетчер сможет быстрее найти свободного водителя.

Поведение при погрузке и выгрузке груза. Водитель может задержаться при погрузке и выгрузке автотранспорта. Например, поспать или попить чай с диспетчерами. Это увеличивает время на перевозку груза, что в некоторых случаях опасно.

Обычно для контроля маршрута транспорт оснащают датчиками GPS или ГЛОНАСС. Однако они показывают лишь местоположение и скорость водителя. Остальные данные они не дают. Для этого требуются более современные системы.

Нужно и контролировать само качество работы водителя. Существует несколько функции контроля.

## 2.4 Оформление паспорта маршрута

Права и обязанности перевозчика. Перевозчик обязан осуществить доставку груза, а также совершать с момента принятия груза к перевозке и до момента его выдачи управомоченному лицу все необходимые для обеспечения сохранности груза действия. В целях обеспечения сохранности груза перевозчик должен соблюдать условия и режим перевозки отдельных видов грузов (например, поддерживать определенную температуру в вагонах при перевозках скоропортящихся грузов), обращаться с грузом в соответствии с указаниями грузоотправителя, сделанными путем нанесения на тару специальной маркировки типа «верх», «не кантовать» и проч., применять приемы и способы вождения транспорта, обеспечивающие безопасность движения и сохранность грузов.

Отношения между экспедитором и перевозчиками на различных видах транспорта регулируются также транспортными уставами и кодексами. Условия договора транспортной экспедиции Единственным существенным условием договора транспортной экспедиции является условие о предмете данного договора. Цена (размер вознаграждения экспедитора), срок и порядок оказания экспедиционных услуг существенными условиями не являются.

Предметом договора транспортной экспедиции являются юридические и фактические действия экспедитора по организации перевозочного процесса, т.е. непосредственно по перевозке груза и предоставлению услуг, связанных с перевозкой.

Согласно ст. 801 ГК РФ договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены следующие обязанности экспедитора: организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными— экспедитором или клиентом; заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки— груза (непосредственно с перевозчиками), обеспечить отправку и получение груза; другие обязанности, связанные с перевозкой[16].

Перечисленные обязанности традиционно относят к числу основных обязанностей экспедитора.

Перевозчик обязан доставить груз в установленный в соответствии с законодательством срок, а при его отсутствии — в разумный срок (ст. 792 ГК РФ). Он может, если это не грозит сохранности грузов, увеличить скорость и доставить груз досрочно. Обязательство признается исполненным своевременно, если перевозчик в надлежащие сроки не только доставит груз в пункт назначения, но до истечения сроков доставки совершит дополнительные действия, предусмотренные транспортным законодательством, например выгрузит грузы своими техническими средствами или подаст вагоны на подъездной путь получателя

## 2.5 Анализ принимаемых диспетчерских решений

Диспетчерская система позволяет сосредоточить оперативное руководство работой любого объекта в руках одного командира, который, располагая совершенными средствами связи и пользуясь систематически поступающими сведениями о ходе производственного процесса на всех участках, может своевременно, с полным знанием обстановки, принимать меры для обеспечения четкого хода производственного процесса. Такие качества делают диспетчерскую систему особенно ценной для управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте, в осуществлении которого участвуют многочисленные территориально разбросанные производственные подразделения, а в движении находятся одновременно тысячи поездов.

Диспетчерское руководство включает несколько групп:

- внутрипарковую;
- линейную;
- диспетчерскую группу междугородных автобусных сообщений.

Внутрипарковая диспетчерская группа планирует и организует выпуск автобусов на линию в точном соответствии с графиком; регистрирует случаи преждевременного возврата автобусов с линии по различным причинам и принимает меры к их возврату на линию или замене другими автобусами; оказывает техническую помощь автобусам на линии, контролирует и регистрирует время возвращения автобусов с линии по окончании смены и оформляет суточный диспетчерский отчет о работе парка. Организация выпуска автобусов на линию включает прежде всего доставку водителей раннего выпуска на предприятие, подготовку путевой документации, прохождение водителями предрейсового медицинского контроля.

Линейная диспетчерская группа постоянно контролирует соответствие времени движения каждого автобуса графику или расписанию; регулирует движение, если фактическое движение автобусов отклонилось от установленного; восстанавливает нарушенное движение при задержках на линии или выбытии автобусов по техническим или другим причинам; составляет отчет и разрабатывает мероприятия по совершенствованию организации перевозок пассажиров.

## **26 Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения**

В целом и каждого автомобиля в отдельности оценивают на основании показателей, характеризующих техническое состояние подвижного состава, организацию транспортного процесса и рациональность использования подвижного состава.

Таковыми показателями являются: коэффициент технической готовности, коэффициент использования парка, продолжительность работы автомобиля на линии, техническая и эксплуатационная скорости движения, коэффициенты использования пробега и грузоподъемности (пассажировместимости), объем перевозок. Показателем, характеризующим готовность подвижного состава выполнять перевозочный процесс, является коэффициент технической готовности подвижного состава автомобиля.

Он определяется отношением числа технически исправных автомобилей к их списочному числу.

Умелое вождение автомобиля, соблюдение правил технической эксплуатации, своевременное обнаружение и устранение неисправностей—вот те факторы, которыми водитель может влиять на повышение этого коэффициента

Повышение этого показателя достигается организацией двух- и трехсменной работы

водителей, созданием бригад водителей, работающих по графику для обеспечения работы подвижного состава в выходные дни. Автобусные и таксомоторные предприятия, ООО «ТК-Энергия», обслуживающие торговлю, работают все дни года. Большое влияние на повышение производительности труда подвижного состава оказывает скорость движения.

Различают техническую и эксплуатационную скорости.

Каждый водитель должен добиваться повышения технической скорости движения, учитывая при этом, что ее величина зависит от технического состояния автомобиля, дорожных условий, интенсивности движения транспортных средств и пешеходов на маршрутах перевозки. Эксплуатационная скорость — это средняя скорость за время нахождения автомобиля в наряде.

Это время включает не только время движения, но и время на оформление, получение и сдачу грузов, время на погрузочно-разгрузочные работы, время на устранение неисправностей в пути.

## 2.7 Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения

Организационная структура АТП зависит от ряда факторов: характера и структуры перевозок, количества и типажа подвижного состава, форм организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава, технической оснащённости предприятия и т.д.

Диспетчерская группа занимается оперативным планированием перевозок, выпуском подвижного состава на линию и приемом его при возвращении, составлении отчета сменно суточного о выпуске на линию и суточного отчета о работе подвижного состава.

Диспетчерская группа состоит из двух подгрупп: центральной (находится непосредственно на АТП) и линейной - персонала, находящегося непосредственно в местах загрузки-разгрузки подвижного состава.

Эффективное использование подвижного состава на линии (в наряде) возможно при четком соблюдении графика работы автомобильного транспорта и своевременном устранении сбоев в выполнении плана перевозок.

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 ЦДС.

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.

Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения заключается в заполнении путевых листов с соблюдением основных инструкций:

–Заполнение реквизитов путевых листов производится последовательно в соответствии с настоящими указаниями и является обязательным для всех государственных, кооперативных и общественных предприятий, организаций и учреждений, имеющих как собственные, так и арендуемые грузовые автомобили.

–Ответственность за правильное заполнение путевых листов несут руководители предприятий, организаций, учреждений, а также лица, отвечающие за эксплуатацию грузовых автомобилей и участвующие в заполнении документа.

:

## 3 Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте

### 3.1 Заполнение картотек учета ремонта транспорта

Машина направляется на нужный пост обслуживания. Если необходим текущий ремонт, то в разделе «Заявка» указываются все типы нужных ремонтных работ. После устранения неисправностей бригадир поста ТО-1 ставит в листок учета штамп «Выполнено» и свою подпись. После этого шофер перегонщик доставляет авто на стоянку, а ЛУ отдает в диспетчерскую. Оттуда документ попадает дежурному механику, который производит проверку технического состояния агрегата, ставит свою подпись в путеводном листе и отдает в диспетчерскую вместе с жетоном. Если машина прошла ТО, а текущий ремонт не нужен ЛУ сразу вручается дежурному механику.

Карточка учёта автомобиля она представляет собой бумагу размером 207\*147мм. Сегодня есть возможность оформить документ как традиционным способом, так и в электронном виде для экономии времени.

Каждому техническому специалисту: строителю, проектировщику, энергетика, специалисту в области охраны труда.

Карточка учета расхода ГСМ автомобилем – документ, необходимость ведения которого распространяется на каждое транспортное средство, механизм, машину.

Рекомендации по поводу такого учета даны в Методическом пособии по курсу подготовки специалистов по безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте (далее — Методическое пособие), утвержденном Минтрансом РФ, согласно которому компании обязаны учитывать следующую информацию о водителе: о периодах работы; прохождении медицинских комиссий и их результатах; допущенных нарушениях правил дорожного движения; количестве наказаний за вмененные правонарушения; количестве дорожно-транспортных происшествий с его участием;

Техник по учету на основании фактического пробега автомобилей, отраженного в лицевых карточках, составляет суточные планы ТО автомобилей. Для этого он заполняет

левую колонку лицевой стороны плана-отчета ТО, занося туда гаражные номера автомобилей в количестве, соответствующем суточной программе зоны ТО

### 3.2 Выявление по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния

К ходовой части автомобиля относятся: кабина, платформа, рама, ступицы колес, подвеска, поворотные кулаки, шкворневые соединения, шины, колеса и др.

В процессе эксплуатации из-за трения, деформации, появления трещин, ослабления болтовых и заклепочных соединений, потери упругости, поломок возникают различные неисправности и происходят отказы ходовой части, которые ухудшают техническое состояние автомобиля.

Основные неисправности ходовой части:

- изгиб, трещины и изломы продольных балок и поперечин рам;
- ослабление болтовых и заклепочных соединений;
- потеря упругости рессор, поломка их листов;
- утрата работоспособности амортизаторов;
- деформация передней балки;
- изнашивание шкворневых соединений;
- разработка подшипников и их гнезд в ступицах

Для обнаружения дефектов крепления и зазоров, а также выявления мест возникновения различных посторонних стуков и скрипов предназначен детектор люфтов ходовой части и подвески.

Бывают несколько видов диагностики. Первое - это Аварийная. Принимается данная диагностика, когда при эксплуатации авто уже отчетливо слышен стук и лязганье в ходовой части, посторонний стук при повороте руля. Машина ведет себя неустойчиво на большой скорости, дает сильный крен на поворотах, «прыгает» на ямах. В момент торможения авто ведет в сторону, а при наборе скорости тянет в сторону руль. То есть, «ходовая» настолько изношена, что эксплуатация автомобиля становится некомфортной и небезопасной.

Вторая это Плановая. Плановая – когда диагностика «ходовой» запланирована на определенное время и проводится независимо от состояния автомобиля. Например, межсезонный диагностический осмотр, перед началом зимы или лета.

Последнее предпокупочная. Предпокупочная – диагностика ходовой части подержанного автомобиля перед его покупкой.

Любой вариант диагностики ходовой части предполагает одинаковый набор действий, большинство из которых можно выполнить самостоятельно, без привлечения

специалиста. Но, разумеется, прежде чем производить самостоятельную диагностику, нужно знать, что, где и как осматривать.

Присутствует несколько этапов диагностики ходовой части:

- при движении;
- на месте (статично).

Диагностика «ходовой» при движении достаточно проста. Все, что требуется от водителя — это внимательность. Необходимо наблюдать за поведением автомобиля на скорости и при торможении, а также выявлять на слух посторонние нештатные звуки (стук, скрежет, скрип и т. д.) при движении по обычной хорошей и плохой грунтовой дороге.

При движении по ровной дороге слышен гул – изношен подшипник ступицы. Скрип при торможении на поворотах – неисправны амортизаторы или изношены стабилизаторные втулки.

Для более тщательной самостоятельной диагностики «ходовой» потребуется смотровая яма (в гараже) или специальная эстакада (на улице).

Также для проведения осмотра потребуются:

- домкрат (или гидравлический подъемник);
- обычная отвертка;
- монтировка (или ломик-«фомка»);
- фонарик;
- перчатки.

Если есть возможность, то лучше воспользоваться подъемником, как в автосервисе. Кроме того, желательно присутствие помощника. И, разумеется, днище автомобиля, и элементы ходовой части должны быть более-менее чистыми, чтобы при осмотре сверху не сыпалась грязь, а осматриваемые элементы были хорошо видны.

### **3.3 Составление учётных карточек автошин, аккумуляторов, расходных материалов**

Для оформления движения автошин применяют специальную карточку учета работы шин. Ее форма — 424-АПК. Она используется при ведении бухгалтерского учета в сельском хозяйстве.

Контроль работы шин помогает определить момент, когда ее можно списать. Делается это только в случае полной ее непригодности к дальнейшей эксплуатации.

Причины и обстоятельства, при которых деталь подлежит замене, можно узнать из видео:

Формы контроля автошин хранятся по номеру транспорта и закрываются после ее

списания.

В этой ситуации в бланк учета заносится следующая информация:

- дата снятия шины с транспортного средства;
- полный пробег на момент демонтажа;
- описание причины снятия;
- износ протектора и остаточная высота;
- дальнейшее передвижение детали.

Здесь необходимо указать подлежит ли она ремонту или восстановлению, будет ли производиться углубление рисунка протектора, или же автошина подлежит утилизации:

- выводы комиссии.

В налоговом учете стоимость приобретенного аккумулятора может учитываться:

- в составе расходов на содержание и эксплуатацию, ремонт и техническое обслуживание основных средств и иного имущества, а также на поддержание их в исправном (актуальном) состоянии (подп. 2 п. 1 ст. 253 НК РФ);

- как материальные расходы на приобретение материалов, используемых на содержание основных средств (подп. 2 п. 1 ст. 254 НК РФ письмо УФНС России по г. Москве от 21.06.2010 № 16-15/);

### 3.4 Погрузочно-разгрузочные пункты

Погрузочно-разгрузочные пункты (ПРП) — это объекты, на которых производятся погрузочно-разгрузочные работы и оформление документов на перевозку грузов.

В состав ПРП входят:

- подъездные пути и площадки для маневрирования;
- складские помещения;
- весовые устройства;
- служебные и бытовые помещения;
- средства механизации — погрузочно-разгрузочные машины и механизмы(ПРМ);
- средства оперативной связи.

В зависимости от обслуживаемого объекта ПРП делятся на постоянные и временные.

Временные ПРП организуются для обслуживания объектов строительства, при уборке урожая и т.д.

Погрузочно-разгрузочные пункты подразделяются на временные и постоянные. На временных пунктах погрузка и разгрузка осуществляется в течение незначительного отрезка времени (зерноочистительные тока, небольшие строительные объекты и т. п.). Постоянные пункты погрузки и разгрузки грузов отличаются длительным и регулярным производством

погрузочно-разгрузочных работ. К таким пунктам относятся различные промышленные предприятия, торгово-оптовые базы, металлобазы, элеваторы и т. п.

Постоянные ПРП различают по назначению:

–грузовые автостанции (терминалы) непосредственно задействованные в технологической цепочке доставки груза автотранспортом и, как правило, принадлежат АТО или транспортно-экспедиторским фирмам;

–грузовые дворы железнодорожных станций обеспечивают передачу грузов между железнодорожным и автомобильным транспортом;

–порты морского и речного транспорта являются сложными перегрузочными комплексами, обеспечивающими передачу грузов междунесколькими видами транспорта;

–грузоотправляющие пункты (ГОП) и грузополучаемые пункты (ГПП) промышленных организаций представляют собой склады готовой продукции или сырья и, как правило, оснащенные стационарными ПРМ;

ГПП торговли и организаций бытового обслуживания рассчитаны на принятие небольших объемов груза и не оборудованы ПРМ.

Основные проблемы, вызывающие задержки и неоправданно большиезатраты при выполнении погрузочно-разгрузочных (ПРР) следующие:

–низкий удельный вес пакетных и контейнерных перевозок несмотря на то, что около 80 % перевозимых автомобильным транспортом грузов пригодны для перевозки в контейнерах;

–наличие большого числа ПРП с незначительными объемами работ, при которых нецелесообразно устанавливать ПРМ;

–низкий уровень механизации ведомственных ПРП, для которых транспортный процесс играет второстепенную роль (магазины, сельхозорганизации и т.п.). На таких перевозках время ПРР составляет до половины всего времени работы автотранспортных средств (АТС), а себестоимость ПРР — около 40 % себестоимости перевозок;

Основным элементом погрузочно-разгрузочного пункта является погрузочно-разгрузочный пост, на котором происходит непосредственная погрузка или разгрузка АТС.

По назначению пункты делятся на универсальные, предназначенные для широкого ассортимента грузов, и специализированные для отдельных грузов или групп грузов.

### **3.5 Методы диагностики, необходимые диагностическое оборудование и инструмент**

Диагностирование позволяет оценить техническое состояние автомобиля в целом и отдельных его агрегатов и узлов без разборки, выявить неисправности, для устранения

которых необходимы регулировочные или ремонтные работы, а также сделать прогноз ресурса работы автомобиля.

Целью диагностирования при техническом обслуживании является:

- определение действительной потребности в работах по техническому обслуживанию путем сопоставления фактических значений параметров с предельно допустимыми;
- прогнозирование момента возникновения неисправности или отказа в работе того или иного агрегата автомобиля;
- оценка качества выполнения работ по техническому обслуживанию агрегатов и узлов автомобиля.

В технологическом процессе технического обслуживания и ремонта автомобилей предусматриваются:

- общее (комплексное) диагностирование (Д1);
- поэлементное (углубленное) диагностирование (Д2);
- предремонтное диагностирование (Д).

Методы диагностирования принято делить следующее

Диагностирование предусматривается:

- по параметрам рабочих процессов (например, по расходу топлива, мощности двигателя, тормозному пути), измеряемым при наиболее близких к эксплуатационным условиям режимах;
- по параметрам сопутствующих процессов (например, посторонним шумам, нагреву деталей и узлов, вибрациям), также измеряемым при наиболее близких к эксплуатационным условиям режимах;
- по структурным параметрам (например, зазорам, люфтам), измеряемым у неработающих механизмов.

При диагностировании с помощью контрольно-диагностических средств определяют диагностические параметры, по которым судят о структурных параметрах, отражающих техническое состояние механизма и автомобиля в целом.

Диагностический параметр – это физическая величина, контролируемая средствами диагностирования и косвенно характеризующая работоспособность автомобиля или его агрегатов и систем (например, шум, вибрация, стук, снижение мощности двигателя, давление масла или воздуха).

Структурный параметр – это физическая величина, непосредственно отражающая техническое состояние механизма (например, геометрическая форма и размеры, взаимное расположение поверхностей деталей).

Первая группа приборов представляет собой набор устройств, предназначенных для

установления связи с блоками управления автомобилей и выполнения таких процедур, как чтение и стирание ошибок, чтение текущих значений датчиков и внутренних параметров системы управления, проверка работоспособности исполнительных устройств, адаптация системы управления при замене отдельных агрегатов автомобиля или при капитальном ремонте двигателя.

Эта группа диагностических приборов развивается очень динамично, и каждый год появляются все более усовершенствованные сканеры. Сканеры можно сравнивать друг с другом по таким параметрам, как таблица применимости по типам автомобилей и перечню автомобильных систем, набор функций, реализованных в сканере по каждому автомобилю или системе, способу модернизации программного обеспечения.

По оценкам ряда автосервисов, активно занимающихся диагностикой, иметь набор сканеров для всех автомобилей с расширенными возможностями (вплоть до адаптации) экономически нецелесообразно, а при отсутствии должным образом подготовленного персонала еще и опасно неправильные действия при вмешательстве в работу блока могут привести к ухудшению работы ЭСУД и создать проблемы в отношениях с клиентом. При выборе моделей сканеров надо принимать во внимание специализацию сервиса и перечень наиболее часто обслуживаемых моделей.

Кроме того, можно иметь 1...2 сканера со средним набором функций, но с широким набором моделей автомобилей – при этом в большинстве случаев решаются поставленные задачи, а функциональные недостатки сканеров компенсируются при помощи универсального оборудования из второй и третьей групп.

Во второй группе приборов собраны устройства, которые можно использовать для диагностики любых двигателей независимо от способа управления. Все эти устройства применяют для обнаружения неисправностей, а также для проверки показаний сканеров, так как ни одна электронная система не может проверить саму себя с абсолютной достоверностью – например, подсос воздуха во впускном коллекторе может вызвать появление сообщения об отказе расходомера воздуха и т. д.

При отсутствии перечисленных ниже приборов зачастую принимается решение о замене того или иного датчика без должной проверки, что впоследствии может оказаться неверным. Ниже приведены наиболее известные представители этой группы устройств.

Третья группа приборов представляет собой оборудование для углубленной проверки ЭСУД и ее отдельных узлов. В ее состав входят приведенные ниже приборы.

Имитаторы сигналов датчиков. Предназначены для проверки реакции блока на изменение сигналов отдельных датчиков (например, датчиков температуры или положения дроссельной заслонки) – в некоторых случаях блок управления может не реагировать на

изменение сигнала от датчика, и этот факт может быть воспринят как отказ датчика.

Тестер форсунок. В самом начале развития диагностики такие устройства имели большой спрос на рынке. Однако в последнее время предпочтение отдается стендам чистки и проверки форсунок, в функции которых входит проверка, а при необходимости и чистка форсунок. *Вакуумный насос*. Этот прибор позволяет проверить работоспособность исполнительных устройств, приводимых в действие разрежением во впускном коллекторе (например, клапан дожига или клапан продувки катализатора), а также выполнить проверку датчика разрежения во впускном коллекторе на неработающем двигателе.

Компрессометр – прибор для определения давления в камере сгорания в конце такта сжатия в режиме прокрутки двигателя стартером. Этот параметр характеризует состояние поршневой группы и клапанного механизма.

Если компрессометр используется в профессиональных целях, предпочтение следует отдавать моделям с гибким соединительным шлангом, что позволяет легко подсоединить прибор в двигателях с затрудненным доступом к свечным отверстиям. Для удобства работы необходим обратный клапан для замера компрессии одним оператором, а также быстросъемные разъемы – для замены адаптеров.

Тестер негерметичности надпоршневого пространства позволяет не только определить степень герметичности камеры сгорания, но и установить причину ее нарушения. Для этого в исследуемую камеру сгорания с поршнем в положении верхней мертвой точки (ВМТ) подается сжатый воздух

Эндоскоп – важный прибор, поскольку это единственное средство, которое позволяет без трудоемкой разборки двигателя с абсолютной точностью сделать заключение о степени износа стенок цилиндров, величине нагара, степени повреждения днищ поршней или поверхностей клапанов. Эндоскоп также с успехом применяют для наружного обследования двигателя и навесного оборудования в труднодоступных местах.

### 3.6 Составление ведомостей учёта топливно-смазочных материалов

В организации самостоятельно решают вопрос, кто делает материальный отчет по бензину, — обычно эта функция возлагается на материально ответственных за горючее: водителей, механиков, начальников транспортного отдела. Они обязаны вести документы по ГСМ. Компания предоставляет водителям топливные карты, в которых обозначают все затраты бензина. Выдают горючее по путевым листам, в них расписывается бухгалтер, а в ведомостях — водитель. В них отмечают следующие сведения: время, которое водитель находился за рулем; цели поездки; объемы бензина, которые он за это время израсходовал; состояние автомобиля. Материально ответственный сотрудник формирует отчет о работе автомобиля за месяц на основании первичных документов бухучета: ведомости выдачи ГСМ

и топлива; карточки учета расходов; талонов (если ГСМ приобретается по безналичному расчету); чеков АЗС (если водитель оплачивает бензин наличными); товарных и товарно-транспортных накладных; актов о списании горючего и др.

Руководство компании утверждает периодичность отчетности в зависимости от специфики деятельности. Например, путевые листы необязательно оформлять ежедневно или еженедельно.

Если организация не относится к транспортным, то вправе установить периодичность самостоятельно — ежеквартально или ежемесячно. Выдача ГСМ производится строго при наличии путевых листов у водителя. Никакие расписки, справки или заявления не могут быть основанием для формирования документа. Для того чтобы убедиться в факте предъявления, бухгалтер (или любое другое назначенное материально ответственное лицо за ГСМ) расписывается в путевом листе, а водитель – в ведомости.

Форма существует с того момента, как Госкомнефтепродукт СССР 15 августа 1985 года (№06/21-8-446) ее утвердил. Несмотря на множество редакций, суть бумаги остается прежней, она показывает свою актуальность, переиздается и остается значимой для многих организаций.

Каждый факт хозяйственной деятельности предприятия отражается в учете на основании первичных документов. Основным документом для списания ГСМ является путевой лист, который оформляется отдельно на каждую единицу автотранспорта. На основании этого документа расходы на топливо учитывают в составе материальных или прочих расходов на содержание служебного транспорта.

Чтобы расходы по путевому листу не подвергались сомнению со стороны налоговиков, документ должен быть правильно оформлен и содержать определенные реквизиты. Правила заполнения путевых листов утверждены приказом Минфина от 11.09.2020 № 368 и действуют до конца 2026 года.

Согласно документу в путевом листе должны быть заполнены следующие реквизиты.

При оформлении путевого листа на один день или один рейс в заголовке потребуется указать соответствующую дату, когда совершается выезд. Если путевой лист открывается на время рейса, прописывают даты начала и окончания рейса, например, с 13.01.22 по 16.01.22.

## 4 Эксплуатация подвижного состава автомобильного транспорта

### 4.1 Заполнение личных карточек, учёта ДТП

К основным видам дорожно-транспортных происшествий, далее ДТП, можно отнести следующее:

- Столкновение - происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог;

- Опрокидывание - происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось;

- Наезд на стоящее транспортное средство - происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп;

- Наезд на препятствие - происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударились о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.);

- Наезд на пешехода - происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство;

- Наезд на велосипедиста - происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство;

- Наезд на гужевой транспорт - происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные, или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство. К этому виду также относится наезд на животное;

- Падение пассажира - происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП;

- Иной вид ДТП - происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др.

В целях оказания помощи гражданам и юридическим лицам подразделения ГИБДД осуществляют их информирование о ДТП. При этом подразделения ГИБДД передают:

- сведения о пострадавших в ДТП (погибших и получивших телесные повреждения, повлекшие госпитализацию пострадавшего) - в горрайорганы внутренних дел по месту их жительства в срок не более одних суток с момента совершения ДТП, либо в срок не более одних суток после установления личности пострадавшего;

- сведения о принадлежащих гражданам и юридическим лицам транспортных средствах (месте нахождения, хранения и др.), водители которых погибли в ДТП или получили телесные повреждения, повлекшие госпитализацию;

- в ГАИ горрайорганов внутренних дел по месту их регистрации в срок не более одних суток с момента совершения ДТП.

На основании поступивших сообщений о пострадавших в ДТП, либо транспортных средствах, водители которых пострадали в ДТП, органы внутренних дел (подразделения ГИБДД) информируют о случившемся родственников пострадавших (а при их отсутствии администрацию предприятия, организации по месту работы, учебы пострадавших), или владельцев транспортных средств в срок не более одних суток с момента получения такого сообщения.

Порядок передачи сообщений, а также объем передаваемой информации определяются главными государственными автомобильными инспекторами субъектов Российской Федерации. О передаче сообщений делается отметка в Журнале учета ДТП.

Карточка заполняется работником подразделения ГИБДД, оформляющим материалы по ДТП. Заполнение позиций производится непосредственно текстом (где это предусмотрено) и проставлением отметок у соответствующего значения показателя.

Заполненная Карточка (в двух экземплярах) подписывается главным государственным автомобильным инспектором города или района (района в городе) или командиром строевого подразделения дорожно-патрульной службы ГИБДД. Первый экземпляр Карточки в срок не свыше 3-х суток направляется в ГИБДД МВД, ГУВД, УВД субъекта Российской Федерации, а дубликат Карточки хранится в подразделении ГИБДД в течение двух лет.

Карточка состоит из 7 разделов, содержащих 66 позиций. Каждая позиция графически выделена в отдельную область. В ней отведено место для написания непосредственно текстовых значений (регион, дорога и пр.) или приведены перечни цифровых значений показателей. При отсутствии данных перечней необходимо использовать соответствующие кодификаторы. Под каждой позицией карточки расположены графоклетки, в которые заносятся соответствующие цифровые значения показателей.

Кодирование карточки (проставление кодов из соответствующих кодификаторов для текстовых позиций карточки, перенос из перечней цифровых значений в соответствующие графоклетки) осуществляется сотрудником подразделения ГАИ, отвечающим за учет ДТП.

Длина показателей Карточки является фиксированной. При значении кодов меньшей длины, чем предусмотрено графоклеток в карточке, пустые графоклетки заполняются ведущими нулями, если это не определено дополнительно. Например, отчетный номер карточки равен 15 при длине реквизита 5 графоклеток. Значение показателя равно 00015. [Пример заполнения карточки учета ДТП приведен в приложении Б]

Если предшествствие имело две фазы (столкновение с последующим опрокидыванием), то указывается цифровое значение начальной схемы ДТП.

## 4.2 Составление графиков работы водителей, кондукторов

От водителей транспортных средств в основном зависят качество и надежность перевозке, безопасность движения. Работа водителя связана с большими нервными и физическими перегрузками, обусловленными непрерывно меняющейся дорожной обстановкой, интенсивностью движения, частыми остановками, значительным пассажирообменом и т.д. В связи с этим значительно возрастают требования, предъявляемые к психике человека, элементами которой являются: восприятие, внимание, память, эмоции, воля. Причиной ДТП в 90-95 %, является человек (водитель или пешеход). За ошибочными действиями водителя могут быть причины: недисциплинированность; недоученность или весьма ограниченные психофизиологические возможности, что сказывается именно в сложной, аварийной ситуации.

Способности человека к профессиональной деятельности водителя определяется качествами:

- Хорошим физическим развитием;
- Выносливостью;
- Ловкостью и хорошей координацией движения;
- Легкостью получения и изменения двигательных навыков;
- Высокой степенью развития органов чувств (зрения, слуха и мышечного слуха);
- Скоростью и точностью сенсомоторных реакций;
- Быстротой, точностью определения скорости движения и пространственных отношений;
- Широким распределением, быстротой переключения и устойчивостью внимания;
- Хорошей зрительной памятью, высокой степенью готовности памяти
- Настойчивостью, решительностью, смелостью;
- Склонность к технике, техническим мышлением, интересом к профессиональной работе водителя;
- Эмоциональной устойчивостью, самообладанием, дисциплинированностью;
- Инициативностью и сообразительностью.

При организации труда водителей (кондукторов) необходимо строго придерживаться установленного труда и отдыха, нормируемого в соответствии с постановлением об утверждении «Положения о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобиля» от 25.08.1999 г., а также правильного чередования утренних, дневных и вечерних смен работы. Нормируемая продолжительность рабочего времени водителей (кондукторов) не должна превышать 40 часов в неделю. Время обеденного перерыва от 30 минут до 2 часов. Время

обеда предоставляется в середине смены, но не позднее чем через 4 часа после начала работы; межсменный отдых водителя должен составлять не менее 12 часов

В состав рабочего времени водителя включается:

- Время управления автомобилем;
- Время остановок для кратковременного отдыха от управления автомобилем в пути и на конечных пунктах;
- Подготовительно-заключительное время (0,38 часа за смену) для выполнения работ перед выездом на линию и после возвращения с линии в организацию;
- Время проведения медицинского осмотра водителя (до 5 минут в смену) перед выездом на линию и после возвращения с линии;
- Время стоянки в пунктах погрузки и разгрузки грузов, в местах посадки и высадки пассажиров;
- Время простоя не по вине водителя;
- Время проведения работ по устранению возникших в течении рабочей смены непредусмотренных неисправностей автомобиля.

### 4.3 Нормирование скоростей движения

Маршрут - это установленный и оборудованный путь следования подвижной состав (ПС), выполняющий регулярные перевозки

Нормирование скоростей - это установление безопасных скоростей движения на маршруте.

Скорости движения нормируются для обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации подвижного состава, рационализации использования труда водителей и сокращения затрат времени пассажиров на поездки. Нормы времени на выполнение рейсов на маршруте устанавливаются с учетом продолжительности движения на перегонах, пассажирообмена на остановочных пунктах и межрейсовых отстоев на конечных пунктах маршрута.

Нормы времени на выполнение рейсов служат исходной информацией при распределении автобусов по маршрутам, составлении расписаний движения и организации скоростного и экспрессного сообщений. Скорости движения нормируют при открытии маршрута и далее не реже двух раз в год в начале осенне-зимнего и весенне-летнего сезонов. Внеочередный пересмотр норм проводят при изменениях трассы маршрута, модели эксплуатируемых автобусов, условий дорожного движения, жалобах водителей на невозможность соблюдения установленных норм. При установлении нормы времени рейса в качестве ограничений учитывают скорости движения автобусов:

- максимальную, допускаемую конструкцией автобуса и устанавливаемую заводом-

изготовителем;

- предельную допустимую, разрешенную Правилами дорожного движения на соответствующих участках маршрута;

- среднеходовую на участках маршрута.

Применяют два метода нормирования скоростей движения автобусов на маршрутах и определения времени рейса: хронометражный и расчетный.

Хронометражный метод основан на замерах фактических затрат времени на рейс и отдельные его элементы (движение по перегонам, остановки и задержки по разным причинам).

При хронометражном методе соблюдают ряд условий:

- выпуск автобусов на маршрут должен быть полным;
- проезжая часть должна быть сухой;
- число замеров не менее четырех в каждом направлении движения;
- при использовании разнотипного подвижного состава замеры проводят для наименее динамичных автобусов;

- обследование ведут в течение всего рабочего дня с последующим выделением характерных периодов суток и дифференциацией времени рейса;

- на время обследования расписание движения отменяется, и автобусы отправляются по интервалу (водители выбирают скорость движения самостоятельно, исходя из обеспечения безопасности перевозок и дорожных условий).

Водитель автобуса, на котором выполняются хронометраж времени рейса должен обладать средней квалификацией, знать обследуемый маршрут. Хронометраж проводится по всем часам работы в характерные дни недели (будние, субботние, воскресные), каждого сезона года (зимы, весны, лета, осени), а так же при изменении режима работы транспорта и пассажирских потоков.

Место хронометражиста в автобусе определяется возможностями наилучшего обзора трассы движения, а также дверей входа-выхода пассажиров. Запись наблюдений проводится на хронометражной карте маршрута, содержащей список остановочных пунктов.

При установлении нормы времени рейса в качестве ограничений учитывают скорости движения автобусов:

Автомобильный транспорт как один из видов наземного транспорта получил наибольшее распространение и занимает ведущее положение в перевозках пассажиров.

В современных условиях дальнейшее развитие и совершенствование экономики, немислимо без хорошо налаженного транспортного обеспечения. От его четкости и надежности во многом зависят: трудовой ритм предприятий промышленности, строительства и сельского хозяйства, настроение людей, их работоспособность.

В единой транспортной системе России пассажирский автомобильный транспорт занимает ведущее место в обслуживании населения, т.к. только автомобильным парком Министерства транспорта РФ ежедневно перевозится более 80 млн. пассажиров. В связи с этим увеличивается значение данной дисциплины в подготовке специалистов по эксплуатации автомобильного транспорта.

Пассажирский транспорт относится к сфере услуг населению. Экономическая и социальная роль пассажирского транспорта состоит в оказании услуг по перевозке пассажиров, их ручной клади и багажа путем удовлетворения потребности людей в перевозках.

У пассажирского автотранспорта, как и у других видов транспорта, много острых проблем. Но сами транспортники выделяют 3 проблемы: первая – это старение парка, вторая – масса льготников, третья – это старение автодорог.

Транспорт должен постоянно развиваться вместе с другим отраслями экономики и даже опережать их. Один из путей развития транспорта, является оснащение транспорта высококвалифицированными трудовыми кадрами.

Основными задачами пассажирского автотранспортного предприятия:

- Контроль соблюдения маршрута, расписания движения;
- Учет прохождения контрольных точек (остановок);
- Увеличение оборачиваемости транспорта;
- Сокращение расходов на ГСМ и оплату труда;
- Учёт пассажиропотока;
- Оптимизация расписания движения автобусов в зависимости от пиковых нагрузок на маршрутах;
- Учёт оплаты проезда и пресечение присвоения выручки;
- Сбор статистических данных о работе автопарка;
- Обеспечение безопасности движения;
- Упрощение учёта и анализа статистики.

Автобусные перевозки организуют на определенных маршрутах, обуславливаемых размером и направлением пассажиропотоков.

Маршрутом называется установленный соответствующим образом, путь следования автобусов между начальными и конечными пунктами.

Применяют два метода нормирования скоростей движения автобусов на маршрутах и определения времени рейса: хронометражный и расчетный.

Хронометражный метод основан на замерах фактических затрат времени и отдельные его элементы (движение по перегонам, остановки и задержки по разным причинам).

Результаты замеров фиксируют в картах хронометражных наблюдений.

При хронометраже соблюдают ряд условий:

- выпуск автобусов на маршрут должен быть полным;
- проезжая часть должна быть сухой;
- число замеров не менее четырех в каждом направлении движения;
- при использовании разнотипного подвижного состава замеры проводят для наименее динамичных автобусов.

Расчетный метод нормирования скоростей движения на маршрутах и определения времени на рейс основан на разделении маршрута на отдельные участки. Границами участков служат остановочные пункты, светофоры и перекрестки, железнодорожные переезды, места изменения типа дорожного покрытия, ширины и продольного уклона проезжей части, интенсивности транспортного потока, а также места установки дорожных знаков, ограничивающих скорость движения. Исходные данные для нормирования расчетным методом берут из паспорта автобусного маршрута.

На затраты времени на рейс влияют:

- частота расположения остановочных пунктов;
- тягово-динамические качества автобусов;
- конструктивные особенности посадочных устройств (двери, подножки, поручни);
- интенсивность пассажиропотока на маршруте;
- число пассажиров, приходящихся на одну дверь автобуса;
- интенсивность транспортного потока на трассе маршрута;
- дорожные и климатические условия движения;
- ограничения скорости движения в связи с регулированием дорожного движения;
- опыт и психофизиологическое состояние водителей автобусов.

После этого вносятся в паспорт маршрута.

#### 4.4 Оценка качества перевозки

Качество обслуживания зависит от организации транспортного процесса, конструктивных особенностей и технического состояния используемого подвижного состава и пути, развития маршрутной сети и других факторов.

Простое качество перевозок характеризуется каким-то одним существенным натуральным показателем, например скоростью перевозки.

Сложное качество характеризуется всеми натуральными показателями перевозок: безопасностью, скоростью, уровнем сервиса, стоимостью и др.

Интегральное качество характеризуется не только натуральными показателями, но и показателями затрат на их осуществление.

Для количественной оценки качества перевозок совокупность его характеристик разбивается на 4 категории:

- безопасность перевозок,
- уровень организации движения транспортных средств во времени (частота, ритмичность, регулярность, точность движения, зависимость от внешних условий),
- затраты времени на поездку, с учетом ожидания,
- удобство пользования транспортом, т.е. комфортабельность.

Качество обслуживания при пассажирских перевозках характеризуется наличием претензий пассажиров к обслуживанию на вокзалах и в пути следования, по несвоевременному отправлению и прибытию поездов, а также по несоответствию предлагаемой категории поезда, типа вагонов, места, даты отправления поезда реальному спросу.

Важными показателями потребительских свойств продукции пассажирского транспорта являются: скорость, комфортабельность и удобство поездки, быстрота оформления проездных билетов, частота и регулярность движения, беспересадочность сообщений и др. Руководствуясь ими, пассажир отдает предпочтение тому или иному виду транспорта, виду сообщений, времени поездки и т.п.

#### 4.5 Оценка качества обслуживания клиентов (пассажиров)

Автоматизированная система оценки качества позволяет организации любого масштаба в городе, имеющей любое количество офисов и отделений, произвести автоматизацию процесса сбора данных при проведении опросов по оценке качества обслуживания покупателей, маркетинговых и социологических опросов, а также управлять рекламно-справочной информацией на базе единого сервера.

Устройства взаимодействия с посетителями устанавливаются непосредственно в местах оказания услуг или местах с наибольшим скоплением посетителей.

Посетителю задается один или несколько вопросов и предлагаются варианты ответа. Формулируя правильные вопросы и ответы, вы сможете оценить удовлетворенность и лояльность ваших посетителей. В дополнение для удовлетворения клиентских потребностей в системе можно организовать «интерактивный уголок потребителя», содержащий информационные материалы и электронную «книгу жалоб и предложений».

Система оценки качества может быть реализована как на сенсорных устройствах, так совместно с использованием кнопочных пультов. В системе реализована возможность работы как по локальной сети, так и через интернет. Это позволяет вести контроль работы сотрудников не только с центрального офиса компании в городе, но и с любой точки где есть интернет.

Принцип работы системы оценки качества обслуживания:

—Посетителю, предлагается оценить качество оказанных услуг, предлагаемых товаров, конкретного сотрудника или пройти опрос, используя пульты системы оценки качества обслуживания.

—Посетитель, нажав на один из предлагаемых вариантов ответов, производит оценку или отвечает на вопрос.

—Все данные, собранные с сенсорного устройства, консолидируются на сервере, где полученная информация обрабатывается и хранится.

—На основе полученной информации в системе оценки качества можно формировать статические и аналитические отчеты за необходимые периоды .

—Гибкость системы оценки качества обслуживания позволяет разработать опрос любой сложности и индивидуальный дизайн для каждого опроса .

—В планшетном исполнении система поддерживает вывод дополнительной рекламной информации.

У каждого вида бизнеса есть свои стандарты качества обслуживания клиентов, но всех их объединяет одно — данный стандарт формируется из трех компонентов:

—качество работы сотрудников,

—качество бизнес-процессов,

—качество товаров и услуг.

Гибкость и универсальность решения позволяет использовать его в различных видах бизнеса, для оценки качества любого из компонентов или комбинируя их, начиная от небольшого салона красоты и заканчивая сетевым ритейлом.

#### 4.6 Анализ показателей качества обслуживания клиентов

Тенденции развития рынка актуализируют роль проведения управленческого контроля на всех стадиях производственного процесса. Поскольку система стимулирования главным образом зависит от эффективности функционирования логистической системы, то она должна подвергаться корректирующим мерам на основе показателей производительности. При этом производительность труда персонала определяется отношением величины полученного дохода к среднесписочному количеству персонала, занятому на предприятии.

«Непосредственное отражение результаты логистической деятельности находят в фактической величине затрат, связанных с выполнением оперативных задач. Определение ожидаемых затрат составляет суть планирования бюджета. Величину логистических затрат, как правило, выражают либо общей денежной суммой затрат, либо денежной суммой в расчете

на единицу продукта (удельные затраты), либо долей в объеме продаж».

«Из-за трудностей, которые вызывает сбор некоторых данных и координация причинно-следственных связей, во многих отчетах показываются логистические затраты только на некоторый период времени. Например, счет на оплату доставки может быть получен лишь спустя некоторое время после осуществления перевозки. Из-за этого возникает проблема совмещения транспортных расходов с соответствующей грузовой накладной или счетом-фактурой. Точно так же нелегко списать дополнительные расходы, связанные с логистическим обслуживанием, нате заказы, которые потребовали дополнительных сервисных усилий. Как правило, в отчетах не находят отражения соотношения затрат и уровня логистического обслуживания, играющие важную роль в создании дохода».

Для того чтобы можно было принимать осмысленные решения, необходимо определить и скоординировать соответствующие расходы и доходы. Достоинство операционных планов заключается в том, что они устанавливают соответствие между прогнозируемым уровнем затрат и объемом операций. Если планируемые операции порождают расходы, относящиеся к будущим продажам, можно согласовать эти расходы с соответствующими доходами.

Показатели оценки качества логистического обслуживания должны охватывать всю систему логистического обслуживания, позволять анализировать результаты и отражать эффективность процессов системы логистического обслуживания.

Показатели могут измеряться на определенный момент времени (статичные показатели) либо за некоторый период (плавающие показатели). Статичные показатели предназначены для оценки текущего состояния системы логистического обслуживания. Например, анализ данных о текущих недопоставках, величине дефицита или объеме запасов в пути позволяет заранее заметить симптомы возможных проблем, связанных с системой логистического обслуживания. Значения плавающих показателей контролируются на протяжении определенного периода, например в течение недели, месяца или квартала.

#### **4.7 Выписка и оформление путевых листов**

Путевой лист должны оформлять индивидуальные предприниматели и юридические лица. Документ решает сразу несколько задач. Связано это с тем, что в нем фиксируется вся важная информация, касающаяся работы автомобиля, в том числе:

- его техническое состояние;
- пройденный километраж;
- часы работы водителя;
- совершенные переезды в течение смены;

–расход горюче-смазочных материалов и пр.

На основе всех этих данных проводится контроль за использованием транспортного средства и эффективностью труда водителя, а также в дальнейшем в бухгалтерии предприятия происходит начисление заработной платы водителю, механику и диспетчеру.

Путевой лист заполняется в отношении различных автомобилей: легковых, грузовых, а также спецтехники, строительной техники.

Ведение путевых листов обычно возлагается на руководителя структурного подразделения, бухгалтера, диспетчера или иного сотрудника (иногда эти документы выписывает сам руководитель организации)..

Задача водителя для правильного оформления путевого листа заключается только в том, чтобы поставить подпись о приеме и сдаче машины в конце рабочей смены, а также сделать отметки о совершенных переездах.

Путевой лист выдается водителю под расписку, при этом обязательным условием его получения является сдача документа за предыдущий день.

В некоторых случаях путевой лист можно оформлять не на одну рабочую смену, а на более длительный период (например, при междугородних перевозках).

С введением новых реквизитов в 2021 году компаниям придется дополнять существующие формы, утвержденные постановлением Госкомстата РФ от 28 ноября 1997 года № 78, или разрабатывать собственные. Бланки, которые организация будет использовать, нужно закрепить в учетной политике.

Документ ведется в бумажном (распечатанном) виде, сведения в него вносятся шариковой ручкой любого темного цвета (другие средства письма – фломастеры, карандаши и т.п. применять не стоит).

При заполнении путевого листа следует избегать помарок и ошибок. Если какая-либо оплошность все же произошла, лучше заполнить новый бланк, но если это невозможно, исправлять неправильные данные нужно очень аккуратно. Можно либо замазать их с помощью корректора, либо зачеркнуть и сверху написать верную информацию (сделав рядом отметку «исправленному верить»). Все правки обязательно следует удостоверить подписью лица, их внесшего.

После оформления путевого листа бланк обязательно подписывается ответственными лицами, а также заверяется печатью предприятия (при условии, что использование штамповых изделий для визирования подобных бумаг закреплено в учетной политике фирмы).

Прежде чем перейти к примеру заполнения документа, скажем несколько слов о

порядке внесения в него информации.

Бланк заполняется ответственным лицом перед тем, как автомобиль выедет из гаража. В лист ставят свои подписи: механик, который осуществляет контроль за техническим состоянием транспортного средства, медицинский работник, который удостоверяет физическое состояние водителя, сам водитель и ответственный работник.

В период, на который выписан путевой лист, автомобиль могут использовать несколько водителей. В этом случае можно открыть несколько листов: для каждого водителя на одно ТС.

Информация по заполнению путевых листов представлена в приказе Минтранса от 11 сентября 2020 года № 368. Документ заменил ранее действующий приказ ведомства от 18 сентября 2008 года № 152.

В качестве примера рассматриваем путевой лист легкового автомобиля (измененная унифицированная форма № 3). Наши бланк и образец уже включают в себя новые обязательные реквизиты 2021 года.

Итак, в лист по порядку вписываются:

–Серия и номер листа.

–Дата составления документа.

–Сведения о собственнике ТС. Для ЮЛ указывают: название, организационно-правовую форму, адрес, номер телефона, ОГРН. Для ИП — ФИО, почтовый адрес, номер телефона, ОГРНИП.

–Название организации, составившей документ, и ее адрес.

–Код по ОКПО.

–Данные о сроке действия путевого листа: число, месяц, год. Это период, в течение которого можно эксплуатировать ТС по данному путевому листу. Можно выдать листы на несколько дней (при долгом маршруте) — тогда отмечают даты начала и конца периода эксплуатации.

–Сведения о перевозке. Этот реквизит введен с 2021 года. Об особенностях его заполнения, рассказываем ниже.

–Марка машины (если автомобиль иностранного производства, модель можно вписывать в русской транскрипции) и другая информация о ней (номера и т.д).

–Отметка о предрейсовом контроле техсостояния автомобиля. Реквизит также введен с 2021 года.

–Данные о водителе: его ФИО, табельный номер, номер водительского удостоверения, класс вождения. Сведения о лицензионной карточке необходимо

вносить, если водитель работает с использованием лицензии. Сюда же входит информация о медицинском осмотре — предрейсовом и послерейсовом.

С 2021 года такой документ организация имеет право вести как в бумажном, так и в электронном виде. Во втором случае есть одно условие: наличие усиленной квалифицированной подписи. [Приложение Г изображение бланка путевого листа]

#### 4.8 Составление необходимых документов при выезде на маршрут

Перечень основных сопроводительных документов при грузоперевозках автомобильным транспортом

При осуществлении автомобильных грузоперевозок в первую очередь используется документация, касающаяся непосредственной транспортировки, а потому она считается основной. Эта группа освещает основные моменты организации грузоперевозок и в нее входят документы:

–путевой лист. Документ используется для контроля за работой водителя, пробегом и маршрутом автомобиля. Путевой лист составляется транспортной компанией и выдается непосредственно водителю;

–товарно-транспортная накладная (ТТН). Данная накладная составляется грузоотправителем с указанием в бланке наименования груза, его единицы измерения, а также количества в физическом и денежном выражении. Товарно-транспортная накладная является основополагающим документом, поскольку именно ее необходимо предъявлять при проверке сотрудниками ГИБДД. При отсутствии ТТН перевозимый груз может быть арестован до выяснения всех обстоятельств его транспортировки.

–договор об оказании транспортно-экспедиторских услуг. Он заключается между грузоотправителем (грузополучателем) и транспортной компанией, занимающейся непосредственным проведением данной операции. Договор должен быть либо оригинальным, либо его заверенная копия с проставлением подписи заверителя и печати организации.

Перечень дополнительных сопроводительных документов при грузоперевозках

При организации грузоперевозок может потребоваться также документация, характеризующая непосредственно перевозимый груз. В эту группу входят:

–сертификаты или паспорта, в которых прописываются характеристики перевозимых материальных ценностей. Эти документы прикладываются вне зависимости от того, какой вид груза перемещается;

–товарная накладная, которая аналогична товарно-транспортной накладной, но в ней не указывается стоимость перевозимого груза, а только его количество;

–документы, касающиеся санитарных и карантинных правил, если этого требуют нормы законодательства;

#### 4.9 Составление график выпуска подвижного состава на линию

Выпуск автомобилей на линию производится по графикам, составляемым отделом эксплуатации совместно с технической службой в соответствии с характером предстоящей перевозочной работы двумя способами.

При первом способе диспетчер при выписке путевых листов закрепляет автомобили за определенными маршрутами и проставляет в путевых листах номера автомобилей и фамилии водителей. При выпуске водитель получает путевой лист на закрепленный за ним объект. При втором способе путевые листы выписываются обезличенно, без предварительного закрепления автомобилей: при выпуске водитель получает путевой лист на очередной объект по указанию диспетчера. В этом случае все реквизиты путевого листа (номер автомобиля, его табельный номер и т.п.) заполняются диспетчером в процессе выпуска.

Выданные путевые листы (номера) записываются диспетчером в ведомости выпуска автомобилей или в диспетчерский журнал, составляемые по колоннам.

Перед выездом на линию водители производят технический осмотр подвижного состава, заправку ГСМ и водой, осуществляют прогрев и запуск двигателя, получают необходимый инструмент и такелаж.

В графике выпуска подвижного состава указывается последовательность выпуска автомобилей на линию по времени суток. На графике вертикальная ось обозначает количество автомобилей, горизонтальная - время в часах.

Заранее составленные графики выпуска обеспечивают порядок в организации перевозок и своевременность их выполнения.

Для составления графиков необходимо подготовить следующие данные:

- Количество автомобилей на маршруте, авт;
- Первый пункт погрузки;
- Время на погрузку в первом пункте погрузки, ч;
- Количество постов погрузки в первом пункте, п;
- Время начала работы пункта погрузки, ч;
- Продолжительность обеденного перерыва, ч;
- Время в наряде фактическое, ч;
- Сменное задание в ездках;
- Продолжительность пересмены, ч;

–Время возвращения в АТП, ч.

Расписание составляется в точном соответствии с графиком движения автомобиля на маршруте, выдается водителю автомобиля для использования его в работе. В расписание движения для каждой ездки и для каждого погрузочно-разгрузочного пункта указывают время прибытия и отправления автомобиля с учетом времени его движения между этими пунктами в соответствии с графиком движения.

#### 4.10 Обработка расписаний

Расписания работ для конвейерных систем строятся гораздо легче, чем для систем произвольной структуры. Однако простота построения расписаний для таких систем относительна и для них существует еще много нерешенных задач.

Для конвейерных систем получены весьма интересные результаты, которые значительно упрощают построение расписания обработки.

Для конвейерной системы из трех машин также достаточно для получения оптимального с точки зрения времени обработки рассматривать только такие расписания, в которых детали на второй и третьей машинах обрабатываются в таком же порядке, что и на первой машине.

Однако уже для конвейерной системы из четырех машин оптимальные расписания с точки зрения минимизации времени обработки могут не принадлежать классу расписаний, в которых порядок обработки деталей на всех машинах одинаковый.

В основе алгоритма, предложенного Джонсоном, лежат неравенства, похожие на приведенные выше. Однако Джонсону удалось доказать оптимальность своего алгоритма.

Очевидно, что можно ограничиться рассмотрением расписаний, в которых работы на первом станке «упакованы» плотно, начиная с первой из них, т. е. первый станок работает без простоев до завершения обработки  $n$  деталей. Понятно, что к подобному расписанию может быть приведено любое произвольное расписание путем соответствующих сдвигов влево всех назначений в нем, пока не будет достигнута нужная плотность. Очевидно, что эта процедура не приведет к возрастанию максимальной длительности прохождения.

#### 4.11 Обработка материалов обследования маршрута.

Обработка материалов обследования пассажиропотоков включает определение наполнения автобусов на участках маршрутов; расчет основных показателей, в том числе среднего расстояния поездки пассажиров, коэффициента использования вместимости автобусов, пассажирооборота по отдельным рейсам, маршрутам, магистралям и всей транспортной сети; определение показателей, характеризующих пересадки, и др. Подготовка к проведению обследования пассажиропотоков

Работы данного этапа по последовательности выполнения и по содержанию аналогичны рассмотренным ранее. (В частности, при проведении обследования табличным методом путем опроса пассажиров в автобусе.) Исключение представляют лишь некоторые. Первичным учетным документом при этом методе служит анкета, которую выдают каждому пассажиру. Вопросы данной анкеты, кроме первых двух и восьмого, не являются обязательными для всех случаев обследований. В каждом отдельном случае содержание анкет должно определяться задачами, стоящими перед обследованием, теми сведениями, которые необходимо получить. Данная анкета использовалась для проведения обследования и приводится как образец, хотя и не исключается возможность проведения и в дальнейшем обследований с ее помощью.

Однако независимо от содержания отдельных вопросов общими для всех анкет должны быть первые два вопроса - "Пункт отправления" и "Пункт назначения", определяющие корреспонденции поездок пассажиров на маршруте, и восьмой - "Предложения пассажиров по улучшению работы автобусного транспорта". Полученные ответы на этот вопрос позволят выявить недостатки в организации перевозок и своевременным их устранением улучшить обслуживание пассажиров. Потребное количество учетчиков определяют из расчета проведения обследования в автобусе одним человеком.

#### 4.12 Разработка рациональных маршрутов перевозки грузов

В логистике разработка маршрутов перевозки грузов является одним из важнейших задач, так как правильное составление маршрута способствует быстрой доставки с минимальным риском повреждения груза. В этой задаче ключевую роль выполняет транспорт, связывая между собой отдельные экономические районы, компании, предприятия и фирмы. Перемещая материальные ресурсы и готовую продукцию из сферы производства в сферу производственного или личного потребления, транспорт участвует в процессе воспроизводства материальных благ.

Актуальность темы объясняется множеством факторов, влияющих на скорость и качество перевозки.

Разработка маршрута перевозки груза – это сложный процесс, в ходе которого необходимо принимать во внимание такие параметры:

- пути движения транспорта должны проходить по направлениям общих грузовых потоков;
- повторные и встречные перевозки должны быть сведены к минимуму;
- каждая следующая перевозка в идеале происходит без предварительной подготовки транспорта.
- маршрут прокладывается исходя из наименьшего расстояния, выбирают наименее

загруженные дороги, имеющие твердое покрытие;

-подвижный состав должен двигаться со скоростью, которая не подвергает безопасность движения угрозе, но при этом находится на максимальном уровне;

-стоимость грузоперевозок должна быть наименьшей, а производительность – наибольшей.

Выделяют следующие виды маршрутов перевозки грузов: кольцевые; маятниковые; развозочные; сборные; развозочно-сборные. Критерии, которые используются для определения эффективности, зависят от разновидности. Так, эффективность маршрутов маятникового и кольцевого типа определяется по величине пробега. Чем он больше, тем экономичнее проводятся грузоперевозки. Поэтому расчет маршрута перевозок грузов идет с учетом данных показателей.

Маятниковый маршрут представляет собой такое движение, при которой автомобили передвигаются между двумя пунктами несколько раз в прямом и обратном направлениях. При этом пробег обратно может быть груженым, не груженым или груженым не полностью.

При кольцевом маршруте транспорт передвигается по замкнутому пути, который соединяет несколько погрузочных и разгрузочных пунктов.

#### 4.13 Заполнение документации паспорта маршрута

Лист 1. Наименование маршрута.

В паспортах пригородных и междугородных маршрутов указывается наименование населенных пунктов конечных остановок, а на городских маршрутах - наименование остановок конечных пунктов.

Для маршрутов, проходящих от начального до конечного пункта, но по разным направлениям, кроме наименования конечных пунктов, указывается также основной промежуточный пункт, например:

Калининград - Советск - Рига

Калининград - Черняховск - Рига

Каждому автобусному маршруту транспортное управление присваивает определенный порядковый номер:

- городским в последовательном порядке от N 1 до N 99;

- пригородным от N 100 до N 499;

- междугородным - от N 500 и выше.

Лист 3. Схема маршрута с указанием линейных и дорожных сооружений выполняется по образцу схемы, указанной в альбоме внутреннего и внешнего оформления автобусов.

В схеме дополнительно приводятся линейные сооружения, нанесенные условными знаками, мосты, реки и ближайшие населенные пункты.

Лист 4. В графе "путь следования" указывается полное наименование всех улиц каждого населенного пункта, по которым проходит маршрут.

Лист 5. Для замера протяженности маршрута создается комиссия в составе представителя дорожной и автотранспортной организаций.

Комиссия путем выезда на автомобиле, оборудованном исправным оттарированным спидометром, определяет фактическое расстояние между остановочными пунктами, предусмотренными на автомобильных дорогах, в том числе внутри городов и поселков.

Расстояние между остановочными пунктами должно быть определено с точностью до одной десятой километра.

Примечание. На автомобильных дорогах, где установлены покилометровые столбы, расстояние следует определять по столбам.

Лист 6. Расчет стоимости проезда пассажиров и провоза багажа производится в соответствии с действующими едиными тарифами на пассажирские перевозки исходя из расстояний между остановочными пунктами маршрута.

При этом определяются расстояния:

- на междугородных маршрутах на основании паспорта дороги государственного, республиканского и областного значения;

- на междугородных маршрутах, проходящих по дорогам местного значения, где паспорта отсутствуют, на основании актов замера местных дорожных и автотранспортных организаций. При этом место нулевого километра назначается для дорог, берущих начало в населенных пунктах, в центре этого пункта (города, поселка, села) - от здания почты или другого государственного или общественного учреждения, памятника и пр., а для дорог, начинающихся от автомобильных дорог общегосударственного, республиканского и областного значения, - от оси последних в месте сопряжения дорог. Конечная точка дороги назначается так же, как и начальная, в центре конечного населенного пункта.

На пригородных маршрутах расстояние определяется на основании актов замера местных дорожных и автотранспортных организаций от начальной точки маршрута.

Для определения расхода горючего и межремонтных пробегов автобусов следует принимать их фактический пробег с момента выезда из автотранспортного предприятия до момента возврата в него.

Лист 7 Тариф маршрута.

При заполнении таблицы следует учесть следующее:

- на маршрутах, проходящих по территориям двух и более областей, краев, республик установлено обязательное страхование пассажиров от несчастных случаев, в связи с чем в стоимость проезда следует включить страховой сбор.

На маршрутах, где применяется тариф на проезд в автобусах с жесткими и мягкими откидными сиденьями, лист - форму следует составлять отдельно для каждого вида автобуса.

Стоимость полного, детского билета на проезд в автобусах по междугородным маршрутам и провоза багажа в них указывается на основании таблиц, приведенных в п. 7 и 8 Прейскуранта N 13-02-01 "Единые тарифы на перевозку пассажиров автомобильным транспортом".

Стоимость проезда и провоза багажа в автобусах внутригородских сообщений, где не введен единый тариф, а также пригородных сообщений указывается в соответствии с формой - листом 13 "Тарификация маршрута".

Лист 9. Характеристика дороги на маршруте.

Лист 10. Сведения о трассе маршрута.

Указанные в листах данные заполняются на основании паспорта автомобильной дороги, а для дороги, на которую нет паспорта, - из материалов, имеющихся в краевом, областном, республиканском (АССР) управлении строительства и ремонта автомобильных дорог и в отделе коммунального хозяйства исполкома местного Совета народных депутатов.

Лист 12. Указанные в листе данные заполняются начиная с 1980 г.

Лист 13. Тарификация маршрута.

Расчетный тариф на проезд в автобусах устанавливается на основании п. 1 и 2 "Единых тарифов на перевозку пассажиров автомобильным транспортом".

Маршруты городского сообщения, на которых не введена единая (средняя) плата за проезд, а также пригородного сообщения делятся на тарифные участки в соответствии с правилами "Применение тарифов на перевозку пассажиров в автобусах городских, пригородных и междугородных сообщений".

Лист 14. Начало и окончание движения на линии, интервалы движения по периодам дня (мин.) и дням недели (обычные, субботние, воскресные и праздничные).

#### **4.14 Предоставление показателей для учета и анализа**

Анализ финансового состояния — один из важнейших этапов оценки результатов, достигнутых компанией по итогам отчетного года.

На основе данных такого анализа собственники и менеджмент компании получают информацию о факторах, повлиявших на результаты бизнеса, оценивают экономические возможности по дальнейшему развитию.

Данные анализа служат базой для разработки бизнес-планов и операционных бюджетов на следующий год.

Анализ финансового состояния всегда востребован при привлечении внешнего финансирования, так как его итоги помогают оценить кредитоспособность компании и

спрогнозировать ее динамику на будущее. Следовательно, руководитель финансово-экономической службы любой компании обязан проводить качественный анализ ее финансового состояния после формирования в управленческом учете годовых итогов деятельности.

Анализ результатов деятельности необходим для понимания того, насколько эффективно предприятие использует имеющиеся у него активы, в какой степени сбалансированы источники их формирования. С помощью анализа можно оценить стабильность структуры имущества компании и источников его формирования.

Основой для анализа результатов деятельности предприятия служит управленческий баланс. Как правило, для оценки используют агрегированный (предварительно укрупненно сгруппированный) вариант баланса.

Оценка финансового состояния предприятия по итогам года включает анализ результатов деятельности, финансовых результатов и финансовых показателей.

Для оценки финансового состояния предприятия по итогам года используют горизонтальный и вертикальный анализ, сравнительный и факторный анализ, анализ финансовых коэффициентов.

Основой для анализа финансового состояния предприятия по итогам года служат данные баланса, отчета о прибылях и убытках, расчетные значения финансовых показателей.

Для наибольшего эффекта результаты анализа финансового состояния должны быть формализованы в письменном виде, включать цифровые данные, их интерпретацию, а также рекомендации по исправлению негативных тенденций в развитии бизнеса и финансовом состоянии компании.

#### **4.15 Анализ исполненного движения транспортного средства**

Анализ исполненного движения является обязательной частью работы службы движения организаций городского электрического транспорта, осуществляющих перевозку пассажиров. При анализе исполненного движения необходимо:

—проводить анализ исполненного движения по маршрутам и депо за истекшие сутки, выявляя увеличенные интервалы движения и причины нарушения регулярности движения;

—в первую очередь анализировать работу маршрутов, где имелись случаи нарушения расписания движения;

—проверять правильность ведения станционной ведомости исполненного движения и производственной оценки выполненных рейсов;

—проверять правильность и своевременность применения регулировочных мероприятий по восстановлению регулярного движения;

–производить анализ задержек движения, выявлять причины их возникновения и вносить предложения по устранению этих причин;

–выезжать на линию для оказания помощи диспетчерам конечных станций и контроля за их работой;

–периодически производить контрольные проверки правильности оформления путевых листов диспетчерами конечных станций;

–проводить с выездом на место дополнительные инструктажи лиц, допустивших нарушения по ведению станционной ведомости исполненного движения, оценке качества выполненных рейсов, оформлению путевых листов, несвоевременному и неправильному применению регулировочных мероприятий.

Анализ исполненного движения проводится на основе проверки станционных ведомостей исполненного движения, отчетов старшего (центрального) диспетчера, причин задержек движения и дорожно-транспортных происшествий. В анализ включаются также данные проверок на линии фактического времени и отправления трамвайных поездов (троллейбусов) и их соответствие записи в станционной ведомости исполненного движения, а также детального ознакомления с качеством работы диспетчеров конечных станций.

#### **4.16 Участие в выпуске подвижного состава на линию**

В современном АТП выпуску автомобилей на линию должно быть уделено особое внимание. В выпуске автомобилей участвуют службы, водители, диспетчера, сменные механики и др. От согласованной работы зависит четкая организация и своевременный выход автомобилей на линию.

Отдел эксплуатации и диспетчерская группа составляют графики выхода автомобилей на линию, определяют время выезда, выдают шоферам путевые документы, контролируют своевременность выезда.

Гаражно-техническая служба производит подготовку автомобилей к выезду: прием автомобиля водителем, проверка исправности всех систем, запуск, прогрев, заправку топливом, проверку технического состояния автомобиля перед выездом на контрольно-техническом пункте (КТП) сменным механиком.

Едиными документами, организующими работу всех служб и определяющими функции отдельных работников, является график выпуска подвижного состава на линию, технологическая схема, ее составляет отдел эксплуатации совместно с технической службой.

Основными элементами, определяющими выпуск подвижного состава на линию, являются время подачи подвижного состава заказчику, время выезда на линию, время явки водителя на работу, организация заправки топливом, выдача путевых листов.

Для обеспечения своевременного выезда автомобиля водитель должен явиться в АТП на работу раньше на то время, которое требуется для подготовки к выезду (должно быть минимальным). В любом случае оно не должно превышать 0,3 часа или 10 минут. Подготовительные работы по выезду подвижного состава выполняет гаражная служба.

Основные вопросы организации выпуска: заправка автомобиля топливом - трудоемкая операция, которая существенно влияет на своевременность выпуска подвижного состава на линию. Заправлять автомобиль можно перед выездом, после возвращения его в АТП и на линии в АЗС.

Рациональная организация работы водителей заключается в таком нормировании и распределении их рабочего времени, при котором обеспечивается достижение и поддержание высокой эффективности труда на протяжении всей рабочей смены. Она включает в себя установление режима работы, графиков выхода на работу, виды учета рабочего времени.

Организация работы водителей является существенным фактором, оказывающим влияние на организацию и выполнение перевозки.

При планировании и организации работы водителей необходимо строго выполнять требования трудового законодательства, установленный порядок режима труда и отдыха, правильно чередовать дневные и ночные смены, не допускать значительных перегрузок (сверхурочных работ) по сравнению с установленной нормой продолжительности рабочего дня и месячным фондом рабочего времени.

На автотранспортных предприятиях применяют два вида учета рабочего времени водителей - поденный и помесичный (суммированный).

При поденном учете время, отработанное в течении дня сверх установленной плановой продолжительности не может компенсироваться недоработкой в другие дни.

#### 4.17 Характеристика внутреннего рынка автотранспортных услуг.

Рынок представляет собой совокупность актов купли и продажи товаров и услуг между продавцами (производителями) и покупателями (потребителями), на основе спроса и предложения путем товарного и иного обмена с помощью рыночной инфраструктуры, включая банки, биржи, транспорт, связь.

Рынок Транспортных Услуг - сфера осуществления перевозок пассажиров, грузов, грузобагажа и багажа, технического обслуживания и ремонта транспортных средств, подсобно-вспомогательных и других видов работ (услуг), связанных с перевозками (Экономический словарь).

Таким образом, транспорт, с одной стороны, «физически» реализует этот обмен (обращение товаров и услуг). С другой - сам оказывает услугу основным субъектам рынка: продавцам и покупателям, т.е. образует транспортный рынок.

Продукцией транспорта является перемещение. Полезный эффект, который появляется в результате перемещения, его конечный результат - доставка товаров и людей в пункт назначения. Это и есть основная «продукция», т. е. услуга транспорта, имеющая невещественную форму потребления. Однако, как и всякая продукция, она характеризуется своими качественными особенностями, т. е. чтобы ее успешно продать, необходимо обеспечить высокий уровень качества транспортного обслуживания: доставка точно в установленные сроки, без потерь, с максимальной долей удобств для клиентов.

#### 4.18 Составление расписания движения на маршруте

Движение автобусов на маршрутах организуется по расписаниям (графикам). Расписанием определяются количество автобусов на маршруте, интервал движения, количество рейсов и время движения автобусов между остановочными пунктами. Количество автобусов на маршруте должно соответствовать имеющемуся пассажиропотоку и пропускной способности улично - дорожной сети и дорожных коммуникаций.

Расписание движений должно разрабатываться с учетом необходимости обеспечить удовлетворение потребности населения в перевозках, минимальные затраты времени пассажирами на поездки, использование вместимости автобусов на всем протяжении маршрута, соблюдение режима и условий труда водителей, эффективность использования автобусов.

При согласовании сводного маршрутного расписания организатор должен обеспечить контроль за равномерным движением автобусов на существующих маршрутах, обеспечивая равные условия работы на маршруте для всех перевозчиков. Расписания движения должны предусматривать обеспечение скоординированного движения автобусов на вновь открываемом маршруте с движением автобусов на существующих маршрутах. Изменение сводного маршрутного расписания может производиться не чаще одного раза в месяц. Перевозчик, по инициативе которого производится изменение расписания движения автобусов обязан довести до всех перевозчиков, обслуживающих данный маршрут, вновь утвержденное расписание.

#### 4.19 Проанализировать методику активирования маршрута.

Изучение пассажиропотоков на отдельных маршрутах проводят с целью повышения качества транспортного обслуживания пассажиров, для чего используют информацию, полученную при решении технологических задач выбора и распределения подвижного состава, рационализации режимов и расписаний движения. Интенсивность пассажиропотока представляют в табличной форме либо графически по различным дням недели, периодам

суток, направлениям движения автобусов на маршруте. Объем перевозок по перегонам маршрута определяют одним из экспериментальных методов:

- глазомерный метод;
- силуэтный метод;
- весовой метод;
- табличный метод;
- автоматизированный метод;
- опросный метод;
- талонный метод;
- расчетно-аналитический метод.

Глазомерный - это самый простой и быстрый способ измерения расстояний на местности. Главное в нем - тренированность зрительной памяти и умение мысленно откладывать на местности хорошо представляемую постоянную меру (50, 100, 200, 500 метров). Закрепив в памяти эти эталоны, нетрудно сравнивать с ними и оценивать расстояния на местности.

#### **4.20 Составление необходимых документов при выезде на маршрут**

Маршрутный лист - дорожный документ группы, отправляющейся в поход выходного дня или на маршрут некатегорийные путешествия.

Маршрутная книжка - дорожный документ группы, которая отправляется в поход III выше категорий сложности

В книгу вносят список группы с паспортными данными на каждого участника, подробный календарный план путешествия по дням пути, контрольные пункты и сроки подачи телеграммы с маршрута

Регистрационная книга - дорожный документ учета контрольно-спасательной службы (КРС), в которой перед выходом на маршрут руководитель группы ставит ч на учет (заполняет регистрационную книгу, платит за регистрацию, получает печатные и подпись в маршрутных документах.

В случае положительного заключения МКК руководителю группы выдают пронумерованы, зарегистрированы и заверенные штампом МКК маршрутную и регистрационную книги (один экземпляр регистрационной книги хранится в МКК)

При необходимости в маршрутную и регистрационную книги вносят особые указания группе, определяют место ее регистрации перед выходом на маршрут в соответствующей туристской контрольно-спасательной службе, обговаривают во использовании запасного варианта тощ.

#### 4.21 Заполнение ведомостей по экономии топливно-смазочных материалов

Ведомость учета расходования горюче-смазочных материалов на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, машин и механизмов – документ, содержащий в себе информацию о произведенном расходе ГСМ в ходе ремонтных работ транспортных средств предприятия.

Ведомость заполняется уполномоченным лицом, которым является руководитель производственного участка или бригады. Следует иметь в виду, что на каждую марку ГСМ и топлива ведомость ведется отдельно.

- наименование и марка топлива;
- материально ответственное лицо, составляющее ведомость;
- наименование, модель и номер транспортного средства;
- номер наряда или путевого листа, являющегося основанием для отображения данных в ведомости;
- фамилия, имя и отчество водителя;
- его табельный номер;
- наименование, а так же код выполняемой им работы;
- количество, в котором было использовано ГСМ и топливо;
- расход топлива и ГСМ согласно нормам;
- итоговый перерасход или же экономия топлива;
- роспись водителя транспортного средства;
- должность, фамилия, инициалы и подпись лица, занимающегося проверкой составленной ведомости

К заполненной ведомости в обязательном порядке прилагаются все необходимые документы. Далее ведомость передается на рассмотрение и утверждение руководителю участка или бригады. После этого документ передается на утверждение руководителю предприятия и только после этого вместе со всеми прилагающимися документами ведомость учета расходования ГСМ на ремонт транспортных средств и механизмов направляется в отдел бухгалтерии.

#### 4.22 Заполнение карточек учёта, актов на списание автомобилей.

Оформление акта о списании автотранспортных средств происходит тогда, когда на

предприятию возникает необходимость списать автомобили и другие средства передвижения. Обычно причинами списания является либо физический, либо моральный износ техники. В числе прочего, обстоятельствами, обосновывающими снятие транспортного средства с учета, могут быть неустранимые поломки, дефекты, не подлежащие ремонту, похищение автомобиля и т.д.

Оформлением данного документа занимается специалист бухгалтерского отдела. Связано это с тем, что любое списание основных средств предприятия подлежит бухгалтерскому и налоговому учету. Однако предварительно для удостоверения причин списания автотранспортного средства, в организации создается специальная комиссия. Приказ на ее формирование выписывает руководитель. В нее обязательно должен войти профильный специалист (механик, водитель и т.п.), а также сотрудники других структурных подразделений.

Данный документ не имеет унифицированного образца, обязательного к использованию, поэтому каждое предприятие вправе самостоятельно разработать собственный шаблон акта или же писать его в свободной форме. Главное требование – в нем должны содержаться сведения о предприятии, на балансе которого числится списываемый транспорт, а также подробная информация об объекте списания. Кроме того, документ должен иметь подписи всех членов комиссии и утверждающий автограф руководителя предприятия. В дальнейшем факт списания необходимо отразить в инвентарной документации.

#### **4.23 Участие в оформлении договоров на перевозку грузов**

Сменно-суточный план перевозок является конкретным выражением оперативного планирования на автомобильном транспорте. При составлении этого плана необходимо иметь в виду, что в процессе его выполнения возможны отдельные срывы по различным причинам, которые, как правило, невозможно предусмотреть заранее, - поломка погрузочных механизмов, отсутствие рабочих, груза и т. д. Поэтому в суточном плане перевозок необходимо иметь количество груза сверх среднесуточного объема, определяемого месячным планом перевозок.

Составление сменно-суточного плана при децентрализованных перевозках начинается с приема заявок на перевозку грузов от предприятий и организаций - отправителей и получателей грузов, т. е. клиентуры. У каждого АТО существует определенная клиентура, перевозки грузов которой, оно обязано осуществлять на основании заключаемых договоров. Поскольку договором определяется лишь суммарный объем перевозок, который может меняться по отдельным дням, клиент представляет в АТО соответствующую заявку на перевозку грузов по форме, прилагаемой к типовому договору.

Заявки на перевозку грузов по согласованию сторон могут быть представлены на один

день, пятидневку, декаду или месяц. Кроме постоянной клиентуры АТО транспорта общего пользования перевозят грузы прочей клиентуры: - на основании разовых заказов.

Кроме того, на оборотной стороне приводятся дополнительные условия перевозок, касающиеся порядка сопровождения, приема и сдачи грузов, способа погрузки (с указанием погрузочных механизмов), порядка оплаты за перевозку. В заказах, поскольку они подаются на разовые перевозки без заключения договора, дополнительно оговаривается ряд условия, таких, как номер расчетного счета грузоотправителя, часы отпуска грузов в пунктах погрузки, состояние подъездных путей к пунктам погрузки, разгрузки, порядок оплаты. Практика показывает, что успех выполнения плана перевозок в значительной степени зависит от проверки и уточнения всех указываемых в заявках и заказах данных.

#### 4.24 Признакам отклонения от нормального технического состояния двигателя

Техническое состояние двигателя зависит от пробега автомобиля, своевременного проведения необходимого обслуживания, качества применяемых материалов, ну и конечно качества выполненных работ.

Внешний осмотр двигателя позволяет оценить его состояние, а с помощью доступного оборудования (манометр, компрессометр) можно более детально установить его исправность. Если есть эстакада или яма – вообще супер.

Сначала осматриваем двигатель сверху и снизу. Подтеков масла не должно быть, иначе это может свидетельствовать об износе сальников или уплотнительных прокладок поддона картера.

Далее запускаем двигатель. Контрольная лампа аварийного давления масла должна погаснуть. Если она горит, то это тоже свидетельствует о проблеме. С помощью манометра можно проверить давление масла в системе смазки двигателя. При эксплуатации автомобиля с недостаточным давлением масла двигателю может быть нанесен серьезный вред.

После того как двигатель прогрелся, прислушиваемся к его работе. Посторонних звуков не должно быть. Двигатель должен работать устойчиво. При появлении постороннего звука пытаемся определить, где он наиболее слышим.

Цокающий звук под крышкой головки блока цилиндров, скорее всего, свидетельствует об увеличенном зазоре в приводе клапанов.

Стук в нижней части блока цилиндров, усиливающийся при повышении оборотов, скорее всего, говорит о неисправности коренных подшипников.

Звонкий звук в средней части блока цилиндров, говорит о неисправности шатунных подшипников.

Ритмичный металлический стук в верхней части блока цилиндров, который слышен на всех режимах работы двигателя и усиливающийся в движении, говорит о неисправности поршневых пальцев.

#### 4.25 Участие в проведении служебного расследования

Служебное расследование — это проверка действий сотрудников на рабочих местах. Руководитель инициирует расследование по поводу:

- недостачи;
- разглашения коммерческой тайны;
- жалобы клиента;
- взятки;
- намеренного искажение отчетности;
- нарушения трудовой дисциплины.

Цель проверки — собрать доказательную базу, в том числе с помощью независимых экспертов, и решить, как наказать нарушителя. Но если есть признаки преступления, результаты проверки передают в полицию. Для чего проводят служебное расследование. Выявить ошибки и неправомерные действия сотрудников. Взыскать с работника материальный ущерб. Привлечь к дисциплинарной ответственности: замечание, выговор, увольнение. Выявить недобросовестных контрагентов и предъявить им претензии. Устранить причины нарушений. Разработать систему контроля, чтобы не допустить подобных срывов в будущем.

Руководитель компании издает Регламент проведения служебных проверок с полным описанием порядка действий, составом комиссии и сроками. Этот документ утверждают Приказом сразу после начала работы бизнеса. Каждый сотрудник ставит подпись в листе ознакомления при приеме на работу.

Служебное расследование необходимо проводить при взимании с наказанного работника материального ущерба. Основной задачей его выполнения становится определение причин появления данного ущерба. Понятие причины даст возможность работодателю организовать профилактические меры по некоторым направлениям, остановить повторное появление схожих ситуаций в дальнейшем.

Расследование является серьезной процедурой, которая не выполняется для доказательства небольших нарушений.

#### 4.26 Участие в проведении рейдов на линии и при выезде подвижного состава

Контроль за работой подвижного состава на линии осуществляют линейные

контролеры (контролеры-ревизоры), которые проверяют работу водителей на основных грузовых потоках города и на выходах из города в отношении правильности использования подвижного состава, его загрузки, соблюдения маршрутов Движения, правильности оформления путевых документов, исправности спидометров и правильности их опломбирования.

Подвижной состав служит для выполнения транспортных и нетранспортных работ – перевозки грузов, пассажиров и специального оборудования для производства различных операций. Подвижной состав общего назначения служит для выполнения различных транспортных перевозок, специализированный – только определенных транспортных перевозок, а специальный – для производства разнообразных нетранспортных работ.

При загрузке автомобиля попутным грузом в путевом листе указывают грузодеталь, наименование и количество груза, время и пункт погрузки и разгрузки его. Эти сведения записывает представитель грузостанции, заверив эти записи.

Пассажирский подвижной состав предназначен для перевозки людей. К нему относятся легковые автомобили и автобусы. Грузовой подвижной состав служит для перевозки грузов различных видов. К нему относятся грузовые автомобили, автомобили – тягачи, автопоезда, прицепы и полуприцепы.

#### 4.27 Проанализировать расчётные показатели

В периоде движения наблюдается резкая неравномерность перевозок по часам суток, позволяющая выделить часы "пик" и часы спада пассажиропотоков. Определение фактического числа автобусов и распределение их по сменности производят графоаналитическим методом. В зависимости от продолжительности работы на линии и времени выхода автобусы подразделяются по сменности на:

- трехсменные, работающие от начала до конца движения без заходов в автотранспортное предприятие (АТП). Водители второй и третьей смен принимают автобус на линии;
- двухсменные утреннего выхода и двухсменные вечернего выхода, работающие без захода в АТП две смены;
- двухсменные с выемкой, работающие на линии в утренние и вечерние часы пик. В

часы дневного спада пассажиропотока они снимаются с линии и находятся в отстое;

- односменные утреннего и односменные вечернего выпуска, работающие на линии только одну смену в утренние или вечерние часы движения.

Зная расчетные величины  $A_{\text{расч.}}$  автобусов по всем часам периода движения, строят расчетную диаграмму потребностей автобусов по всем часам периода движения.

Площадь диаграммы представляет собой транспортную работу в автомобиле-часах на линии, требующихся для освоения данных перевозок. При равномерном распределении пассажиров по часам периода движения достаточно на линии иметь  $A_3=260/20=13$  автобусов. В действительности же из-за неравномерности пассажиропотоков потребность в утренний час «пик» составляет 20 автобусов и является максимальной. При организации движения автобусов на городских маршрутах необходимо иметь резерв в количестве не менее 5% от общей потребности, и не всегда предприятия и объединения могут направлять на маршрут то количество автобусов, которое соответствует максимальной расчётной потребности в час «пик». В связи с этим в часы максимального спроса может появиться дефицит автобусов, а фактическое их число  $A_{\phi}^{\text{max}}$  определяется из условия.

Режим движения, соответствующий, осуществить нельзя, т.к. автобус 18 должен работать только 2 часа, а автобусы 16 и 17 работают на линии 5-6 часов, но с недопустимо большим перерывом - 7 часов. Для выбора рационального режима работы автобусов на линии применяется графический метод, сущность которого состоит в следующем.

#### 4.28 Произвести расчет сменных заданий водителям

Сменное задание водителю – это количество тонн и тонно-километров, а также количество ездов, которые должен выполнить водитель за смену. Этот расчёт выполняет диспетчер и записывает в графу задание водителю в путевом листе.

Чтобы обеспечить выполнение погрузочно-разгрузочных работ при наименьших затратах труда и времени простоя автомобилей под погрузкой и разгрузкой для погрузочно-разгрузочных пунктов с заданным объёмом работ, важно определить потребное число постов погрузки и разгрузки.

Исходными данными для составления с/с заданий водителям автобусов по доходам от перевозок пассажиров является среднечасовая выручка и плановое время работы на линии. При этом по маршрутам автобусов используются материалы обследования пассажиропотоков и данные по структуре доходов. Устанавливается удельный вес доходов от оплаты труда через кассы, приобретение билетов у кондукторов и т.д.

Порядок планирования учета и контроля выполнения с/с заданий водителям автобусов утверждает руководитель автомобильного предприятия.

Диспетчер предприятия выдает водителю путевой и билетно-путевой лист в котором должны быть указаны плановые задания по натуральным показателям и доходам. Также выдается рабочее маршрутное расписание, в котором определен порядок выполнения запланированных рейсов.

Планирование с/с заданий по натуральному показателю и доходам бригады водителей маршрутных автобусов осуществляется суммированием с/с заданий каждого водителя, работающего в составе данной бригады.

## Заключение

В процессе практики было установлено, что предприятие «ТК ЭНЕРГИЯ» является успешным в отношениях перевозки грузов на автомобильном транспорте.

В результате учебной практики были приобретены теоретические знания и навыки. В настоящее время роль складов изменилась, сейчас они рассматриваются скорее, как промежуточное звено, через которое материальный поток преобразуется и перемещается как можно быстрее, что обосновывает расширение круга операций в складской деятельности.

Для водителя перед выездом на линию нужно провести целевой инструктаж. В этой связи поясняем, что конкретный порядок проведения инструктажей по охране труда определяет работодатель в зависимости от производственной необходимости.

Были закреплены знания роли складов и их функции

Все цели и задачи, поставленные в начале практики, были достигнуты в полном объеме. Опыт, полученный на практике, несомненно, пригодится в дальнейшем, при построении профессиональной деятельности.

### Список использованных источников

- 1 Аникин, Б.А., Тяпухин, А.П. Транспорт: Учебник / Б.А. Аникин, А.П. Тяпухин. – М.: Проспект, 2019. – 432 с.
- 2 Белокрылова, О.С. Региональная экономика и управление: учебное пособие / О.С. Белокрылова. Гриф УМО МО РФ. – М.: Альфа, 2019. – 240 с.
- 3 Булатов, А.С. Микроэкономика: учебник для бакалавров / А.С. Булатов. – М.: Юрайт, 2019. – 448 с.
- 4 Галанов, В. А. Логистика: учебник / В.А. Галанов. - 2 изд. – М.: Форум, НИЦ ИНФРА-М, 2016. – 272 с.
- 5 Гаджинский, А.М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. – 6-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К<sup>о</sup>», 2016. – 408 с.
- 6 Галанов, В. А. Логистика: учебник / В.А. Галанов. - 2 изд. – М.: Форум, НИЦ ИНФРА-М, 2016. – 272 с.
- 7 Гаджинский, А.М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. – 6-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К<sup>о</sup>», 2019. – 408 с.
- 8 Даниленко, Л. Н. Экономическая теория: курс лекций по микро- и макроэкономике: учебное пособие / Л.Н. Даниленко. – М.: Инфра-М, 2019. – 576 с.
- 9 Елисеев, Б. П. Воздушные перевозки (законодательство, комментарии, судебная практика) / Б. П. Елисеев. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К<sup>о</sup>», 2016. – 424 с.
- 10 Когденко, В. Г. Корпоративная финансовая политика: Монография / В. Г. Когденко. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2019. – 615 с.
- 11 Левин, Д. Ю. Основы управления перевозочными процессами: Учебное пособие / Д.Ю. Левин. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2015. – 264 с.
- 12 Лексин, В.Н. Государство и регионы. Теория и практика государственного регулирования территориального развития / В.Н. Лексин. – М.: Либроком, 2019. – 368 с.
- 13 Маховикова, Г.А. Микроэкономика. Продвинутый курс: учебник для вузов / Г.А. Маховикова. – М.: Юрайт, 2019. – 322 с.
- 14 Сербиновский Б. Ю., Фролов Н.Н. и др. Экономика предприятий автомобильного транспорта: Учебное пособие. – Москва: ИКЦ «МарТ», Ростов н/Д: Издательский центр «МарТ», 2016. – 496 с.
- 15 Молокович А.Д. Транспортная логистика: учебник для студентов образоват. учреждений сред. проф. образования / А.Д. Молокович. – М.: ЛитРес, 2018. – 250 с.
- 16 Левченко Д.К. Автомобильные перевозки: учебник для студентов образоват. учреждений сред. проф. образования / Д.К. Левченко, В.Д. Таранов. – М.: Инфо М, 2020. – 143 с.
- 17 Шевченко П.И. Транспортная логистика: учебник для студентов образоват. учреждений сред. проф. образования / П.И. Шевченко, С.С. Абрамов. – М.: Глобус, 2018. – 301 с.

18 Зобов Д.В. Организация автомобильных перевозок: учебник для студентов образоват. учреждений сред. проф. образования / Д.В. Зобов. – М.: Инфо М, 2021. – 328 с.

19 Альпин С.С. Транспортная логистика: учебник для студентов образоват. учреждений сред. проф. образования / С.С. Альпин, А.И. Трунов. – М.: Кнорус, 2018. – 278с.

20 Зуев С.М. Организация перевозок автомобильным транспортом: учебник для студентов образоват. учреждений сред. проф. образования / С.М. Зуев, А.А. Лавриков. – М.: А-проджект, 2019. – 278с.

## Приложения

### Приложения А – Карточки учета автомобильной шины ( образец)

**Карточка учета работы автомобильной шины**

Наименование учреждения \_\_\_\_\_ Государственный номер \_\_\_\_\_  
 Обозначение (размер) шины \_\_\_\_\_ Модель шины \_\_\_\_\_  
 ЛЕТНЯЯ, ЗИМНЯЯ, ВСЕСЕЗОННАЯ (нужное подчеркнуть)  
 Эксплуатационная норма пробега шины (км) \_\_\_\_\_  
 Марка автомобиля, прицепа \_\_\_\_\_ Инвентарный номер автомобиля, прицепа \_\_\_\_\_  
 Идентификационный номер (VIN) \_\_\_\_\_

№	Номер шины	Монтаж шины		Демонтаж шины		Наименование месяца эксплуатации	Фактический пробег за месяц, км	Пробег с начала эксплуатации (включая отчетный месяц)	Причины снятия шины с эксплуатации	Остаточная высота рисунка протектора, мм	Подпись водителя
		Дата	Показания спидометра, км	Дата	Показания спидометра, км						

Ответственный по учету работы шины \_\_\_\_\_  
 (подпись, Ф. И. О.)

Заключение комиссии по определению пригодности шины к эксплуатации (на восстановление, на углубление рисунка протектора, на рекламацию или в утиль) на основании акта от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

Ответственный по учету работы шины \_\_\_\_\_  
 (подпись, Ф. И. О.)

### Приложения Б – Карточки ДТП

**Запись о ДТП**

ДТП | **Документы**

Автомобиль **VW Passat 2.0 Aut., В 004 МК 177** 1 № ДТП **2**  
 Водитель **Яковлев Олег Владимирович** 815  
 ГИБДД № **5** Страховая **СТАНДАРТ РЕЗЕРВ**  
 Описание \_\_\_\_\_  
 Повреждения \_\_\_\_\_

Дата, время ДТП **18.11.2007 16:00**  Виноват водитель  
 Сообщ. арендатором \_\_\_\_\_  
 Группа раздора \_\_\_\_\_ Решение ГР \_\_\_\_\_  
 Дата осмотра \_\_\_\_\_  
 Дата заключения \_\_\_\_\_  
 Заявление КАСКО \_\_\_\_\_ Ремонт № **4** Ремонт  
 Заявление ОСАГО \_\_\_\_\_  Сделано  
 Нормативная дата \_\_\_\_\_ Ответственный **Евтиков Олег Юрьевич**  
 Фактическая дата \_\_\_\_\_  
 Примечание \_\_\_\_\_

Записать  Отменить

Приложение В – Пример документ ГСМ

	Код вида выдачи	04
	Код марки	01
Материально ответственное лицо <u>Петров А.А</u> (фамилия, имя, отчество)	Табельный номер	18

Автомобиль	Номер	Фамилия, имя, отчество водителя	Табель- ный номер водителя	Выдано	Расписка водителя
модель	номер	вого листа	номер	циф- рами	про- писью в полу- чении
1	2	3	4	5	8

Приложение Г – Путевой лист

**ПУТЕВОЙ ЛИСТ**  
грузового автомобиля № \_\_\_\_\_

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ года

Место для штампа организации \_\_\_\_\_

Организация \_\_\_\_\_ (наименование, адрес и номер телефона)

Марка автомобиля \_\_\_\_\_

Государственный номерной знак \_\_\_\_\_

Водитель \_\_\_\_\_ (Фамилия, имя, отчество)

Удостоверение № \_\_\_\_\_ Класс \_\_\_\_\_

Лицензионная наклейка СТАНДАРТНЫЕ ОТРАЖАЮЩИЕ СИГНАЛЫ

Регистрационный № \_\_\_\_\_ Серия \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

Прицеп 1 \_\_\_\_\_ Государственный номерной знак \_\_\_\_\_

Прицеп 2 \_\_\_\_\_ Государственный номерной знак \_\_\_\_\_

Сопровождающие лица: \_\_\_\_\_

Типовая межотраслевая форма № 4-  
Утверждена постановлением Госкомстата России  
от 28.11.97 № 78

Код  
0345005

Форма по ОКУД  
по ОКПО

Работа водителя и автомобиля							
операции	время по графику				путевой пробег, км	показания спидометра, км	время фактическое, число, месяц, ч. зона
	число	месяц	ч.	зона			
1	2	3	4	5	6	7	8
время на гарниз							
нахождения в гарниз							

Движение горючего										Время работы, ч. зона	
прочие	марка	код марки	выдано	остаток при выезде, л		салом, л	коэффициент использования нормы	стмоборудования	дизельная		
				заправочный бак	резерв					16	17
9	10	11	12	13	14	15			16	17	

**ПОДПИСЬ**

заправщика _____	механика _____	механика _____	заправщика _____	диспетчера _____
------------------	----------------	----------------	------------------	------------------

Автомобиль технически исправен \_\_\_\_\_ Особые отметки \_\_\_\_\_  
 Выявл. неисправн. \_\_\_\_\_ (подпись) (квалификация подписки)  
 Автомобиль приехал Водитель \_\_\_\_\_ (подпись) (квалификация подписки)  
 При возвращении автомобиля исправен \_\_\_\_\_ (подпись) (квалификация подписки)  
 Сдал водитель \_\_\_\_\_ (подпись) (квалификация подписки) Приехал механик \_\_\_\_\_ (подпись) (квалификация подписки)

**ЛИНИЯ ОТРЕЗА**

**ТАЛОН ВТОРОГО ЗАКАЗЧИКА** (заполняется в организации-владельца автотранспорта)

К путевому листу № \_\_\_\_\_ от « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ года

Результат по второму заказчику	Время оплачиваемое		Единиц горючего	Пробег		Переработка с группой	Топлива	Т-час	Всего к оплате	
	ч. зона	зона		км	км					т
	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42
Выполнено										X
Тариф, руб. коп.										X
К оплате, руб. коп.										

Таблицирование \_\_\_\_\_ Начальник маршрутного \_\_\_\_\_

**ТАЛОН ПЕРВОГО ЗАКАЗЧИКА** (заполняется в организации-владельца автотранспорта)

К путевому листу № \_\_\_\_\_ от « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ года

Результат по первому заказчику	Время оплачиваемое		Единиц горючего	Пробег		Переработка с группой	Топлива	Т-час	Всего к оплате	
	ч. зона	зона		км	км					т
	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
Выполнено										X
Тариф, руб. коп.										X
К оплате, руб. коп.										

Таблицирование \_\_\_\_\_ Начальник маршрутного \_\_\_\_\_

## Индивидуальное задание по производственной практике

Студент Токарев Матвей Александрович

ФИО

обучающийся на 3 курсе по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)

прошел(ла) производственную практику в объеме 432 часов с «\_12\_» января 2023 г. по «\_5\_» апреля 2023 г.

в организации ООО «ТК-ЭНЕРГИЯ» 690034, г. Владивосток, ул. Фадеева, д. 53  
наименование организации, юридический адрес

### Виды и объем работ в период производственной практики

№ n/n	Вид работ	Кол-во часов
<b>ПМ 02. Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте</b>		
1	Ознакомиться с организацией, изучить правила внутреннего распорядка, изучить учредительные и документы, регламентирующие организацию рабочего места службы приема и размещения. Охарактеризовать организационную структуру, структуру управления предприятия.	16
2	Выявлять по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния ходовой части и механизмов управления автомобилей, тормозной системы делать на их основе прогноз возможных неисправностей	16
3	Выбирать методы диагностики, выбирать необходимое диагностическое оборудование и инструмент	16
4	Обследование погрузо-разгрузочных пунктов	16
5	Диспетчерская информация о ходе работы на объекте	16
6	Заполнение карточек учёта ремонта транспортных средств	16
7	Составление актов на списание транспортных средств, автошин, аккумуляторов	16
8	Составление учётных карточек автошин, аккумуляторов, расходных материалов	16
9	Составление ведомостей учёта топливно-смазочных материалов	16
<b>ПМ 03. Организация транспортно - логистической деятельности на автомобильном транспорте</b>		
1	Анализ принимаемых диспетчерских решений.	12
2	Анализ регулярных и нерегулярных рейсов.	12
3	Оформление паспорта маршрута.	12
4	Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта.	12
5	Оформление договора «Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты).	12
6	Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения.	14
7	Контроль выполнения заданий водителями.	14
8	Анализ принимаемых диспетчерских решений.	14
9	Инструктаж водителей перед выездом на линию	14
10	Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта.	14
11	Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения.	14
<b>ПМ 05. Эксплуатация подвижного состава автомобильного транспорта</b>		
1	Участие в оформлении договоров на перевозку грузов, в составлении сменно-суточного плана перевозок	5
2	Анализ показателей качества обслуживания клиентов	5

4	Нормирование скорости движения
5	Обработка материалов обследования маршрута
6	Заполнение документации паспорта маршрута
7	Анализ принимаемых диспетчерских решений
8	Анализ исполненного движения транспортного средства
9	Предоставление показателей для учета и анализа
10	Составление графика работы водителей
11	Составление график выпуска подвижного состава на линию
12	Участие в выпуске подвижного состава на линию
13	Разработка рациональных маршрутов перевозки грузов
14	Выписка и оформление путевых листов
15	Характеристика внутреннего рынка автотранспортных услуг
16	Составление договора «права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (в том числе оплаты)
17	Оценка качества обслуживания клиентов (пассажиров)
18	Составление расписания движения на маршруте
19	Проанализировать методику активирования маршрута. Графики выхода водителей на работу. Методика обследования грузопотоков, пассажиропотоков
20	Составление необходимых документов при выезде на маршрут
21	Заполнение ведомостей по экономии и перерасходу топливно-смазочных материалов
22	Заполнение карточек учета, актов на списание автомобилей
23	Выявлять по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния двигателя, делать на их основе прогноз возможных неисправностей
24	Заполнение личных карточек, учета ДПП
25	Участие в проведении служебного расследования
26	Участие в проведении рейсов на линии и при выезде подвижного состава
27	Оценка качества перевозки
28	Обработка расписаний
29	Проанализировать расчетные показатели для составления расписания движения автотранспортных средств
30	Произвести расчет сменных заданий водителям
31	Обобщение полученных материалов
32	Подготовка и оформление отчета по практике
33	Защита отчета

Дата 12.01 2023 г.

Подпись Иванов / Каминская практики

Иванов / Каминская практики, преподаватель Академического колл.

## АТТЕСТАЦИОННЫЙ ЛИСТ

Студент(ка) Токарев Матвей Александрович

ФИО

обучающийся(аяся) на 3 курсе по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) прошел(ла) производственную практику в объеме 432 часа с «12» января 2023 г. по «5» апреля 2023 г.

в организации ООО "ТК ЭНЕРГИЯ" 690034, г. Владивосток, ул. Фадеева, д. 53.

наименование организации, юридический адрес

В период практики в рамках осваиваемого вида профессиональной деятельности выполнял следующие виды работ:

Вид профессиональной деятельности	Код и формулировка формируемых профессиональных компетенций	Виды работ, выполненных обучающимся во время практики в рамках овладения компетенциями	Качество выполнения работ (отлично, хорошо, удовлетворительно, неудовлетворительно)
<b>ПМ 02. Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте</b>	ПК 2.1	Составление актов на списание транспортных средств, автошин, аккумуляторов	Удовлетворительно
	ПК 2.2	Составление учётных карточек автошин, аккумуляторов, расходных материалов	Хорошо
	ПК 2.3	Составление ведомостей учёта топливно-смазочных материалов	Хорошо
<b>ПМ 03. Организация транспортно-логистической деятельности на автомобильном транспорте</b>	ПК 3.1	Анализ принимаемых диспетчерских решений. Анализ регулярных и нерегулярных рейсов. Оформление паспорта маршрута. Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта.	Хорошо
	ПК 3.2	Оформление договора «Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты). Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения. Контроль выполнения заданий водителями. Анализ принимаемых диспетчерских решений.	Хорошо
	ПК 3.3	Инструктаж водителей перед выездом на линию Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта. Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения.	Хорошо

Вид профессиональной деятельности	Код и формулировка формируемых профессиональных компетенций	Виды работ, выполненных обучающимся во время практики в рамках овладения компетенциями	Качество выполнения работ (отлично, хорошо, удовлетворительно, неудовлетворительно)
<b>ПМ 05. Эксплуатация подвижного состава автомобильного транспорта</b>	ПК 1.1	Участие в оформлении договоров на перевозку грузов, в составлении сменно-суточного плана перевозок Анализ показателей качества обслуживания клиентов Графики работы водителей, кондукторов. Нормирование скоростей движения.	Хорошо
	ПК 1.2	Обработка материалов обследования маршрута. Заполнение документации паспорта маршрута. Анализ принимаемых диспетчерских решений Анализ исполненного движения транспортного средства.	Отлично
	ПК 1.3	Предоставление показателей для учета и анализа Составление графика работы водителей Составление график выпуска подвижного состава на линию Участие в выпуске подвижного состава на линию.	Хорошо
	ПК 2.1	Разработка рациональных маршрутов перевозки грузов Выписка и оформление путевых листов Характеристика внутреннего рынка автотранспортных услуг. Составление договора «права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты).	Отлично
	ПК 2.2	Оценка качества обслуживания клиентов (пассажиров) Составление расписания движения на маршруте. Методика активирования маршрута. Графики выхода водителей на работу.	Отлично
	ПК 2.3	Методика обследования грузопотоков, пассажиропотоков. Составление графиков работы водителей.	Хорошо

Вид профессиональной деятельности	Код и формулировка формируемых профессиональных компетенций	Виды работ, выполненных обучающимся во время практики в рамках овладения компетенциями	Качество выполнения работ (отлично, хорошо, удовлетворительно, неудовлетворительно)
		Заполнение ведомостей по экономии и перерасходу топливно-смазочных материалов	
	ПК 3.1	Заполнение карточек учёта, актов на списание автомобилей. Выявлять по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния двигателя, делать на их основе прогноз возможных неисправностей, Заполнение личных карточек, учёта ДТП.	Хорошо
	ПК 3.2	Участие в проведении служебного расследования. Участие в проведении рейдов на линии и при выезде подвижного состава.	Хорошо
	ПК 3.3	Оценка качества перевозки. Обработка расписаний. Расчётные показатели для составления расписания движения автотранспортных средств.	Хорошо

**Заключение об уровне освоения обучающимися профессиональных компетенций:**

освоены на базовом уровне

Дата 5 апреля 2023 г.

Оценка за практику хорошо

Руководитель практики от Предприятия

А.Г. Токарев

  
подпись  
М.П.



## ДНЕВНИК прохождения производственной практики

Студент Токарев Матвей Александрович

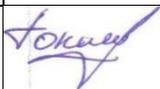
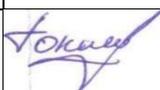
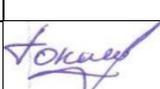
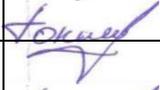
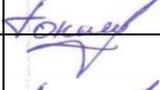
Специальность/профессия Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)  
23.02.01

Группа С-ОП-20

Место прохождения практики ООО «ТК-ЭНЕРГИЯ»

Сроки прохождения с «12.01.2023» по «5.05.2023»

Инструктаж на рабочем месте «12» января 2023г.  Токарев А.Г

Дата	Описание выполнения производственных заданий (виды и объем работ, выполненных за день)	Оценка	Подпись руководителя практики
12.01	Ознакомление с особенностями прохождения практики. Получение индивидуального задания на практику. Ознакомление с правилами безопасности на предприятии; Общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии. Изучить правила внутреннего распорядка, учредительные и другие документы. Изучить имеющее на предприятии технологическое оборудование и технологическую оснастку. Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта.	Отлично	
13.01	Ознакомление с особенностями прохождения практики. Получение индивидуального задания на практику. Ознакомление с правилами безопасности на предприятии; Общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии. Изучить правила внутреннего распорядка, учредительные и другие документы. Изучить имеющее на предприятии технологическое оборудование и технологическую оснастку. Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта.	Отлично	
14.01	Принять участие в инструктаже водителей перед выездом на линию Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта.	Хорошо	
16.01	Оформление паспорта маршрута.	Отлично	
17.01	Оформление паспорта маршрута. Обработка расписаний.	Хорошо	
18.01	Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения	Хорошо	
19.01	Анализ принимаемых диспетчерских решений.	Отлично	

20.01	Анализ регулярных и нерегулярных рейсов	Отлично	
21.01	Контроль выполнения заданий водителями.	Отлично	
23.01	Контроль выполнения заданий водителями.	Отлично	
24.01	Оформление договора «Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты).	Отлично	
25.01	Составление графика работы водителей Нормирование скоростей движения	Хорошо	
26.01	Нормирование скоростей движения Заполнение личных карточек, учёта ДТП Заполнение личных карточек, учёта ДТП Составление ведомостей учёта топливно-смазочных материалов	Хорошо	
27.01	Принять участие в инструктаже водителей перед выездом на линию Анализ регулярных и нерегулярных рейсов.	Хорошо	
28.01	Принять участие в инструктаже водителей перед выездом на линию	Хорошо	
30.01	Составление ведомостей учёта топливно-смазочных материалов	Хорошо	
31.01	Составление ведомостей учёта топливно-смазочных материалов Оценка качества перевозки.	Хорошо	
1.02	Обследование погрузо-разгрузочных пунктов	Отлично	
2.02	Составление актов на списание транспортных средств, автошин, аккумуляторов Обследование погрузо-разгрузочных пунктов	Хорошо	
3.02	Составление актов на списание транспортных средств, автошин, аккумуляторов	Отлично	
4.02	Составление актов на списание транспортных средств, автошин, аккумуляторов	Хорошо	
5.02	Составление актов на списание транспортных средств, автошин, аккумуляторов	Отлично	
6.02	Выявлять по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния ходовой части и механизмов управления автомобилей, тормозной системы делать на их основе прогноз возможных неисправностей	Отлично	
7.02	Выявлять по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния ходовой части и механизмов управления автомобилей, тормозной системы делать на их основе прогноз возможных неисправностей	Хорошо	
8.02	Диспетчерская информация о ходе работы на объекте	Отлично	
9.02	Диспетчерская информация о ходе работы на объекте	Хорошо	

10.02	Составление расписания движения на маршруте. Проанализировать методику активирования маршрута. Графики выхода водителей на работу. Методика обследования грузопотоков, пассажиропотоков.	Хорошо	
11.02	Составление расписания движения на маршруте.	Отлично	
12.02	Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения.	Хорошо	
13.02	Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения.	Хорошо	
14.02	Оценка качества перевозки. Обработка расписаний. Проанализировать расчётные показатели для составления расписания движения автотранспортных средств. Произвести расчет сменных заданий водителям	Удовлетворительно	
16.02	Участие в проведении служебного расследования. Участие в проведении рейдов на линии и при выезде подвижного состава.	Хорошо	
17.02	Заполнение личных карточек, учёта ДТП	Хорошо	
18.02	Выявлять по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния двигателя, делать на их основе прогноз возможных неисправностей, Заполнение ведомостей по экономии и перерасходу топливно-смазочных материалов	Хорошо	
20.02	Заполнение ведомостей по экономии и перерасходу топливно-смазочных материалов Заполнение карточек учёта, актов на списание автомобилей.	Хорошо	
21.02	Проанализировать методику активирования маршрута. Графики выхода водителей на работу. Методика обследования грузопотоков, пассажиропотоков.	Хорошо	
22.02	Составление расписания движения на маршруте.	Хорошо	
24.02	Составление договора «права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты). Оценка качества обслуживания клиентов (пассажиров)	Хорошо	
25.02	Выписка и оформление путевых листов Характеристика внутреннего рынка автотранспортных услуг.	Хорошо	
27.02	Участие в выпуске подвижного состава на линию. Разработка рациональных маршрутов перевозки грузов	Хорошо	
28.02	Составление графика работы водителей Составление график выпуска подвижного состава на линию	Хорошо	

1.03	Участие в оформлении договоров на перевозку грузов, в составлении сменно-суточного плана перевозок Анализ показателей качества обслуживания клиентов	Хорошо	
2.03	Анализ показателей качества обслуживания клиентов	Хорошо	
3.03	Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения.	Хорошо	
4.03	Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения.	Хорошо	
6.03	Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта.	Хорошо	
7.03	Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта.	Хорошо	
9.03	Инструктаж водителей перед выездом на линию Выбирать методы диагностики, выбирать необходимое диагностическое оборудование и инструмент	Хорошо	
10.03	Инструктаж водителей перед выездом на линию	Хорошо	
11.03	Анализ принимаемых диспетчерских решений.	Хорошо	
13.03	Анализ принимаемых диспетчерских решений.	Хорошо	
14.03	Контроль выполнения заданий водителями.	Хорошо	
15.03	Контроль выполнения заданий водителями.	Хорошо	
16.03	Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения.	Хорошо	
17.03	Оформление договора «Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты).	Хорошо	
18.03	Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения.	Хорошо	
20.03	Оформление договора «Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты).	Хорошо	
21.03	Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта.	Хорошо	
22.03	Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта.	Хорошо	
24.03	Оформление паспорта маршрута. Выбирать методы диагностики, выбирать необходимое диагностическое оборудование и инструмент	Хорошо	
24.03	Оформление паспорта маршрута.	Хорошо	

25.03	Анализ регулярных и нерегулярных рейсов.	Хорошо	<i>Токарев</i>
27.03	Анализ принимаемых диспетчерских решений.	Хорошо	<i>Токарев</i>
28.03	Анализ регулярных и нерегулярных рейсов.	Хорошо	<i>Токарев</i>
29.03	Анализ принимаемых диспетчерских решений.	Хорошо	<i>Токарев</i>
30.03	Составление ведомостей учёта топливно-смазочных материалов	Хорошо	<i>Токарев</i>
31.03	Составление ведомостей учёта топливно-смазочных материалов	Хорошо	<i>Токарев</i>
1.04	Проанализировать расчётные показатели для составления расписания движения автотранспортных средств. Произвести расчет сменных заданий водителям	Хорошо	<i>Токарев</i>
3.04	Выявлять по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния ходовой части и механизмов управления автомобилей, тормозной системы делать на их основе прогноз возможных неисправностей	Хорошо	<i>Токарев</i>
4.04	Выявлять по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния ходовой части и механизмов управления автомобилей, тормозной системы делать на их основе прогноз возможных неисправностей	Хорошо	<i>Токарев</i>
5.04	Обобщение полученных материалов. Подготовка и оформление отчета о практике	Хорошо	<i>Токарев</i>
	<i>Оформление отчёта практики</i>	Хорошо	<i>Токарев</i>
<i>последний день</i>	<i>Дифференцированный зачет</i>	Хорошо	<i>Токарев</i>

*Токарев*

Токарев.А.Г.



## Характеристика прохождения учебной практики студента

Студент Токарев Матвей Александрович

3 курс С-ОП-20

(ФИО студента)

№ курса/группы

Проходил практику с «12» января 2023г по «5» апреля 2024

На базе ООО «ТК-Энергия»

в подразделении транспортно-логистическом

За период прохождения практики студент посетил 144 дней, из них по уважительной причине не отсутствовал, пропусков без уважительной причины не было.

Студент соблюдал трудовую дисциплину и правила техники безопасности. Не нарушал трудовую дисциплину и правила техники безопасности.

Студент со следующими видами работ справился: со всеми видами поставленных задач.

За время прохождения практики показал, что Токарев Матвей Александрович Хорошо справляется с поставленными задачами, так же, проявил умение работать в команде, имеет высокий уровень поведения, показал высокую степень умений сформированную в профессиональной деятельности, так же, ответственность в поставленных задачах.

В отношении выполнения трудовых заданий проявил себя как ответственный сотрудник

Директор

Должность наставника/куратора

Токарев А.Г.

подпись

Токарев.А.Г

И.О. Фамилия





Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
 высшего образования  
 «Валдайский государственный университет»  
 (ФГОУ ВО «ВГУ»)

**НАПРАВЛЕНИЕ НА ПРАКТИКУ**

Организуемая Федеральным Агентством  
 Республики Беларусь  
 Министерством образования и науки Республики Беларусь  
 в соответствии с Законом Республики Беларусь от 10.11.2009  
 № 193-З «О профессиональной деятельности педагогов  
 высшей школы» и постановлением Министерства  
 образования Республики Беларусь от 12.01.2012  
 № 12/01-2012 «Об организации практики студентов  
 высшей школы в Республике Беларусь»  
 Присваивается специальность Квалификационный класс



Отметки о выполнении и сроках поставки

Наименование предприятия	Отметка о выполнении в квартал
ООО «ИТЭ ЭМПРИС»	выполнено
ООО «ИТЭ ЭМПРИС»	выполнено

