**Гр 2.3 Теоретическая подготовка водителей категории ВС.(3часа)**

**Тема : Организация труда водителей.**

Важным условием высокопроизводительной работы водителей является рациональная организация транспортного процесса, которая предусматривает выполнение основной задачи автомобильного транспорта – наиболее полное удовлетворение потребностей заказчиков в перевозках грузов.

Организация труда водителей должна обеспечивать: четкую работу автотранспортных средств; безопасность грузов; полное использование нормы рабочего времени за учетный период; соблюдение установленных трудовым законодательством продолжительности рабочего дня, порядка предоставления отдыха и перерывов в работе для приема пищи; высокую производительность труда.

Работа водителя грузового автомобиля осуществляется по следующей схеме:

-подготовительно-заключительные работы, выполняемые водителем на автотранспортном предприятии перед выездом на линию и по возвращении на автотранспортное предприятие;

- время на проведение предрейсового медицинского осмотра;

- транспортный процесс, включающий движение автомобиля и погрузочно-разгрузочные работы.

Подготовительно-заключительные работы, занимая незначительный удельный вес в структуре рабочего времени водителя, являются вместе с тем важным элементом трудового процесса. Они выполняются на следующих участках рабочей зоны автотранспортного предприятия: стоянки автомобилей, заправки автомобилей топливно-смазочными материалами, оформления путевых документов, на контрольно-техническом пункте. С целью сокращения затрат времени предусматривается рациональная схема расстановки автомобилей на стоянке, оперативная связь между диспетчерской, контрольно-техническим пунктом, зонами ТО и ТР и другими участками рабочей зоны, обязательное использование различных систем подогрева двигателей автомобилей в холодное время года и другие мероприятия.

В целом состав рабочего времени водителя выглядит следующим образом:

|  |  |
| --- | --- |
| 1 | Время управления автомобилем |
| 2 | Время остановок для кратковременного отдыха от управления автомобилем в пути и на конечных пунктах |
| 3 | Подготовительно-заключительное время для выполнения работ перед выездом  на линию и после возвращения с линии в организацию, а при междугородных  перевозках - для выполнения работ в пункте оборота или в пути (в месте стоянки) перед началом и после окончания смены. |
| 4 | Время проведения медицинского осмотра водителя перед выездом на линию  и после возвращения с линии. |
| 5 | Время стоянки в пунктах погрузки и разгрузки грузов. |
| 6 | Время простоев не по вине водителя. |
| 7 | Время проведения работ по устранению возникших в течение работы на линии  эксплуатационных неисправностей автомобиля, а также регулировочных работ  в полевых условиях при отсутствии технической помощи. |
| 8 | Время охраны груза и автомобиля во время стоянки на конечных и промежуточных пунктах при осуществлении междугородных перевозок, в случае если такие обязанности предусмотрены трудовым договором (контрактом), заключенным с водителем. |
| 9 | Время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем при направлении в рейс двух водителей. |
| 10 | Время в других случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации. |

При осуществлении подготовительно-заключительных работ водитель перед выездом на линию осматривает и принимает автомобиль (прицеп, полуприцеп), проверяет наличие комплекта инструментов и приспособлений, необходимых для нормальной эксплуатации подвижного состава на линии, и т.д.

В диспетчерской водитель получает сведения о местонахождении ближайших автозаправочных станций по пути следования, уточняет адреса и наименование пунктов погрузки и разгрузки, выясняет прогноз погоды и дорожную обстановку на обслуживаемых маршрутах. В операционном зале должна быть оформлена схема города (района) с указанием главных улиц, площадей, проездов, дорог, населенных пунктов, обозначением основных пунктов погрузки и разгрузки, а также рациональных маршрутов движения до основных объектов, обслуживаемых автотранспортным предприятием.

Режим труда и отдыха водителей, осуществляющих перевозки, устанавливают в соответствии с Положением о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденным постановлением Министерства труда и социального развития РФ от 25.06.99 №16 (с изм. на 23.10.01). Действие этого Положения распространяется на водителей, работающих по трудовому договору (контракту) на автомобилях, принадлежащих зарегистрированным на территории Российской Федерации организациям независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, ведомственной подчиненности (за исключением водителей, занятых на международных перевозках, а также работающих в составе вахтовых бригад при вахтовом методе организации работ), предпринимателям, осуществляющим на территории Российской Федерации перевозки грузов с коммерческой целью, а также использующим автомобили для обеспечения собственных производственных нужд.

В течение рабочего времени водитель должен выполнять свои трудовые обязанности в соответствии с условиями трудового договора (контракта), трудовым распорядком или графиком работы.

Нормальная продолжительность рабочего времени водителей не может превышать 40 часов в неделю.

Для водителей, работающих на пятидневной рабочей неделе с двумя выходными днями, продолжительность ежедневной работы (смены) не может превышать 8 часов, а для работающих на шестидневной рабочей неделе с одним выходным днем – 7 часов.

В тех случаях, когда по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, водителям может устанавливаться суммированный учет рабочего времени (как правило, за месяц). Решение об установлении суммированного учета рабочего времени принимается работодателем по согласованию с соответствующим выборным профсоюзным органом или иным уполномоченным работниками представительным органом, а при их отсутствии – по согласованию с работником, закрепляемому в трудовом договоре (контракте) или приложении к нему.

При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневной работы (смены) водителям может устанавливаться не более 10 часов.

В случае, когда при осуществлении междугородной перевозки водителю необходимо дать возможность доехать до соответствующего места отдыха, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена до 12 часов.

Если пребывание водителя в автомобиле предусматривается продолжительностью более 12 часов, в рейс направляются два водителя. При этом такой автомобиль должен быть оборудован спальным местом для отдыха водителя. Одновременная работа в автомобиле двух водителей при отсутствии в автомобиле специального места для отдыха водителей запрещается.

При привлечении к сверхурочным работам общая продолжительность ежедневной работы смены не должна превышать 12 часов. Сверхурочные работы применяются в порядке, установленном законодательством (ст.99 Трудового кодекса РФ).

Ежедневная продолжительность управления автомобилем в течение периода ежедневной работы (смены) не может превышать 9 часов, а в условиях горной местности при перевозке тяжеловесных, длинномерных и крупногабаритных грузов не может превышать 8 часов.

При суммированном учете рабочего времени решением работодателя, согласованным с соответствующим выборным профсоюзным органом или иным уполномоченным работниками представительным органом (а при их отсутствии – с работником), не более двух раз в неделю ежедневная продолжительность управления автомобилем может быть увеличена до 10 часов. При этом суммарная продолжительность управления автомобилем за две недели подряд на должна превышать 90 часов.

После первых трех часов непрерывного управления автомобилем (например, на междугородных перевозках) предусматривается остановка для кратковременного отдыха водителя продолжительностью не менее 15 минут; в дальнейшем остановка такой продолжительности предусматривается не более чем через каждые два часа. При остановке на перерыв для отдыха и питания указанное дополнительное время для кратковременного отдыха водителю не предоставляется.

Частота перерывов в управлении автомобилем для кратковременного отдыха водителя и их продолжительность указывается в задании по времени на движение и стоянку автомобиля.

При предоставлении водителю перерыва для отдыха и питания указанные остановки для отдыха не предусматриваются.

Состав и продолжительность подготовительно-заключительных работ, включаемых в подготовительно-заключительное время и время проведения медицинского осмотра водителя, устанавливаются работодателем по согласованию с соответствующим выборным профсоюзным органом или иным уполномоченным работниками представительным органом, а при их отсутствии – по согласованию с работником, закрепляемому в трудовом договоре (контракте) или приложении к нему.

Время охраны груза и автомобиля засчитывается водителя в рабочее время в размере не менее 1/3. Конкретная продолжительность времени охраны груза и автомобиля, засчитываемого водителю в рабочее время, устанавливается работодателем по согласованию с соответствующим выборным профсоюзным органом или иным уполномоченным работниками представительным органом, а при их отсутствии – по согласованию с работником, закрепляемому в трудовом договоре (контракте) или приложении к нему.

Если перевозка на одном автомобиле осуществляется двумя водителями, время на охрану груза и автомобиля учитывается в рабочее время только одному водителю. Соглашением между работодателем и водителем может быть установлен иной порядок учета времени стоянки с одновременной охраной груза и автомобиля.

Время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем при направлении в рейс двух водителей, засчитывается ему в рабочее время в размере не менее 50 %. Конкретная продолжительность времени присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем при направлении в рейс двух водителей, засчитываемого в рабочее время устанавливается работодателем по согласованию с соответствующим выборным профсоюзным органом или иным уполномоченным работниками представительным органом, а при их отсутствии – по согласованию с работником, закрепляемому в трудовом договоре (контракте) или приложении к нему.

Время отдыха водителей устанавливается и в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации.

Водители пользуются правом на:

1. Перерывы в течение рабочей смены для отдыха и питания.
2. Ежедневный отдых.
3. Еженедельный отдых.
4. Отдых в праздничные дни.
5. Ежегодный оплачиваемый отпуск и дополнительные отпуска в порядке, установленном законодательном Российской Федерации, коллективным договором (соглашением).
6. Отдых в других случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Водителям предоставляется перерыв для отдыха и питания не более 2 часов, как правило, в середине рабочей смены, не позднее чем через 4 часа после начала работы. При установленной графиком продолжительности ежедневного рабочего времени более 8 часов водителю предоставляется два перерыва для отдыха и питания общей продолжительностью не более 2 часов. Конкретная продолжительность перерыва для отдыха и питания (общая продолжительность перерывов) устанавливается работодателем по согласованию с соответствующим выборным профсоюзным органом или иным уполномоченным работниками представительным органом, а при их отсутствии – по согласованию с работником, закрепляемому в трудовом договоре (контракте) или приложении к нему.

Продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха вместе с временем перерыва для отдыха и питания должна быть не менее двойной продолжительности времени работы в предшествующий отдыху рабочий день (смену).

На международных перевозках при суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха в пунктах оборота или в промежуточных пунктах может быть установлена не менее продолжительности времени предшествующей смены, а если экипаж автомобиля состоит из двух водителей, - не менее половины времени этой смены с соответствующим увеличением времени отдыха непосредственно после возвращения к месту постоянной работы.

Еженедельный непрерывный отдых должен непосредственно предшествовать или непосредственно следовать за ежедневным отдыхом, при этом суммарная продолжительность времени отдыха вместе с временем перерыва для отдыха и питания в предшествующий день должна составлять не менее 42 часов.

При суммированном учете рабочего времени еженедельные дни отдыха устанавливаются в различные дни недели согласно графикам сменности, при этом число дней еженедельного отдыха в текущем месяце должно быть не менее числа полных недель этого месяца.

В случае установления водителям при суммированном учете рабочего времени рабочих смен продолжительностью свыше 10 часов продолжительность еженедельного отдыха может быть сокращена, но не менее чем до 29 часов. В среднем за учетный период продолжительность еженедельного непрерывного отдыха должна быть не менее 42 часов.

В праздничные дни допускается работа водителей, если эти дни предусмотрены графиками сменности как рабочие, в случаях, когда приостановка работы невозможна по производственно-техническим условиям (непрерывно действующие организации), на работах, связанных с необходимостью обслуживания населения, и при выполнении неотложных ремонтных и погрузочно-разгрузочных работ.

При суммированном учете рабочего времени работа в праздничные дни по графику включается в норму рабочего времени учетного периода. Графики работы составляют для всех водителей ежемесячно на каждый день или смену с ежедневным и суммированным учетом рабочего времени и доводятся до сведения водителей за две недели до введения их в действие. В них устанавливается время начала, окончания и продолжительность ежедневной работы, время перерывов для отдыха и питания, а также время, предоставляемое для межсменного и еженедельного отдыха. График работы (сменности) водителей утверждается администрацией автотранспортного предприятия. Об изменении графика работы водителя он должен быть поставлен в известность не менее чем за сутки до начала работы.

Автотранспортное предприятие обязано обеспечить минимальные, в пределах установленных норм, затраты времени на подготовку автотранспорта к выезду. Оформление путевой документации.

Отдел эксплуатации автотранспортного предприятия, выполняющего грузовые перевозки, с целью обеспечения безопасности движения автотранспорта осуществляет:

1. Предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры водителей с обязательной отметкой об их проведении в путевом листе.
2. Обеспечение водителей перед выездом в рейс рекомендуемым расписанием движения и схемой маршрута с указанием опасных мест.
3. Анализ выполнения всех предусмотренных рейсов.
4. Регулярные проверки наличия водительских удостоверений и ежедневное информирование водителей при выезде в рейс о погоде и условиях проезда (туман, гололед и т.д.) с обязательной отметкой в путевом листе.
5. Установление пониженных скоростей, а при необходимости прекращение движения, если дорожные или метеорологические условия (разрушение дорожного покрытия, гололед, сильный снегопад, туман, заносы и т.д.) представляют угрозу безопасности грузов.
6. Контроль за режимом труда и отдыха водителей.
7. Установление режима работы и места отдыха в пути следования при направлении водителей в разовые дальние рейсы или командировки.
8. Контроль за работой подвижного состава на линии, соблюдением водителями «Правил дорожного движения».
9. Медицинское переосвидетельствование водителей в установленные сроки.
10. Принятие необходимых мер по соблюдению установленных норм грузоподъемности, не превышающей общую грузоподъемность транспортного средства, указанную в технической характеристике автомобиля данной марки.

В зависимости от характера грузопотоков, протяженности маршрутов и режима работы автотранспорта применяются различные формы организации труда водителей.

Работа водителей организуется по индивидуальному или бригадному методу организации труда.

Бригады водителей создаются по принципу обслуживаемых объектов путем объединения водителей, занятых вывозом продукции с предприятий-изготовителей, железнодорожных станций, торгово-посреднических предприятий и т.д. Руководство бригадой осуществляет бригадир. Состав бригады и количество подвижного состава, закрепленного за ней, определяется исходя из объема и характера перевозок, а также режима работы пунктов переработки грузов.

На регулярных междугородных маршрутах должны применяться следующие системы организации труда водителей:

- одиночная езда – в автомобиле в течение всего оборота на маршруте работает один водитель. Применяется, как правило, на маршруте, где оборот автомобиля совершает в течение рабочей смены водителя;

- сменная езда – автомобиль обслуживается бригадой водителей, смена которых производится на границах смежных участков, устанавливаемых в пунктах расположения автотранспортных предприятий или других населенных пунктах. Каждый водитель работает в одном автомобиле на определенном участке маршрута. Применяется на маршрутах протяженностью более 250 км;

- сменно-групповая езда – за несколькими автомобилями закрепляют бригаду водителей, каждый водитель работает на разных автомобилях, но на определенном участке маршрута. Применяется на маршрутах протяженностью более 250 км.

Для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя на грузовых автотранспортных средствах устанавливаются тахографы. Правила использования тахографов на автомобильном транспорте в Российской Федерации утверждены приказом Министра транспорта РФ от 07.07.1998 № 86. Они были разработаны и введены в действие в целях реализации постановления Правительства РФ от 03.08.1996 № 922 «О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом», которым было предусмотрено оснащение вновь изготавливаемых грузовых автотранспортных средств с полной массой свыше 15 тонн, предназначенных для междугородных и международных перевозок, тахографами с 1 января 1998 г.

Тахографы, применяемые на грузовых автомобилях, предназначенных для междугородных и международных перевозок, должны соответствовать требованиям Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). В связи с установкой тахографов на транспортных средствах на водителей и руководство транспортных организаций возлагается ряд обязанностей (см. таблицу).

|  |  |
| --- | --- |
| **Обязанности водителей** | **Обязанности транспортной**  **организации** |
| 1. Обеспечение правильной эксплуатации тахографа, его своевременное включение и переключение ручек тахографа на  соответствующие режимы работы. | 1. Выдача водителям достаточного количества регистрационных листов установленного образца, пригодных для использования в тахографе, которым  оборудовано транспортное средство, имея при этом в виду персональный характер регистрационных листов. |
| 2. Своевременная установка, замена  и надлежащее заполнение регистрационных листов, а также обеспечение их сохранности. | 2. Хранение заполненных регистрационных листов каждого водителя в течение не менее чем 12 месяцев со дня последней записи и свидетельства о поверках тахографов - в течение 3 лет с момента их выдачи. |
| 3. Использование регистрационных листов каждый день, в течение которого он управлял транспортным средством, начиная с момента его приемки. | 3. Анализ данных в регистрационных листах и, в случае установления нарушений, принятие мер по их пресечению. |
| 4. При выходе тахографов из строя ведение записи режима труда и отдыха на обороте своего регистрационного листа от руки с использованием нанесенной на него сетки с соответствующими графическими обозначениями и информирование об этом транспортной организации. | 4. Предъявление заполненных регистрационных листов каждого водителя для контроля сотрудникам инспектирующих органов. |
| 5. Наличие и предъявление для контроля сотрудникам инспектирующих органов заполненные регистрационные листы за текущую неделю и за последний день предшествовавшей недели, в течение которого он управлял транспортным средством. | 5. Обеспечение исправности тахографов, установленных на транспортных средствах. |
| 6. Предоставление возможности  сотрудникам инспектирующих органов  производить контроль оттиска клейма и установленных на тахографах табличек с параметрами его настройки. |  |

Водитель должен знать:

1. Назначение, устройство, принцип действия и работу агрегатов, механизмов и приборов обслуживаемых автомобилей.
2. Правила дорожного движения и технической эксплуатации автомобилей.
3. Причины, способы обнаружения и устранения неисправностей, возникших в процессе эксплуатации автомобиля.
4. Порядок проведения технического обслуживания и правила хранения автомобилей в гаражах и на открытых стоянках.
5. Правила эксплуатации аккумуляторных батарей и автомобильных шин.
6. Правила обкатки новых автомобилей и после капитального ремонта.
7. Правила перевозки грузов, в т.ч. скоропортящихся и опасных.
8. Влияние погодных условий на безопасность вождения автомобиля.
9. Способы предотвращения дорожно-транспортных происшествий.
10. Устройство радиоустановки и компостеров.
11. Правила подачи автомобилей под погрузку-разгрузку.
12. Правила заполнения первичных документов по учету работы обслуживаемого автомобиля.

Если ***водитель осуществляет перевозки опасных грузов,***то ему необходимо знать:

1. Общие требования, предъявляемые к перевозке опасных грузов, и свои обязанности.
2. Основные виды опасности.
3. Превентивные меры и меры безопасности, соответствующие различным видам опасности.
4. Меры, принимаемые после дорожно-транспортного происшествия (первая помощь, безопасность дорожного движения, основные знания в области использования защитного оборудования, пр.).
5. Знаки и маркировку для обозначения опасности.
6. Назначение технического оборудования транспортного средства и управления им.
7. Поведение транспортного средства с цистернами или контейнерами-цистернами во время движения, включая перемещение груза.

**Задание:**

**1)Какой вид деятельности при выполнении грузовых перевозок подлежит лицензированию?**

**2)Какие требования предъявляются к режиму труда и отдыха водителя?**

**3)Что должен знать водитель при работе на автомобиле?**

**Тема: Перевозка грузов специализированным подвижным составом?**

К *специализированному подвижному составу*(СПС) относятся АТС, приспособленные для перевозки одного или нескольких видов однородных грузов и оборудованные различными приспособлениями и устройствами, обеспечивающими сохранность грузов и механизацию или автоматизацию выполнения ПРР. Основные типы СПС приведены в табл. 6.2.

К достоинствам использования СПС можно отнести:

повышение сохранности груза за счет исключения воздействия на груз окружающей среды;

снижение вредных последствий перевозки на окружающую среду и людей (пыление, испарения и т.д.);

снижение доли ручного труда при выполнении ПРР;

уменьшение расходов на тару и упаковку.

К недостаткам использования СПС можно отнести:

снижение на 10...20% грузоподъемности АТС;

повышенная в 1,5 — 2 раза стоимость СПС по сравнению с базовым универсальным ПС;

невозможность загрузки СПС в обратном направлении.

Таким образом, эффективность использования СПС должна определяться как с учетом производительности и себестоимости эксплуатации СПС в АТО, так и с учетом снижения себестоимости выполнения ПРР и затрат грузоотправителя на подготовку груза.

При необходимости достижения максимальной производительности ПС область эффективного использования СПС можно оценить по равноценному расстоянию перевозки

где *tп-p —*время, на которое сокращается простой при выполнении ПРР на СПС; *qн —*величина снижения грузоподъемности СПС по сравнению с универсальным АТС.

При расстоянии перевозки, меньше /р, СПС будет обеспечивать большую производительность по сравнению с универсальным ПС.

При необходимости обеспечения минимальных затрат на перевозки следует использовать критерий равноценной себестоимости:

где СПОСТ, Спер — изменение соответственно постоянной и переменной составляющей себестоимости перевозок при использовании СПС.

*Время простоя СПС при выполнении ПРР*обычно устанавливается по аналогии с бортовым ПС, самосвалами или фургонами. При наличии специализированного оборудования нормативное время простоя может устанавливаться исходя из его производительности. Для цистерн время простоя под погрузкой или разгрузкой можно ориентировочно принять исходя из норматива 4 мин/т.

**Ответить на вопросы**

**1)Какие преимущества нужно отметить при использовании СПС?**

**2)Какие недостатки имеет перевозка СПС?**

**Тема: перевозки тарно-штучных грузов.**

Перевозки тарно-штучных грузов занимают первое место среди автомобильных перевозок других видов грузов. Можно выделить две основные технологии, используемые при перевозке тарно-штучных грузов:

• помашинные отправки;

• мелкопартионные перевозки.

При *помашинных отправках*используют универсальный ПС. В зависимости от требований к защите груза от внешних воздействий можно использовать бортовые АТС, универсальные и специализированные фургоны или контейнеры.

При *мелкопартионных перевозках,*как правило, обслуживают клиентов, не имеющих механизированные ПРП. В этом случае наиболее целесообразно использовать ПС, оборудованный погру-зочно-разгрузочными приспособлениями. Чаще всего на ПС устанавливают:

консольные крановые установки с шарнирно-сочлененной стрелой, балочной или неповоротными стрелами;

портальные крановые установки;

устройства бескранового типа (съемные кузова);

грузоподъемный борт;

комбинированные устройства.

Основным способом повышения эффективности перевозки тарно-штучных грузов является максимально возможное *укрупнение грузовых единиц.*Для этого используют контейнеры, поддоны и пакеты. При этом повышение трудоемкости подготовки грузов к перевозке компенсируется снижением простоев АТС при погрузке и разгрузке и существенно облегчает процесс оформления документов. Например, если в АТС грузоподъемностью 10 т перевозить груз с массой грузового места 10 кг, для выполнения ПРР потребуется выполнить 2 000 грузовых операций. Формирование транспортных пакетов массой 1 т сокращает число операций в 100 раз. Использование контейнеров доводит число грузовых операций до минимума.

Грузы, которые по своим размерам и свойствам могут быть сформированы в пакеты, должны предъявляться к перевозке, как правило, в пакетированном виде. *Пакетирование груза*чаще всего выполняет грузовладелец до предъявления груза к перевозке. Однако в логистических системах доставки пакетирование могут выполнять и другие участники перевозочного процесса, например на терминале для повышения эффективности выполнения транспортно-грузовых работ. Пакеты, предъявляемые к перевозке, должны отвечать требованиям стандартов и технических условий.

Поддоны для перевозки пакетированных грузов могут принадлежать перевозчику, грузоотправителю или грузополучателю (если

стоимость транспортной упаковки включена в стоимость товара). Как правило, поддоны, принадлежащие грузоотправителю, должны быть после перевозки возвращены владельцу. При постоянных перевозках для повышения ответственности перевозчика целесообразно поддоны перевести в оборотный фонд.

При перевозке грузов в пакетах в ТТН помимо основных реквизитов указывают:

число пакетов;

вид упаковки отдельных мест;

тип поддона в соответствии со стандартом или техническими условиями;

масса нетто груза в пакете;

масса брутто пакетов.

Прием и сдача грузов пакетами перевозчиком осуществляется по числу пакетов с их наружным осмотром для проверки целостности без их расформирования и взвешивания.

*Нормы времени простоя ПС*устанавливаются отдельно для пунктов погрузки и разгрузки. Для бортовых АТС время на погрузку или разгрузку груза массой до 1 т включительно можно принять ориентировочно 12 мин, свыше 1 т за каждую полную или неполную тонну добавляется 2 мин. Для фургонов и других АТС, загрузка или разгрузка которых осуществляется через боковые проемы, за массу груза до 1т — 13 мин, сверх 1 т за каждую полную или неполную тонну добавляется 3 мин.

Отдельные ведомства используют для собственных подразделений свои нормативы, которые учитывают номенклатуру перерабатываемых грузов, особенности организации и приемы работ, а также используемые технические средства.

Предъявляемый к перевозке груз должен быть подготовлен в соответствии с ГОСТ 26653 — 90 «Подготовка генеральных грузов к транспортированию. Общие требования», с учетом требований стандартов на продукцию, Правил перевозок грузов и другой нормативной документации. Подготовка груза к перевозке должна обеспечивать:

сохранность груза на всем протяжении перевозки и безопасность ПС и окружающей среды;

максимальное использование грузоподъемности и (или) грузовместимости ПС и грузоподъемных механизмов;

необходимую прочность упаковки груза при штабелировании и перегрузочных операциях;

удобство проведения грузовых операций, крепления и размещения на АТС и складах.

Грузоотправитель отвечает за последствия недостатков тары и внутренней упаковки грузов (бой, поломка, деформация, течь и т.п.), а также применение тары и упаковки, не соответствующей свойствам груза, его массе или установленным стандартам.

При планировании загрузки ПС тарно-штучными грузами необходимо следить за соблюдением *норм предельно допустимых нагрузок на оси АТС,*так как их нарушение может повлечь наложение штрафа на водителя и перевозчика. Распределение осевых нагрузок между осями зависит от продольного размещения груза в кузове ПС, особенно если груз имеет относительно большую единичную массу. В этом случае, даже при соблюдении разрешенной полной массы АТС, какая-либо из осей может быть перегружена

При размещении тарно-штучных грузов в кузове АТС необходимо учитывать, что груз, как правило, укладывают в один ярус (кроме крытых АТС). Штучный груз должен быть уложен без промежутков. При наличии промежутков между местами груза следует использовать надежные прокладки. Тара с жидким грузом должна устанавливаться пробкой вверх. Возвышение груза над бортом АТС не должно превышать 1/3 его высоты. Штучные грузы, возвышающиеся над бортами кузова необходимо увязывать крепким исправным такелажем. Крепление груза должно исключить его перемещение и опрокидывание в процессе перевозки.

Полуприцепы должны загружаться с передней части, а разгружаться с задней.

Длинномерные грузы перевозят на автомобилях с прицепами-роспусками, к которым груз должен надежно крепиться. При одновременной перевозке длинномерных грузов различной длины более короткие грузы должны располагаться сверху.

Металлопрокат (рельсы, пруток, профильный прокат, трубы диаметром до 350 мм и т.п.), чушки цветных металлов, медные и никелевые катоды, мотки проволоки должны поставляться к перевозке в пакетах.

Грузоотправитель обязан до предъявления к перевозке железобетонных изделий выдать перевозчику грузовые характеристики изделий и условия их строповки и складирования, в которых указывают:

наименование изделия, его марку, массу и размеры;

схему складирования и число ярусов, допускаемое в штабеле, исходя из прочностных характеристик изделия;

размеры прокладок;

схему строповки с указанием предельных углов отклонения ветвей стропа от вертикали;

данные по захватным приспособлениям;

особые условия при ПРР и размещении груза.

**Вопросы**

**1)Что такое помашинные отправки?**

**2)Что такое мелкопартионные перевозки?**

**3)Как перевозится металлопрокат?**

**4)Как укладывается штучный груз?**

Ответы выслать на эл.почту ieliena.zhukova.64@mail.ru

Или по номеру тел: 89082004500 (Viber или WhatsApp)

**Ответить до 06.05.2020**