

Аннотация

Выпускная квалификационная работа на тему: «Совершенствование работы службы безопасности движения на автотранспортном предприятии ООО «Лунинское АТП»» содержит 86 страниц пояснительной записки, 16 рисунков, 3 таблицы, 24 источника литературы и 6 листов формата А3 графической части.

Ключевые слова: автотранспортное предприятие, безопасность дорожного движения, перевозка пассажиров.

Объект исследования – автотранспортное предприятие ООО «Лунинское АТП».

Целью выпускной квалификационной работы является анализ работы службы безопасности движения на автотранспортном предприятии и разработка мероприятий по совершенствованию ее функционирования. Предлагаемые решения имеют практический характер и могут быть рекомендованы к внедрению в организацию деятельности предприятия.

					<i>ВКР–2069059–23.03.01–130618–17</i>			
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>				
<i>Зав.каф.</i>		<i>Ильина И.Е.</i>			<i>СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАБОТЫ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ ООО «ЛУНИНСКОЕ АТП»</i>	<i>Лит.</i>	<i>Лист</i>	<i>Листов</i>
<i>Руковод.</i>		<i>Подшивалова К.С.</i>					4	86
<i>Консульт.</i>						<i>ПГУАС, каф. ОБД, гр. ТП-41</i>		
<i>Н. Контр.</i>		<i>Ильина И.Е.</i>						
<i>Студент</i>		<i>Земцов А.А.</i>						

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1. Организация работы службы безопасности движения на автотранспортном предприятии	8
1.1. Роль и задачи службы безопасности движения	8
1.2. Структура и численность службы безопасности движения	9
1.3. Виды работ, выполняемые сотрудниками служб безопасности движения	13
1.4. Права сотрудников ведомственных служб безопасности движения	16
1.5. Организация работы по предупреждению аварийности в автотранспортных предприятиях	17
2. Характеристика автотранспортного предприятия ООО «Лунинское АТП»	26
2.1. Общая характеристика предприятия	26
2.2. Анализ деятельности предприятия	29
3. Совершенствование организации работы службы безопасности движения на автотранспортном предприятии	35
3.1. Организация работы кабинета безопасности движения	36
3.2. Организация учета дорожно-транспортных происшествий	40
3.3. Организация контроля за работой водителя на линии	47
3.4. Проведение служебного расследования ДТП	51
3.5. Планирование работы по предупреждению аварийности на автомобильном транспорте	57
4. Экология и безопасность жизнедеятельности	72
4.1. Анализ основных негативных воздействий автомобильного транспорта на окружающую среду	72
4.2. Соблюдение норм труда и отдыха водителя для обеспечения безопасности перевозок пассажиров автобусами	75
4.3. Техника безопасности перед выездом на линию	78
4.4. Санитарно-гигиенические условия труда водителя	79
4.5. Обеспечение надёжности водителей автобусов	81
4.6. Требования пожарной безопасности для предприятий транспорта	82
Заключение	84
Литература	85

					ВКР–2069059–23.03.01–130618–17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		5

ВВЕДЕНИЕ

Ежегодно во всем мире дорожно-транспортные происшествия уносят сотни тысяч человеческих жизней, а еще большее количество людей получают травмы и увечья. Кроме морального ущерба, ДТП наносят огромный материальный ущерб.

Проблема снижения количества ДТП является чрезвычайно сложной. Она носит многоплановый, комплексный характер. Для решения этой проблемы в нашей стране создана и получила развитие государственная система обеспечения безопасности дорожного движения. Но вместе с тем основная практическая работа по предупреждению ДТП проводится на автотранспортных предприятиях, фирмах, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров, частными автоперевозчиками. Для этого на предприятиях и в организациях создаются службы обеспечения безопасности движения.

Но работа по профилактике аварийности на предприятиях не сводится только лишь к функционированию специальной службы. Значимость проблемы, ее масштабы требуют привлечения внимания к этим вопросам представителей других служб и подразделений предприятия, причем на сотрудников службы безопасности движения (СБД) возложена задача по планированию, контролю и методическому руководству всей этой работой.

Чтобы ясно представить значение профилактических мероприятий по борьбе с аварийностью на автомобильном транспорте, надо знать основные причины возникновения ДТП, выявленные путем анализа причин ДТП и нарушений ПДД. Важная роль в этой работе отводится системе «ВАДС». При этом следует обратить внимание на недостаточную профессиональную подготовленность водителей, психофизиологическую и моральную стороны личности, несоответствие технического состояния подвижного состава требованиям безопасности, недостаточную организованность и культуру эксплуатации, режим труда и отдыха водителей.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		6

Вся работа, проводимая на автопредприятии по предупреждению ДТП в административном порядке, возлагается руководителем предприятия. Руководитель автотранспортного предприятия (АТП) занимается широким кругом вопросов, начиная с утверждения различных документов и кончая систематическим контролем исполнения. При этом значительное внимание им уделяется непосредственной организации и личному руководству.

Большая роль в деле повышения уровня безаварийной работы автомобилей предприятия принадлежит службе эксплуатации, проводящей обследование дорожных условий, инструктажи водителей, контроль за работой водителей на линии. Существуют аналогичные задачи и у технической службы предприятия. А именно – контроль технического состояния транспортных средств (ТС) при проведении ТО и Р, выпуске на линию и возврате ТС в гараже. Организация технической помощи на линии. Главными же задачами самой службы безопасности АТП следует отнести – подготовка, переподготовка и повышение квалификации водителей. Учет и анализ дорожно-транспортных происшествий на предприятии, служебное расследование ДТП.

					<i>ВКР-2069059-23.03.01-130618-17</i>	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		7

ГЛАВА 1. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ

1.1. Роль и задачи службы безопасности движения

В нашей стране создается государственная система обеспечения безопасности дорожного движения. В этой системе функционирует широко развитая сеть ведомственных служб обеспечения безопасности движения. Целесообразность создания подобных служб обусловлена масштабами аварийности на автомобильном транспорте, материальными и моральными потерями, которые сопутствуют дорожно-транспортным происшествиям.

В отдельных министерствах и ведомствах, имеющих крупные автотранспортные предприятия, накоплен значительный опыт работы собственных ведомственных служб безопасности движения. Особенно большая работа проведена в этом направлении на транспорте общего пользования, в частности, в Министерстве автомобильного транспорта России.

Вопросы обеспечения безопасности движения на автомобильном транспорте всегда были в сфере внимания партийных и государственных органов. В частности, большое внимание уделялось этому вопросу в органах, управляющих автомобильным транспортом.

Целью создания службы безопасности дорожного движения в министерствах и ведомствах является организация работы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и повышению эффективности использования транспортных средств в подведомственных предприятиях. Определение цели службы показывает, что работникам ведомственной службы безопасности движения должны распространять свою деятельность не только на профилактику аварийности, но и на повышение эффективности использования подвижного состава.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		8

Положением определены следующие основные задачи ведомственных служб безопасности дорожного движения:

- выявление и изучение причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения;
- разработка и участие в осуществлении организационно-технических мероприятий по обеспечению безаварийной работы транспортных средств, воспитанию у водителей чувства высокой ответственности за обеспечение безопасности дорожного движения, повышению профессионального мастерства водителей;
- осуществление методического руководства и контроля за деятельностью всех служб и подразделений данного министерства (ведомства) или предприятия в части, касающейся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения.

Перечисленные задачи, в основном, определяют круг вопросов которые решают в своей практической работе сотрудники ведомственных служб обеспечения безопасности дорожного движения.

В Положении отмечено, что все возложенные на нее задачи служба безопасности должна решать в тесном взаимодействии с другими службами и подразделениями своего ведомства, а также с органами Госавтоинспекции, дорожными и коммунальными органами деятельность которых также связана с вопросами обеспечения безопасности дорожного движения.

Создание "Примерного положения о службе безопасности движения в системе министерства (ведомства)" требует необходимости соответствующего пересмотра многих из вышеперечисленных нормативных документов на новой, единой методологической основе.

1.2. Структура и численность службы безопасности движения

В министерствах и ведомствах, имеющих в своем подчинении автотранспортные предприятия служба безопасности движения создается на трех уровнях управления:

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						9
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- центральном аппарате министерства или ведомства;
- аппаратах транспортных объединений, трестов или управлений;
- непосредственно в транспортных предприятиях или автохозяйствах.

Возглавляет службу специально назначенный начальник, который подчиняется непосредственно соответствующему руководителю. В министерствах и ведомствах, в составе центральных аппаратов которых отсутствует транспортное управление или отдел, начальник службы безопасности движения подчиняется непосредственно руководителю этого министерства или ведомства. Если же в структуре аппарата имеется транспортное управление или отдел, то начальник службы безопасности движения подчиняется непосредственно руководителю этого управления или отдела.

В зависимости от количества подведомственных транспортных предприятий, количества в них транспортных средств и водителей, служба безопасности движения может представлять собой управление, отдел или группу. Уровень подразделения, а также численность сотрудников службы определяется в зависимости от количества транспортных средств и водителей, интенсивности эксплуатации подвижного состава, специфики организации транспортного процесса, а также объем работы по обеспечению безопасности дорожного движения.

В центральных аппаратах министерств или ведомств рекомендуется организовать:

- управление безопасности движения (при общей численности водителей в подведомственных предприятиях более 120 тыс.человек);
- отдел безопасности движения (при общей численности водителей от 20 до 120 тыс.человек);
- группу безопасности движения (при общей численности водителей менее 20 тыс.человек).

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						10
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Штатная численность работников службы безопасности движения устанавливается в пределах численности и фонда заработной платы, утвержденной для аппарата управления данного министерства или ведомства.

В аппаратах транспортных объединений, трестов или управлений рекомендуется создавать отделы или группы безопасности движения, или вводить в штатное расписание отдельные должности сотрудников (старших инженеров и инженеров). Если в состав объединения, треста или управления входят до десяти подведомственных автотранспортных предприятий, то примерная численность службы безопасности движения этого объединения, треста или управления определяется исходя из следующих предпосылок:

- при численности водителей до тысячи человек – одна штатная единица;
- при численности водителей от 1001 до 3000 человек – две штатные единицы;
- при численности водителей от 5001 до 5000 человек – три штатные единицы.

Если численность водителей в подведомственных транспортных предприятиях превышает эти значения, то на каждые последующие 5000 человек в штатное расписание вводится дополнительно одна штатная единица. В случаях, когда в объединение, трест или управление входят более, чем десять подведомственных транспортных предприятий, то на каждые последующие двадцать предприятий в штатное расписание службы вводится еще одна дополнительная штатная единица.

Положением предусмотрено, что в транспортных объединениях, трестах или управлениях, где количество водителей подведомственных предприятий превышает 5000 человек, в штатное расписание аппарата службы безопасности движения может быть введена должность заместителя начальника объединения, треста или управления с возложением на него исполнения обязанностей начальника отдела (группы) безопасности движения.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						11
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Штатная численность сотрудников службы безопасности движения аппарата объединения, треста или управления устанавливается в пределах численности и предельных ассигнований, предусмотренных на содержание аппарата управления.

В транспортных предприятиях или автохозяйствах могут быть созданы отделы или группы безопасности движения или в штатное расписание вводятся отдельные должности сотрудников (старших инженеров или инженеров) по безопасности движения.

Численность этих подразделений определяется среднесписочной численностью водителей:

- от 51 до 150 человек – одна штатная единица. На предприятиях с численностью водителей менее 50 человек работу по обеспечению безопасности движения должен выполнять сотрудник, совмещающий эту работу с выполнением других обязанностей (чаще всего эта работа возлагается на одного из инженерно-технических работников службы эксплуатации);

- от 151 до 300 человек – две штатные единицы;

- от 301 до 500 человек – три штатные единицы.

Если среднесписочная численность водителей на предприятии превышает 500 человек, то на каждые последующие 250 водителей в штатное расписание службы безопасности движения вводится одна дополнительная должность. На предприятиях, имеющих более 500 водителей, в штатное расписание аппарата управления рекомендуется ввести должность заместителя директора по безопасности движения, с возложением на этого сотрудника обязанностей начальника отдела безопасности движения.

Для автотранспортных предприятий, управлений, трестов и объединений, входящих в систему транспорта общего пользования и выполняющих наряду с грузовыми пассажирские перевозки, численность сотрудников службы безопасности движения определяется исходя из

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		12

количества водителей занятых на грузовых перевозках плюс численность водителей занятых на пассажирских перевозках увеличенная в 1,4 раза.

Для выполнения работ, возложенных на службу безопасности дорожного движения, министерство или ведомство обеспечивают эти службы специальными автомобилями, исходя из расчёта:

- в автотранспортных предприятиях при количестве транспортных средств более, чем 100 выделяется один автомобиль;

- в автотранспортных объединениях, трестах или управлениях при количестве, подведомственных транспортных предприятий до 15 включительно – выделяется один автомобиль, если же предприятий более пятнадцати – выделяется два автомобиля.

1.3. Виды работ, выполняемые сотрудниками служб безопасности движения

Перечень работ, выполняемых сотрудниками ведомственных служб безопасности движения широк и разнообразен. Все эти работы можно условно разделить на три группы: методическую, организационную и практическую, так как провести четкую грань между отдельными видами работ очень сложно и часто один вид работы незаметно переходит в другой. Подобие и дифференциация видов работ позволяет более чётко организовать деятельность службы особенно на разных уровнях управления. Можно отметить, что чем выше орган управления, тем большую долю работ составляет работа методического характера, на более низких уровнях управления основу деятельности сотрудников службы составляет практическая работа.

Методическая работа заключается в разработке и постоянном совершенствовании методических рекомендаций инструкций, положений и других внутриведомственных нормативных документов таких, как:

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
						13
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

- методические рекомендации по планированию и организации работы службы безопасности движения;

- рекомендации по организации работы и оборудованию кабинетов или классов, безопасности движения;

- инструкции по проведению предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров (эта работа проводится сотрудниками службы безопасности движения совместно с представителями органов здравоохранения);

- должностные инструкции сотрудников службы безопасности движения;

- рекомендации по организации взаимодействия с другими подразделениями и службами предприятия в работе по предупреждению аварийности.

Эти и другие методические материалы должны разрабатываться на возможно более высоком уровне, т.е. работниками аппарата министерства или ведомства. Это позволит организовать работу подведомственных подразделений службы безопасности движения на единых методических принципах. В таких методических разработках должен быть использован опыт работы передовых автотранспортных объединений и предприятий, где работа по предотвращению аварийности находится на высоком организационном уровне.

К работам методического характера следует отнести подготовку заключений по научно-исследовательским работам, связанным с обеспечением безопасности дорожного движения, а также по различным документам, подготовленным службами и подразделениями данного министерства, объединения или предприятия, если в этих документах рассматриваются вопросы, касающиеся безопасности движения.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						14
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Сотрудники службы безопасности движения, относящиеся к более высокому уровню управления, должны осуществлять методическую помощь, руководство и контроль за деятельностью сотрудников подведомственных служб.

Организационная работа, выполняемая сотрудниками ведомственных служб обеспечения безопасности дорожного движения заключается в организации и проведении семинаров, конкурсов, конференций и других мероприятий по тематике, связанной с предотвращением дорожно-транспортных происшествий, организации внедрения результатов научных исследований по безопасности движения в практику работы предприятия. На сотрудников службы, работающих в автотранспортных предприятиях, возложена также задача по организации работы кабинета безопасности движения.

Сотрудники ведомственных служб безопасности движения осуществляют регулярный учёт и анализ данных о дорожно-транспортных происшествиях и грубых нарушениях правил дорожного движения, участвуют в проведении служебных расследований дорожно-транспортных происшествий, контролируют использование подвижного состава на линии. Сотрудники службы обязаны регулярно проводить работу по выявлению причин нарушений установленных норм и правил по обеспечению безопасности движения, выявлять недостатки в организации работы по предотвращению аварийности, готовить соответствующие материалы для руководства по этим вопросам.

Сотрудники ведомственной службы безопасности движения совместно с работниками отдела кадров предприятия (треста или объединения) занимаются оформлением материалов на представление к награждению наиболее отличившихся в безаварийной работе водителей значками "За работу без аварий" 1-й, 2-й и 5-й степени, а также готовят материалы для широкой пропаганды опыта водителей наиболее отличившихся в безаварийной работе.

					<i>ВКР-2069059-23.03.01-130618-17</i>	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		15

1.4. Права сотрудников ведомственных служб безопасности движения

Для осуществления задач, возложенных на ведомственные службы обеспечения безопасности дорожного движения, сотрудникам этих служб предоставлены определенные права. Среди них можно выделить такие:

- давать указания по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, обязательные для исполнения не только работниками ведомственной службы, находящимися на более низких уровнях управления, но и руководителями всех других служб и подразделений соответствующего уровня;

- требовать от руководителей служб и подразделений, а также от руководителей подведомственных предприятий представления всей необходимой информации о состоянии и уровне аварийности, о проводимых мероприятиях по обеспечению безопасности движения представления устных и письменных объяснений по всем вопросам связанным с дорожно-транспортными происшествиями;

- проводить обследования подведомственных транспортных предприятий, привлекая к этой работе сотрудников не только подведомственной службы безопасности движения, но и других служб и подразделений;

- вносить предложения по поощрению сотрудников ведомственных служб безопасности движения и других служб за хорошую работу и достигнутые успехи в снижении уровня аварийности, а также ходатайствовать о привлечении к ответственности должностных лиц, которые не обеспечивают выполнения требований нормативных документов по вопросам безопасности дорожного движения;

- отстранять от работы, в установленном законодательством порядке водителей и других работников подведомственных предприятий, состояние и действия которых угрожают безопасности дорожного движения, требовать принятия к ним необходимых мер воздействия;

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
						16
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

- запрещать эксплуатацию транспортных средств, имеющих неисправности, угрожающие безопасности дорожного движения.

Сотрудникам ведомственных служб безопасности движения предоставлено также право контроля за работой водителей на линии проверки у них водительских и путевых документов. Эти сотрудники имеют право вносить в путевые листы записи об обнаруженных случаях нарушений правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств, а в необходимых случаях возвращать транспортные средства с линии на предприятие.

Сотрудники ведомственной службы обеспечения безопасности дорожного движения по поручению руководства имеют право представлять свое министерство, ведомство, объединение, трест, управление или предприятие (в зависимости от уровня службы) в соответствующих государственных и общественных организациях по вопросам, связанным с обеспечением безопасности дорожного движения.

1.5. Организация работы по предупреждению аварийности в автотранспортных предприятиях

Основная практическая работа по профилактике дорожно-транспортных происшествий проводится в автотранспортных предприятиях. Подразделения ведомственной службы обеспечения безопасности дорожного движения, создаваемые на более высоких уровнях управления (в аппаратах министерств, ведомств, объединений, управлений и т.д.) предназначены для осуществления методической проработки вопросов, связанных с безопасностью движения, а также для контроля за точностью исполнения всеми службами и подразделениями требований различных нормативных документов в части, касающейся предупреждения аварийности.

Конечно, работа, проводимая на автотранспортных предприятиях по обеспечению безопасности движения, не сводится только лишь к функционированию специально предназначенной для этого службы.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
						17
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

Значимость проблемы, её масштабы требуют привлечения внимания к этим вопросам представителей других служб и подразделений предприятий, причём на сотрудников подразделения службы безопасности движения возложена задача по планированию, контролю и методическому руководству всей этой работой.

Задачи, возложенные на автотранспортные предприятия и его отдельные службы в системе Министерства транспорта, регламентированы «Инструкцией по предупреждению дорожно-транспортных происшествий в автотранспортных предприятиях».

Основные задачи автотранспортных предприятий, согласно принципам обеспечения безопасности дорожного движения, представлены на рис. 1.1.

Этой Инструкцией определено, что обеспечение безопасности движения при осуществлении автомобильных перевозок базируется на обеспечении:

- высокой квалификации, сознательности, работоспособности и дисциплинированности водительского состава;
- надлежащего технического состояния и укомплектованности транспортных средств;
- удовлетворительного состояния улично-дорожной сети и системы организации дорожного движения;
- чёткого руководства и контроля за перевозками и использованием подвижного состава.

В связи с этим, основными задачами автотранспортных предприятий по предупреждению аварийности являются:

- проведение службами и общественными организациями предприятия систематической активной воспитательной работы с водительским персоналом;
- реализация мероприятий по устранению причин, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий и укреплению производственной дисциплины среди работников предприятия;

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		18

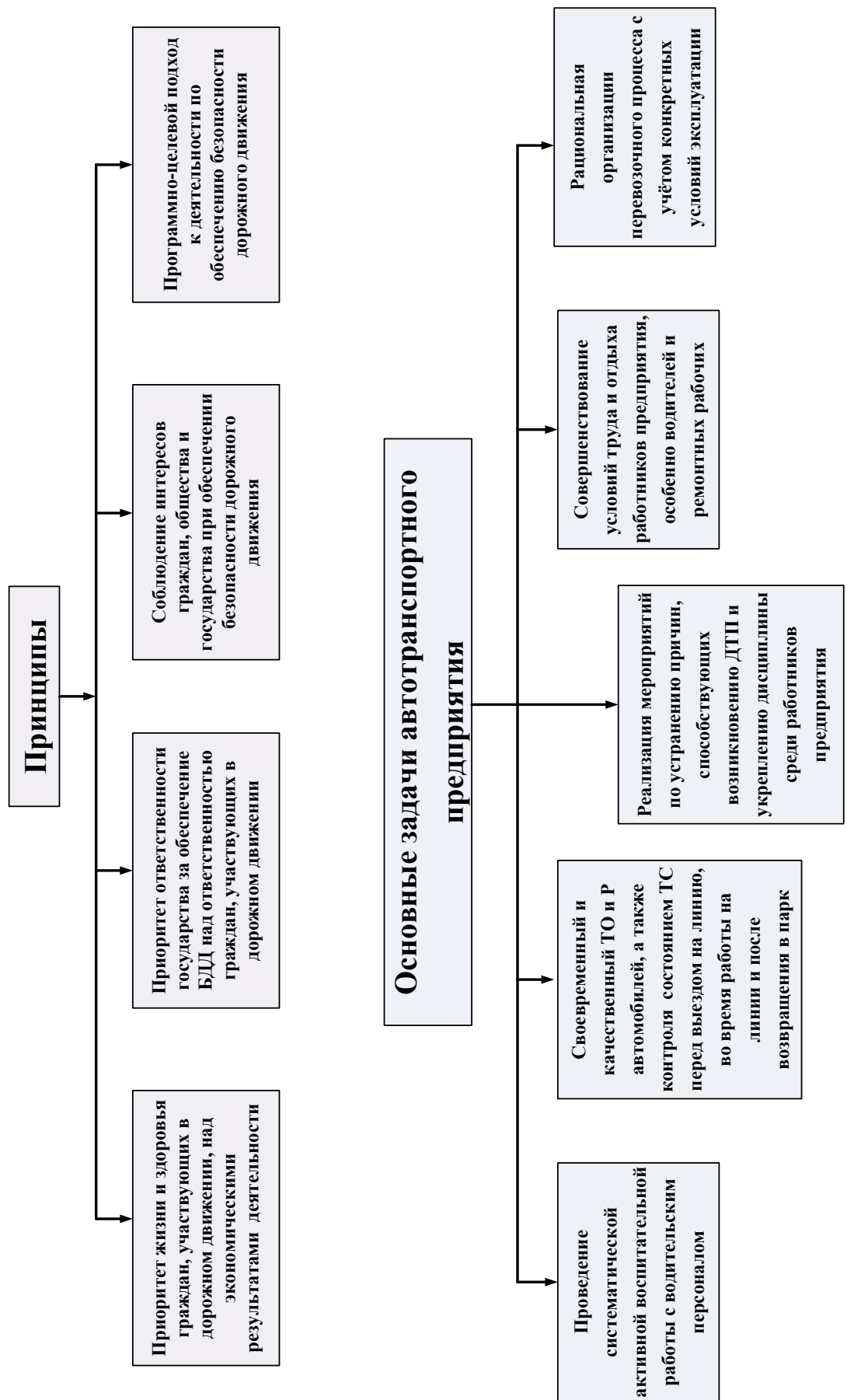


Рис. 1.1. Основные принципы обеспечения безопасности движения

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

- совершенствование условий труда и отдыха работников предприятия, особенно водителей и ремонтных рабочих;

- обеспечение технической готовности подвижного состава путём своевременного и качественного проведения технического обслуживания и ремонта автомобилей, а также контроля за техническим состоянием транспортных средств перед выездом на линию, во время работы на линии и после возвращения в парк;

- рациональная организации перевозочного процесса с учётом конкретных условий эксплуатации.

Задачи, стоящие перед отдельными службами предприятия по предупреждению аварийности

Руководитель предприятия. Роль руководителя автотранспортного предприятия по предупреждению аварийности весьма велика. Положением о ведомственной службе обеспечения безопасности движения предусмотрено, что вся работа, проводимая на предприятии по предупреждению аварийности в административном порядке возглавляется руководителем предприятия. Среди вопросов, решаемых руководителем предприятия в деле обеспечения безопасности движения можно выделить;

- утверждение квартального плана мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий. Этот план разрабатывается сотрудниками службы безопасности движения и согласовывается с руководителями службы эксплуатации и производственно-технической службы;

- утверждение графика работы на линии сотрудников предприятия из числа инженерно-технических работников. Во время работы на линии сотрудники предприятия контролируют техническое состояние и использование подвижного состава, режим труда и отдыха водителей, соблюдение ими правил дорожного движения. Сотрудники предприятия, осуществляющего пассажирские перевозки, контролируют регулярность движения и соблюдение норм вместимости в автобусах:

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						20
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- утверждение графика дежурств на предприятии. К дежурству на предприятии привлекаются руководящие работники автотранспортного предприятия (сам руководитель и его заместители, главный инженер, начальники служб, автоколонн, других подразделений предприятия). Целью таких дежурств является оперативное принятие мер к предотвращению выпуска на линию неисправных автомобилей, а также других нарушений порядка работы предприятия:

- принятие мер по улучшению условий труда, отдыха и быта работников предприятия. Решение проблем социального характера, в частности, обеспечение хороших условий для своевременного питания, создание сети профилакториев и баз отдыха имеет большое значение для обеспечения безаварийной работы. Социальный аспект оказывает большое влияние на психологическое состояние водителей. Поэтому этой стороне деятельности руководитель предприятия должен уделять постоянное внимание;

- принятие мер по обеспечению необходимых условий для отдыха водителей, занятых на междугородных перевозках. При этом необходимо обеспечить охрану автомобилей и перевозимых грузов во время отдыха водителей;

- осуществление постоянного контроля за состоянием здоровья водителей. Для этого руководитель автотранспортного предприятия должен организовать привлечение медицинских работников для обязательного периодического медицинского переосвидетельствования всех водителей.

Кроме, проведения подобных медицинских переосвидетельствовании руководитель предприятия должен организовать проведение регулярных предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров. Для этого необходимо привлекать медицинских работников, работающих в здравпункте предприятия, а в случае необходимости – работников соответствующих медицинских учреждений.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		21

Руководитель предприятия обязан проводить активную работу по совершенствованию форм и методов воспитательной работы с водителями и ремонтными рабочими. Весьма важно при этом организовать работу по обобщению и распространению передового опыта водителей и ремонтных рабочих, публикацию в стенной печати статей о лучших водителях, работающих без дорожно-транспортных происшествий и грубых нарушений правил дорожного движения, движение наставничества среди наиболее опытных и передовых водителей и др.

На руководителя автотранспортного предприятия возложена обязанность лично руководить проведением служебного расследования дорожно-транспортных происшествий, а также проводить разбор всех происшествий.

Во всей этой работе руководитель предприятия должен обеспечить необходимый тесный контакт с соответствующими органами ГИБДД, комиссиями по безопасности движения при местных органах самоуправления, коммунальными, дорожными и другими органами, чья деятельность имеет отношение к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

Служба эксплуатации автотранспортного предприятия. Основной задачей службы эксплуатации предприятия является организация выполнения транспортной работы. В деле профилактики аварийности перед этой службой стоят вполне определенные задачи. Среди них следует отметить:

- обеспечение нормальной продолжительности рабочего дня водителей;
- разработка графиков движения, соответствующих условиям дорожного движения и контроль за их выполнением;
- обследование дорожных условий на основных маршрутах, которые обслуживаются транспортными средствами данного предприятия;
- выявление недостатков в дорожных условиях, в том числе и путём опроса водителей; подготовка соответствующих документов о выявленных недостатках и информация о них дорожных органов;

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		22

- организация стажировки и учёбы водителей оцелью повышения их квалификации;

- обеспечение выполнения требований Правил дорожного движения при организации перевозок крупногабаритных и опасны, грузов.

Кроме решения вышеперечисленных задач, работники службы эксплуатации пассажирских автотранспортных предприятий должны:

- составлять паспорта и схемы маршрутов с указанием опасных мест, организовывать ознакомление всех водителей со спецификой маршрутов;

- систематически проводить нормирование скоростных режимов на маршрутах, и, соответственно, корректировать расписание движения автобусов на маршрутах;

- не реже двух раз в год проводить проверку состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на всех маршрутах;

- принимать меры для предотвращения перегрузки автобусов пассажирами на маршрутах;

- организовывать бесперебойную связь между подвижным составом, диспетчерскими пунктами на линии и предприятием.

Сотрудники службы эксплуатации предприятия должны контролировать вопросы оформления путевых документов, при обнаружении в путевых листах отметок, произведенных работниками ГИБДД, работниками ведомственной службы безопасности движения о нарушениях Правил дорожного движения или Правил эксплуатации транспортных средств, допущенных водителями при работе на линии, сотрудники этой службы обязаны принимать необходимые меры, в частности довести эти факты до сведения работников службы безопасности движения предприятия, общественности и руководстве предприятия.

При перевозке пассажиров особую роль играет контроль за техническим состоянием транспортных средств, основные принципы которого представлены на рис. 1.2.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
						23
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		



Рис. 1.2. Контроль за техническим состоянием автобусов

На сотрудников службы эксплуатации возложены задачи: установления местонахождения водителей, своевременно не возвратившихся с линии, организации контроля за незаконным использованием государственных транспортных средств.

Производственно-техническая служба предприятия. Производственно-техническая служба автотранспортного предприятия обеспечивает безаварийность работы подвижного состава за счёт обеспечения технически исправного состояния автомобилей. Важнейшими задачами службы по обеспечению безопасности движения являются:

- организация диагностирования технического состояния узлов, агрегатов и механизмов автомобиля, влияющих на безопасность движения.

Эта работа должна проводиться во время предрейсовых и послерейсовых осмотров транспортных средств;

- обеспечение чёткого и качественного устранения дефектов выявленных при осмотрах или заявленных водителями;

- регулярное и качественное выполнение планов технического обслуживания;

- обеспечение укомплектованности автомобилей огнетушителями знаками аварийной остановки, аптечками;

- организация выборочного контроля технического состояния и укомплектованности автомобилей на линии и технической помощи при вынужденных остановках подвижного состава на линии.

Большие и специфические задачи с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения встают перед производственно-технической службой автотранспортного предприятия при направлении транспортных средств для участия в уборочной страде. При этом автомобили длительное время находятся в отрыве от основной технической базы и вопросы организации технической эксплуатации с учётом требований безопасности движения, приобретают много новых дополнительных аспектов. В этом случае сотрудники производственно-технической службы разрабатывают специальный план технического обеспечения в условиях работы на выезде. В плане деланы предусматриваться необходимые условия для осуществления систематического контроля за техническим состоянием транспортных средств выполнения необходимого объёма работ по техническому обслуживанию, а также работ по оказанию технической помощи на линии.

Таким образом, для обеспечения безопасности движения необходимо строгое соответствие с нормативными требованиями, четкая, взаимосвязанная работа всех подразделений автотранспортного предприятия и в особенности службы безопасности дорожного движения.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		25

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ООО «ЛУНИНСКОЕ АТП»

2.1. Общая характеристика предприятия

Исследуемое предприятие находится в Лунинском районе Пензенской области, расположенном в 45 км к северо-востоку от областного центра.

Автотранспортное предприятие зарегистрирована по адресу Пензенская обл, Лунинский р-н, с.Манторово, ул.Свердлова, д.19, 442730 (рис. 2.1). Организация ООО "Лунинское АТП" не имеет филиалов. Основное назначение – организация, осуществляющая перевозки автомобильным транспортом, а также хранение, техническое обслуживание (ТО) и ремонт подвижного состава



Рис. 2.1. ООО "Лунинское АТП"

Территория автотранспортного предприятия ограждена капитальным забором с одними въездными воротами. На территории располагаются: двухэтажный административный корпус, открытая стоянка, теплая стоянка, авторемонтная мастерская для проведения технических обслуживаний и выполнения мелких ремонтов, автомойка для автотранспорта и котельная.

Генеральный план предприятия представлен на рис. 2.2.

					ВКР–2069059–23.03.01–130618–17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		26



Рис. 2.2. Генеральный план ООО "Лунинское АТП"

Основными видами работ, выполняемыми в составе лицензируемого вида деятельности, в соответствии с частью 2 статьи 12 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» являются:

- регулярные перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении;
- регулярные перевозки пассажиров в междугородном сообщении.

Маршруты, обслуживаемые транспортом ООО «Лунинское АТП» (рис. 2.3):

- Лунино-Танеевка
- Лунино-Засурское
- Лунино-Иванырс
- Лунино-Александрия
- Лунино-Родники
- Лунино-Сытинка
- Лунино-Напольный Вьяс

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		27

Структура ООО «Луниинское АТП» представлена ра рис. 2.4.

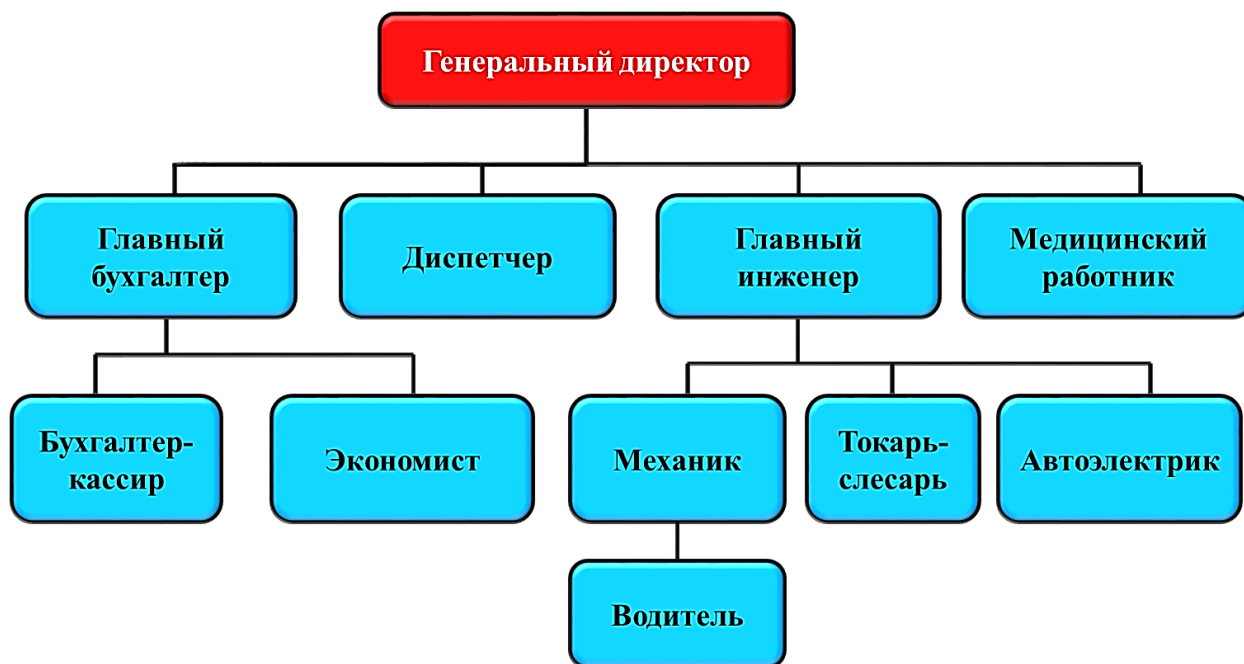


Рис. 2.4. Структура предприятия

2.2. Анализ деятельности предприятия

Количественный состав автопарка ООО «Луниинское АТП» представлен 19 единицами подвижного состава – автобусы среднего (длиной от 8 до 10 м) и малого класса (длиной до 8 метров, с количеством посадочных мест от 8 до 30). Характеристики парка представлены на рис. 2.5, 2.6 и в табл. 2.1

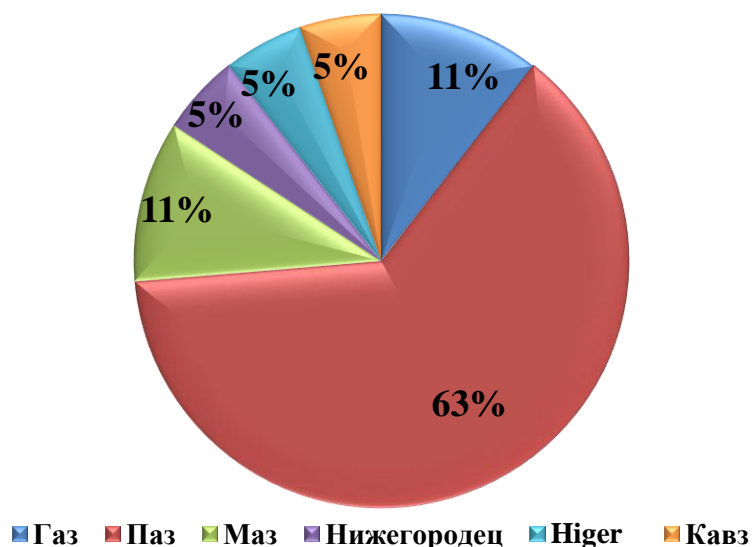


Рис. 2.5. Распределение парка подвижного состава по маркам

Состав подвижного парка

Таблица 2.1

Марка	Год выпуска	Гос.рег.знак
Паз-320412-05	2012	О311ЕВ 58
Паз-320402-03	2009	Р426КМ 58
Паз-320053-70	2006	Р437ВН 58
Паз-3205-110	2000	АН265 58
Паз-3205	2004	АН266 58
Паз-32054-07	2003	АН274 58
Газ-322132	2006	АН275 58
Паз-32054	2004	АН276 58
Паз-32054	2005	АН277 58
Паз-3205-110	1998	АН278 58
Кавз-685м	2007	АР177 58
Паз-32053	2004	АТ516 58
Маз-256.170	2011	АУ316 58
Маз-256.170	2011	АУ328 58
Нижегородец-2274(Iveco Daily)	2012	Н784ХН 58
Паз-32053	2010	Н883ХН 58
Higer KLQ6840Q	2007	О011ХВ 58
Паз-32054-07	2007	О215ТМ 58
Газ-3221	2005	АТ515 58

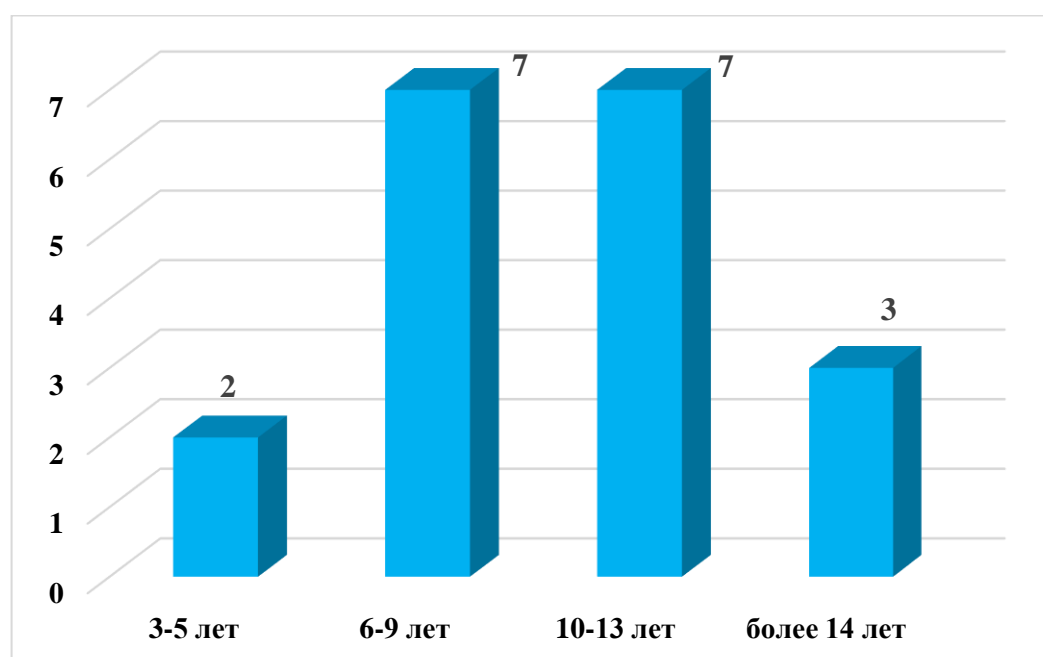


Рис. 2.6. Средний возраст подвижного состава

В наличие транспортные средства как совсем нового образца, так и устаревшие модели. Большая часть парка характеризуется низкими показателями технической готовности, связанными с возрастным составом транспортных средств со средним сроком эксплуатации 10 лет, что в свою очередь приводит к увеличению затрат на его содержание.

Количество водителей работающих на предприятии составляет 17 человек (табл. 2.2). Анализ водительского состава показывает, что стаж вождения водителей составляет не менее 25 лет и позволяет говорить об устоявшемся коллективе.

Водительский состав

Таблица 2.2

Водители	Стаж
Алексеев Михаил	31
Асташин Алексей	25
Базанов Юрий	27
Гладков Владимир	28
Горбатов Владимир	27
Кадряев Руфаиль	40
Людинин Николай	39
Михеев Юрий	28
Першин Сергей	30
Рожин Василий	32
Румпис Игорь	29
Струнин Иван	40
Трушин Владимир	36
Титов Евгений	41
Филин Алексей	40
Филимошкин Анатолий	42
Шахов Николай	35

Техническое обслуживание в ОАО «АТП-7» проводится в следующей последовательности:

- перед выездом из парка механик производит проверку технического состояния автотранспортного средства, ставит штамп в путевом листе;

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		31

- диагностирование технического состояния на предприятии не проводится в связи с отсутствием необходимого оборудования и средств диагностирования;

- по возвращении с линии в конце смены производятся уборочно-моечные работы, и автомобили направляются в зону ожидания;

- в соответствии с определенной очередностью автомобили устанавливаются на посты ТО, где производится их обслуживание согласно технологическим картам;

- по окончании работ делается соответствующая отметка в журнале, и автомобиль устанавливается на место хранения.

Высокие затраты на проведение работ по ТО и ремонтам связаны с их недостаточной организацией.

Повышение организации проведения работ по ТО и ремонтам, сокращение трудоемкости работ, оснащение рабочих мест высокопроизводительным оборудованием и, как следствие этого, резкое повышение уровня механизации производственных процессов ТО и ремонта подвижного состава следует рассматривать как одно из главных направлений по реконструкции ремонтно-производственной базы АТП.

Исходя из того, что основной акцент в работе предприятия делается на перевозку пассажиров, то необходимо проанализировать безопасность движения и аварийность на АТП. За последние 5 лет на предприятии произошло 6 дорожно-транспортных происшествий, из которых 2 ДТП с материальным ущербом и 4 ДТП – с пострадавшими, один человек погиб.

1. 26.10.2016 г. водитель на автобусе Паз-32054 г/з АТ516 58, двигаясь по а/д Пенза-Саранск, совершил столкновение с автомобилем Ваз-21063 г/з К230СМ58 который двигался со стороны р.п.Исса.

2. 05.03.2015г.18:40 водитель на автобусе Higer KLQ6840Q совершил наезд на стоящее транспортное средство.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		32

3. 7.02.2014 г. водитель автобуса Паз-32054-07 не справился с управлением и совершил наезд на препятствие, в связи с погодными условиями.

4. 05.02.2013 автомобиль Паз-32053 Н883ХН58 совершил наезд на пешехода на автодороге Пенза-Саранск в р.п. Лунино на ул.Заводская д.18.

Однако, на рассматриваемом предприятии выполняется лишь малая часть мероприятий по предупреждению ДТП. На предприятии практически не проводится обеспечение профессиональной надежности водителя.

Кабинет безопасности отсутствует. Оборудованы места для проведения бесед с водителями в помещении для диспетчера. Имеются лишь устаревшие плакаты (рис. 2.7).



Рис. 2.7. Место проведения бесед с водителями

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		33

Следует отметить, что наблюдается неудовлетворительное состояние зданий и сооружений на предприятии (рис. 2.8). Территория также требует мероприятий по обустройству.



Рис. 2.8. Территория автотранспортного предприятия

В результате исследования организации перевозок на предприятии установлены нарушения по оснащению транспортных средств системой контроля местоположения и режима труда и отдыха водителей. Отсутствуют тахографы и автобусы не оборудованы системой ГЛОНАСС.

Таким образом, анализ деятельности предприятия показал, что необходимо провести ряд мероприятий, позволяющих повысить безопасность дорожного движения на исследуемом объекте.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		34

ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ

Как было отмечено, в зависимости от численности водителей в автотранспортных предприятиях могут быть созданы отдел или группа безопасности движения, или же в штатное расписание вводятся отдельные должности сотрудников (инженеров или старших инженеров).

Сотрудники этих подразделений выполняют следующую работу:

- разрабатывают проекты планов работы по профилактике аварийности, согласовывают их с другими службами предприятия и представляют на утверждение руководству предприятия;

- осуществляют систематический контроль за выполнением всех нормативных документов, инструкций и приказов по обеспечению безопасности движения;

- проводят проверку выполнения всеми службами автотранспортного предприятия необходимых мероприятий по предупреждению аварийности в соответствии с планом, утверждённым руководством предприятия;

- ведут учёт дорожно-транспортных происшествий и нарушений Правил дорожного движения в строгом соответствии с требованиями действующих Правил учёта дорожно-транспортных происшествий и ведомственных инструкций;

- проводят анализ материалов дорожно-транспортных происшествий и нарушений ПДД, допущенных водителями и организуют соответствующее обсуждение в коллективе;

- участвуют в проведении служебного расследования дорожно-транспортных происшествий;

- обобщают и распространяют опыт передовых водителей, бригад и автоколонн, имеющих лучшие результаты по безаварийной работе;

- организуют работу кабинета по безопасности движения;

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		35

- проводят пропагандистскую агитационно-массовую работу среди сотрудников предприятия по вопросам, связанна с обеспечением безопасности движения;
- оказывают помощь общественным организациям предприятия принимающим участие в работе по предупреждению аварийности;
- осуществляют контроль за качеством стажирования молодых водителей и работой водителей-наставников;
- совместно с работниками отдела кадров подготавливают материалы и предложения по поощрению или наказанию водителей.

3.1. Организация работы кабинета безопасности движения

Методическим центром организации профилактической работы по предупреждению аварийности на автотранспортных предприятиях является кабинет безопасности движения (рис. 3.1).



Рис. 3.1. Кабинет безопасности движения на предприятии

На эти кабинеты возложено выполнение следующих задач:

- активная пропаганда и внедрение в практику работы предприятия новейших достижений науки, техники и передового опыта в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- повышение профессионального мастерства и знаний водителей;
- ознакомление водителей, ремонтных рабочих и инженерно-технических работников предприятия с требованиями, касающийся обеспечения безопасности дорожного движения;

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		36

- информирование работников предприятия о состоянии транспортной дисциплины в коллективе и уровне аварийности на предприятии;
- предоставление сотрудникам предприятия необходимых консультаций по ПДД, Правилам безопасного вождения автомобилей и другим вопросам, связанным с обеспечением безопасности дорожного движения;
- для успешного выполнения возложенных на него задач, кабинет должен быть оснащён необходимым оборудованием, учебными пособиями и средствами наглядной агитации и пропаганды. Активность работы и оснащённость кабинета могут в значительной мере служить одним из признаков уровня организации работы, проводимой на предприятии в области обеспечения безопасности движения. Следует отметить, что обычно в помещении кабинета располагаются общественные организации автотранспортного предприятия, ведущие работу по обеспечению безопасности движения.



Рис. 3.2. Основные функции кабинета безопасности дорожного движения

Экспозиция и оснащение кабинета обязательно должны соответствовать профилю предприятия и преимущественным условиям осуществления транспортного процесса. Экспозиция должна охватывать следующие основные направления деятельности:

- данные учёта и анализа дорожно-транспортных происшествий;
- совершенствование организации труда водителей;
- техническое состояние транспортных средств;
- трудовую дисциплину;
- контроль за работой водителей на линии;
- пропаганду и обмен опытом лучших водителей;
- достижения науки и техники в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- повышение профессионального мастерства водителей;
- характеристика дорожных условий на маршрутах;
- справочный материал для водителей.

В крупных автотранспортных предприятиях функции кабинета безопасности движения могут быть значительно расширены. Здесь рекомендуется выделить отдельный кабинет медицинского и психофизиологического обследования водителей. В работе этого кабинета должны принимать активное участие, наряду с сотрудниками службы безопасности движения также представители здравпункта предприятия.

Отдельно следует выделить класс повышения квалификации водителей, где рекомендуется сосредоточить аппараты для программированного контроля знаний Правил дорожного движения, автотренажеры для обучения и контроля правильности навыков практического вождения. Здесь же должны быть экспонированы материалы, касающиеся техники и тактики вождения автомобилей.

Необходимым условием активной работы кабинета безопасности движения является регулярное обновление и пополнение материалов экспозиции.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		38

Важной стороной работы кабинета безопасности движения является разбор с водителями всех дорожно-транспортных происшествий, информация о которых получена из органов ГИБДД или от дежурного по предприятию. Желательно, чтобы в кабинете имелось необходимое оборудование (макеты городских магистралей, основных перекрёстков, уменьшенные модели автомобилей, классная доска с цветными мелками). На этих макетах или досках необходимо с максимальной доходчивостью и достоверностью изображать схемы происшествий с анализом всей обстановки, дорожных условий и других причин, способствовавших свершению происшествия. Особое внимание следует уделять разбору неотчётных происшествий.

В пассажирских автотранспортных предприятиях (автобусных парках) важное место в работе кабинета занимает обеспечение водителей информацией об условиях движения на всех маршрутах, которая используется при инструктаже вновь закрепляемых за маршрутом водителей, а также об изменениях на маршрутах, для дополнительного инструктажа всех водителей.

Информацию о маршрутах обычно оформляют в виде схем, где с помощью условных обозначений нанесены остановочные пункты, пересечения, места повышенной опасности, связанные с большой концентрацией движения пешеходных потоков, участки маршрутов с указанием наличия сложных дорожных условий, пересечений с трамвайными и железнодорожными путями, мест расположения основной массы средств регулирования движения и др. Хорошие результаты даёт использование этих схем в сочетании с данными паспортизации маршрута, данными о местах свершения дорожно-транспортных происшествий, данными о расчётных скоростных режимах движения и др.

При разработке информации об условиях движения по маршруту, необходимо особое внимание уделять особенностям движения в темное время суток, зимнее время, в период осенне-весенней распутицы и т. д.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		39

Кроме экспозиции, имеющейся в кабинете безопасности движения, целесообразно организовать стенды с оперативной информацией в области безопасности дорожного движения в диспетчерских, непосредственно в помещениях автоколонн и других местах, где водителям приходится бывать наиболее часто. На этих стендах необходима в первую очередь информация о случившихся фактах дорожно-транспортных происшествий или грубых нарушений Правил дорожного движения, о состоянии дорожных условий на маршруте о гидрометеорологических условиях.

Подробнее вопрос организации работы и оснащения кабинетов безопасности движения различными техническими средствами рассмотрены в "Методических рекомендациях по организации работы кабинетов безопасности движения в автотранспортных предприятиях". В этих "Рекомендациях" рассмотрены вопросы организации и оформления экспозиции кабинета, а также в приложении даны перечни учебных и наглядных пособий, выпускаемых производственными предприятиями, кинофильмов по безопасности движения, а также учебные планы и программы занятий, которые должны проводиться с водителями в автотранспортных предприятиях.

3.2. Организация учёта дорожно-транспортных происшествий

Работа по организации учета дорожно-транспортных происшествий является одним из важнейших направлений деятельности сотрудников службы обеспечения безопасности движения в ДТП. Статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях являются основой для проведения всестороннего анализа причин аварийности. Наличие достоверной, объективной и полной информации об аварийности обеспечивается действующей в стране государственной системой учёта, обработки и анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях. Этой системой предусмотрено ведение учёта всех дорожно-транспортных происшествий, имевших место с транспортными средствами данного автотранспортного

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		40

предприятия вне зависимости от тяжести их последствий или последовавшего материального ущерба. Учёт осуществляется сотрудниками ведомственной службы обеспечения безопасности дорожного движения. Учёт аварийности на предприятии производится в строгом соответствии с действующими Правилами.

Однако возможности анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий на основе информации, содержащейся в форме ДТП-3 довольно ограничены, поэтому во многих министерствах и ведомствах разрабатываются свои локальные системы учёта и анализа причин дорожно-транспортных происшествий. В последние годы активизировалась работа по созданию автоматизированных систем учёта дорожно-транспортных происшествий. Система автоматизированного учёта и анализа дорожно-транспортных происшествий состоит из следующих компонентов:

- математического и программного обеспечения, представленного в Техническом и рабочем проектах автоматизированной информационной системы;
- нормативного методического обеспечения организации проведения работ, представленного "Временными методическими указаниями по организации автоматизированного учёта ДТП" и "Правилами учёта ДТП";
- кадрового обеспечения, в которое входят сотрудники службы безопасности движения,
- руководителя системы;
- консультационно-методического центра по внедрению и эксплуатации системы и по вопросам повышения квалификации.

Внедрение системы автоматизированного учёта и анализа дорожно-транспортных происшествий позволяет:

- обеспечить руководство информацией о дорожно-транспортных происшествиях;

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		41

- представить в Министерство обобщённые данные за период отчётности (квартал, месяц, год) данные об уровне аварийности и наиболее характерных причинах и условиях возникновения дорожно-транспортных происшествий в разрезе отдельных объединений транспортных управлений (трестов), автотранспортных предприятий и в целом по отрасли, а также сведения о мерах, принятых в результате служебных расследований дорожно-транспортных происшествий;

- составить сводки текущего оповещения о наиболее тяжелых и наиболее характерных дорожно-транспортных происшествиях для их последующей рассылки в транспортные управления и автотранспортные предприятия с целью обучения путём разбора на занятиях с водителями и другими работниками автотранспортных управлений и предприятий;

- обеспечить информацией для определения очередности и содержания массовых мероприятий по повышению уровня обеспечения безопасности движения в масштабах отрасли;

- представить возможность оперативного сбора дополнительных, не предусмотренных в карточке первичного учёта дорожно-транспортных происшествий, данных с целью проведения научно-исследовательских работ, определения эффективности проводимых исследований и мероприятий по обеспечению безопасности движения, планируемых к внедрению;

- обеспечить хранение, ведение и корректировку учётного массива информации об аварийности в течение двух лет и оперативную выдачу этой информации по запросам.

Большая работа по совершенствованию системы учёта дорожно-транспортных происшествий ведётся в органах внутренних дел. Характерной особенностью которой является то, что она нацеливает деятельность работников всех служб и организаций, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения на профилактику в первую очередь тех ДТП, которые могут повлечь человеческие жертвы.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		42

Поэтому, в государственную статистическую отчетность включают только те дорожно-транспортные происшествия, которые повлекли за собой гибель или ранение людей.

Происшествия с человеческими жертвами качественно отличаются от дорожно-транспортных происшествий, которые повлекли за собой лишь материальный ущерб. Дорожно-транспортные происшествия с человеческими жертвами определяют общественную опасность аварийности на автомобильном транспорте, наиболее наглядно характеризуют положение с аварийностью, поэтому именно эти происшествия и должны учитываться в государственном масштабе и только они могут с полным основанием отнесены к категории "отчетных дорожно-транспортных происшествий".

Происшествия же, которые причинили только материальный ущерб, независимо от его размера, необходимо учитывать в региональных масштабах, в рамках министерств, ведомств, отдельных предприятий, а в масштабе всей страны необходимо лишь обобщать сводные данные.

Анализ причин ДТП

Анализ причин ДТП и нарушений ПДД проводится в автотранспортных предприятиях с целью выявления условий, способствующих возникновению происшествий и разработки мероприятий, направленных на предотвращение подобных происшествий в будущем. Анализируя происшествия необходимо оценивать факты нарушения установленных норм и правил с точки зрения наличия недостатков в работе различных служб предприятия или отдельных должностных лиц.

Анализ ДТП подразделяется на количественный, качественный и топографический.

Количественный анализ учитывает по происшествиям, совершенным за определенный период времени (месяц, квартал, год) в сравнении с аналогичным периодом предшествующих лет. Этот вид анализа позволяет выявлять общие тенденции в динамике количества происшествий.

					<i>ВКР-2069059-23.03.01-130618-17</i>	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		43

Для проведения количественного анализа материалы статистики дорожно-транспортных происшествий сводятся в различные таблицы. Каждая таблица должна состоять из однородных параметров, характеризующих аварийность на автомобильном транспорте. Так, могут быть составлены таблицы, характеризующие:

- общее количество дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них;
- количество дорожно-транспортных происшествий в распределении по видам ДТП;
- распределение дорожно-транспортных происшествий по видам транспортных средств, попавших в аварии; месту свершения происшествия; времени свершения; квалификации и стажу работы водителей; отдельным подразделениям (автоколоннам) автотранспортного предприятия и т.д.

Кроме анализа абсолютных показателей, большое значение имеет анализ различных удельных показателей аварийности, т.е. показателей, отнесённых к единице парка транспортных средств, единице пробега транспортных средств, единице протяжённости автомобильных дорог и т.п. Наиболее распространёнными удельными показателями аварийности являются количество происшествий, погибших или раненых в них, соотнесенное тысяче автомобилей, ста водителям, тысяче километров пробега ТС, ста километрам протяжённости автомобильных дорог и др.

Анализ удельных показателей позволяет проводить сравнение состояния аварийности в различных подразделениях автотранспортного предприятия.

Важным показателем, используемым при проведении количественного анализа является коэффициент тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий. Этот показатель определяется путём деления количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях на количество раненых в происшествиях за один и тот же период времени

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		44

$$K_T = \frac{n_y}{n_p}$$

где n_y – количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях (за месяц, год и т.д.);

n_p – количество раненых в дорожно-транспортных происшествиях за этот же период.

Численное значение этого коэффициента выражается в виде дроби, числитель которой равен единице. Таким образом, число, находящиеся в знаменателе этой дроби показывает количество раненых, приходящихся на 1 погибшего в дорожно-транспортных происшествиях за определенный период. Чем меньше величина дроби, т.е. чем большее численное значение знаменателя, тем меньше тяжесть дорожно-транспортных происшествий. Следует отметить, что в странах с высоким развитием автомобилизации значение этого показателя колеблется в пределах от 1/25 до 1/50.

Качественный анализ представляет собой изучение причин каждого ДТП. Качественный анализ в автотранспортном предприятии проводят в ходе служебного расследования ДТП. После сбора всех материалов, полученных в ходе служебного расследования, их обобщения и анализа, разрабатываются конкретные предложения и мероприятия по устранению причин, содействовавших свершению дорожно-транспортных происшествий.

Таким образом, качественный анализ каждого происшествия позволяет конкретно и глубоко определить насколько хорошо отдельные службы автотранспортного предприятия справляются с возложенными на них задачами по обеспечению БДД.

Результаты качественного анализа следует широко обсуждать на собраниях в коллективах автоколонн, среди ремонтных рабочих для того, чтобы намеченные мероприятия по устранению выявленных недостатков были бы доведены до сведения всех работающих, от кого может зависеть безаварийная работа транспортных средств.

					ВКР–2069059–23.03.01–130618–17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		45

Важным направлением качественного анализа является выявление конкретных причин дорожно-транспортных происшествий, совершенных по вине водителей, из-за технических неисправностей транспортных средств, из-за дорожного фактора.

Топографический анализ дорожно-транспортных происшествий применяется для выявления очагов концентраций происшествий на улицах и автомобильных дорогах и соответствующей информации водителей. Этот вид анализа ДТП заключается в привязке мест свершения дорожно-транспортных происшествий к карте местности или схеме территории. Для проведения топографического анализа обычно изготавливают карту ДТП, линейный график или масштабную схему происшествия.

Карта ДТП представляет собой обычную карту местности (города, района, региона, в котором расположены основные маршруты движения подведомственных транспортных средств). На эту карту с помощью условных значков, флажков, символов или т.п. наносятся сведения о конкретных дорожно-транспортных происшествиях. Недостатком карты ДТП является её громоздкость. В то же время карта позволяет составить общую картину об очагах аварийности в отдельных районах или на магистралях, в которых требуется сосредоточить усилия по обеспечению безопасности дорожного движения.

Линейный график ДТП составляется для отдельной магистрали или её участка. При этом масштаб графика может быть более крупным, чем на карте или на схеме, а привязка к месту свершения значительно более точной.

Наконец, для анализа ДТП, совершенных на пересечениях крупных магистралей, площадях, отдельных небольших по протяженности участках дорог или улиц можно использовать масштабные схемы (или ситуационные планы). Масштабная схема является фактическим развитием схемы ДТП, составляемой при проведении служебного расследования. На масштабную схему наносят дату и время свершения дорожно-транспортного происшествия.

					<i>ВКР–2069059–23.03.01–130618–17</i>	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		46

3.3. Организация контроля за работой водителей на линии

Контроль за работой водителей на линии и использованием транспортных средств по прямому назначению является одним из обязательных элементов среди комплекса мер, проводимых в автотранспортных предприятиях в плане борьбы с аварийностью. Значение этой работы обусловлено спецификой работы водителей автомобилей. Эта специфика заключается в том, что абсолютно большую часть своего рабочего времени водитель проводит в одиночку, находясь за рулем закрепленного за ним автомобиля.

Обеспечение безопасности дорожного движения в значительной мере зависит от квалификации, сознательности и дисциплинированности водителя. Создание четко действующей системы контроля за работой водителей способствует повышению уровня дисциплинированности водителей. В то же время, используя различные методы контроля можно создать обоснованное представление о действительном уровне мастерства вождения у того или иного водителя, знании, а главное соблюдении им требований ПДД.

Необходимо отметить, что во многих автотранспортных предприятиях организация контроля за работой водителей на линии остается одним из наиболее слабых звеньев в профилактической работе по предупреждению аварийности. Отсутствие хорошо проработанных методических разработок по организации этой работы приводит к тому, что часто имеющиеся "на вооружении" сотрудников службы обеспечения безопасности движения автомобили используются как "персональные" для перевозки тех или других работников предприятия, либо вообще не используются (во избежание злоупотреблений в использовании этих автомобилей).

К организации проведения контроля за работой водителей за линией предъявляется ряд специальных требований. В частности, следует чтобы контроль был оперативным и маневренным, осуществлялся в опасных местах" и в "опасное время".

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						47
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Действующим положением категорически запрещено во время осуществления контроля за работой водителей на линии устраивать погони за неостановившимися транспортными средствами, которые не подчинились требованию контролера. Увеличение скорости движения как "догоняющим", так и "догоняемым" автомобилями может резко обострить дорожно-транспортную ситуацию и создать дополнительные предпосылки для свершения дорожно-транспортного происшествия.

Существуют две основные формы осуществления контроля за работой водителей на линии патрулирование определенного участка дороги или маршрута движения подведомственных транспортных средств, организация стационарных контрольных постов.

Для обеспечения регулярности такой работы на предприятиях составляются ежемесячные графики дежурства инженерно-технических работников на линии. График утверждается руководством автотранспортного предприятия. В графике определяются: конкретное должностное лицо, из числа инженерно-технических работников, день, время, место дежурства, состав группы. Обычно, контроль осуществляется группой, состоящей из 3-4 человек, в которую кроме ответственного дежурного входят ещё два-три общественника.

Перед выездом на линию члены группы должны быть проинструктированы сотрудником службы обеспечения безопасности движения предприятия о порядке и правильности остановки транспортных средств, правилах обращения к водителям остановленных автомобилей, последовательности действий по проверке технического состояния подвижного состава, правах и обязанностях дежурного контролера.

В ходе дежурства необходимо произвести оценку дорожных условий, выявить имеющиеся неисправности или недостатки в обустройстве дороги или дорожного покрытия.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						48
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Кроме непосредственных действий по осуществлению контроля за работой водителей подведомственного предприятия, дежурный на линии обязан оказывать необходимую помощь сотрудникам ГИБДД, вести разъяснительную работу с пешеходами, принимать участие в различных мероприятиях по обеспечению безопасности дорожного движения.

Для повышения эффективности контроля за работой водителей на линии, автотранспортные предприятия оснащаются специальными автомобилями с надписью "Служба безопасности движения".

Автомобили службы безопасности движения должны быть оснащены комплектом необходимого оборудования для контроля за работой транспортных средств на линии, в том числе фото - и киноаппаратуры, портативными дорожными знаками, с помощью которых обозначают место работы контрольного поста, жезлами для регулирования или остановки автомобилей, десселерометром, комплектом инструмента автомобильного механика, рулеткой, люфтомером, угломерной линейной, манометром, штангенциркулем, масштабной линейкой, электрическим переносным фонарем, индикаторными трубками Шинкаренко-Мохова или прибором для экспресс-диагностики алкогольного опьянения, а также аптечкой, укомплектованной всеми необходимыми медикаментами и материалами для оказания первой доврачебной медицинской помощи.

Действия дежурных сотрудников автотранспортного предприятия по контролю за работой водителей на линии заключаются в выявлении:

- задержании водителей, управляющих транспортными средствами, находясь в нетрезвом состоянии;
- водителей, использующих транспортные средства в личных, корыстных целях;
- в выявлении участков и отдельных мест на улицах и автомобильных дорогах, где необходима установка дополнительных дорожных знаков, а также мест, где имеющиеся дорожные знаки утратили свое значение;

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						49
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- в съёмках на фото- и видеозапись наиболее типичных нарушений правил дорожного движения.

Во время дежурства необходимо контролировать соблюдение водителями установленных скоростных режимов движения, правил обгона, правил перевозки грузов и пассажиров, норм загрузки автомобилей и автобусов, правильности оформления путевых документов и др.

Особое внимание следует уделять проверке состояния улиц, автомобильных дорог, мостов, путепроводов и других инженерных сооружений на автомобильных дорогах.

Контроль технического состояния подведомственных транспортных средств на линии заключается в проверке:

- величины люфта рулевого колеса;
- состояния рулевых тяг и шарнирных сочленений;
- крепления поворотных рычагов и рулевой сошки;
- состояния тормозной системы;
- наличия и правильности установки зеркал заднего вида;
- исправности замков дверей;
- исправности фар, подфарников, заднего фонаря, стоп-сигналов, приборов сигнализации и стеклоочистителя;
- исправности и наличия пломбы на спидометре.

В случае совершения ДТП, лица, осуществляющие дежурство на линии обязаны принять неотложные меры по вызову сотрудников ГИБДД, оказанию доврачебной медицинской помощи пострадавшим, по охране места происшествия, обеспечению неприкосновенность создавшейся дорожно-транспортной ситуации.

Осуществляя дежурство на линии, работники контролируют в первую очередь транспортные средства собственного или подведомственных предприятий. Однако, в ходе проведения дежурства, дежурные имеют право и обязаны пресекать грубые нарушения ПДД и со стороны водителей других

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		50

ведомств и предприятий. В этом случае дежурные сотрудники должны пользоваться правами общественных автоинспекторов.

Эффективность и действенность контроля за работой водителей на линии определяется требовательностью и объективностью сотрудников, дежурящих на линии. Важным условием является обязательность последующего разбора всех происшествий, и особенно, выявленных нарушений Правил дорожного движения. Все выявленные нарушения ПДД, Правил использования транспортных средств, недостатки в содержании автомобильных дорог или техническом состоянии транспортных средств должны быть зафиксированы в специальном бортовом журнале, который получают сотрудники перед выездом на дежурство при проведении инструктажа.

Сотрудники службы обеспечения безопасности движения на основе анализа информации дежурных на линии готовят сообщения для выступления на соответствующем собрании. В сообщении, кроме анализа должны быть представлены конкретные предложения по устранению отмеченных недостатков. В особых, не терпящих отлагательства, случаях, рапорт дежурного на линии представляется непосредственно руководству предприятия на следующий день после дежурства для принятия неотложных мер. В этой работе весьма важным является создание обстановки неотвратимости наказания за любое выявленное грубое нарушение Правил дорожного движения, независимо от того, свершилось ли дорожно-транспортное происшествие в результате нарушения или нет.

3.4. Проведение служебного расследования ДТП

На ведомственные службы обеспечения безопасности дорожного движения наряду с работой по профилактике аварийности возложена задача проведения служебного расследования причин конкретных дорожно-транспортных происшествий, совершенных с участием подведомственных транспортных средств. Работа по расследованию причин дорожно-

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		51

транспортных происшествий, проводимая сотрудниками службы обеспечения безопасности движения обязательно должна согласовываться с работниками ГИБДД. Обязательность четкого взаимодействия определена действующими нормативными документами, определяющими процедуру проведения служебного расследования дорожно-транспортных происшествий.

Целью проведения служебного расследования является выявление нарушений установленных норм и правил по обеспечению безопасности дорожного движения работниками предприятия, выявление других недостатков в работе отдельных звеньев автотранспортного предприятия, способствовавших возникновению дорожно-транспортных происшествий, а также разработка мероприятий по предупреждению подобных нарушений в процессе работы автотранспортного предприятия (рис. 3.3).

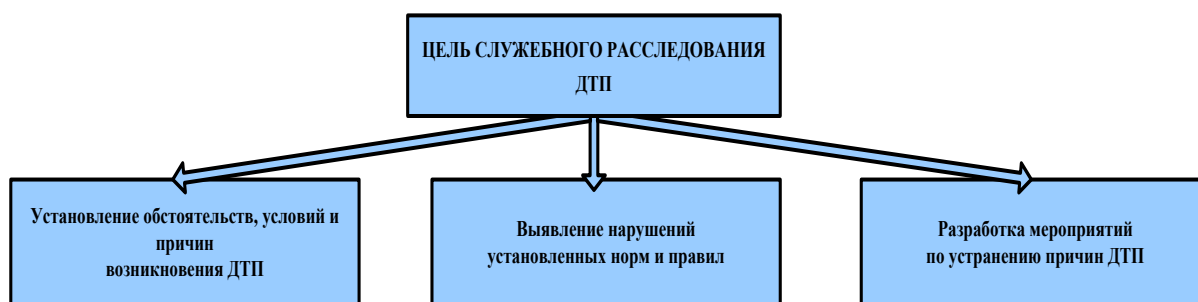


Рис. 3.3. Цель служебного расследования

В автотранспортных предприятиях служебные расследования всех дорожно-транспортных происшествий должны проводиться руководителем предприятия, или, по его поручению, руководителем службы обеспечения безопасности движения. Если в результате ДТП погиб хотя бы один человек или получили тяжкие телесные повреждения не менее двух человек, то служебное расследование такого происшествия проводится с участием руководства транспортного управления или треста, в составе которого находится данное транспортное предприятие, транспортное средство которого оказалось вовлечено в дорожно-транспортное происшествие. При более тяжких происшествиях, в результате которых тяжкие телесные повреждения подучила группа людей (не менее трёх человек) или погибло более чем два

человека, служебное расследование должно проводиться с участием руководства областного объединения автомобильного транспорта.

Положением установлены предельные сроки проведения служебного расследования. Так, расследование, проводимое на уровне автотранспортного предприятия должно проводиться в срок не более трёх суток с момента свершения дорожно-транспортного происшествия, на уровне транспортного управления - в срок не более пяти суток, а на уровне области - в срок не более шести суток. Должностные лица, которые проводят служебное расследование, обязаны осуществлять тесный контакт с работниками органов дознания или следствия, предоставляя в их распоряжение все необходимые документы и создавая им благоприятную обстановку в работе по быстрейшему выявлению причин ДТП и лиц, виновных в его совершении.

Получив сообщение о ДТП дежурный по автотранспортному предприятию обязан немедленно сообщить об этом руководителю предприятия и руководителю службы обеспечения безопасности движения. В случае, если информация о происшедшем дорожно-транспортном происшествии была получена не из органов ГИБДД, то дежурный по предприятию обязан немедленно известить об этом соответствующий орган ГИБДД.

Руководитель автотранспортного предприятия, или по его поручению руководитель службы обеспечения безопасности движения предприятия должны немедленно выехать на место происшествия. Установив, что в результате происшествия группа людей получила тяжкие телесные повреждения или же пострадавшие скончались, руководитель, проводящий расследование обязан немедленно сообщить об этом руководству транспортного управления или объединения по подчинённости.

В случаях, когда ДТП произошло из-за плохого состояния автомобильной дороги или её обустройства, для участия в проведении служебного расследования должны привлекаться представители руководства

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						53
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

местных дорожных органов, т.е. дорожного ремонтно-строительного управления или участка, обслуживающего данную автомобильную дорогу.

В тех случаях, когда возникновение дорожно-транспортного происшествия связано с неудовлетворительным состоянием улиц в городах или других населенных пунктах, об этих происшествиях необходимо информировать руководство соответствующих коммунальных или дорожно-эксплуатационных органов.

Получив сообщение о совершившемся дорожно-транспортном происшествии с тяжкими последствиями в подведомственном автотранспортном предприятии, руководитель транспортного управления или, по его поручению руководитель службы обеспечения безопасности движения управления должен выехать на место происшествия для проведения служебного расследования. О таких автокатастрофах руководитель транспортного управления обязан не позднее, чем через 12 часов доложить по телефону или по телетайпу руководителю службы обеспечения безопасности движения своего министерства или ведомства.

После выяснения обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, лица, производящие расследование, должны составить акт служебного расследования и направить его в вышестоящую инстанцию в сроки, определенные приказом Министерства. В случае, если вышестоящая организация сочтёт проведенное расследование неполным, следует провести дополнительное служебное расследование, которое также оформляется актом.

В акте служебного расследования должны найти отражение такие вопросы, как:

- дата и точное время свершения дорожно-транспортного происшествия;
- место свершения происшествия с указанием точной привязки к улице и району города или километра автомобильной дороги;
- модели и государственные номерные знаки транспортных средств, участвовавших в дорожно-транспортном происшествии;

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		54

- техническое состояние транспортных средств до происшествия;
- данные о водителях транспортных средств с указанием возраста, квалификации, стажа работы, состоянии их здоровья, степени утомления, наличии признаков алкогольного опьянения;
- вид происшествия и краткое описание обстоятельств происшествия;
- погодные условия, состояние дороги.

Кроме перечисленных вопросов, в акте служебного расследования необходимо отметить и другие обстоятельства, оказавшие влияние на возникновение дорожно-транспортного происшествия, например, обнаруженную связь между происшествием и невыполнением установленных обязанностей работниками отдельных служб автотранспортного предприятия.

При проведении служебного расследования дорожно-транспортного происшествия должностные лица, проводящие это расследование имеют право ознакомиться с документами о свершившемся происшествии только с разрешения сотрудников органов внутренних дел, производящих дознание или следствие. Производить копии с документов о происшествии (протокол осмотра места происшествия, схема дорожно-транспортного происшествия, протокол осмотра транспортных средств и др.) можно только с разрешения сотрудников органов внутренних дел.

По результатам служебного расследования должен быть произведён разбор причин ДТП и разработаны конкретные мероприятия, направленные на предотвращение повторения случаев, приведших к совершению ДТП. При этом особое внимание необходимо уделять вопросам выполнения требований Правил технической эксплуатации автомобилей. ПДД и других нормативных актов.

Положением определены сроки проведения разбора результатов служебного расследования обстоятельств дорожно-транспортного происшествия. Этот разбор должен проводиться и на уровне предприятия, и на уровне управления, и на уровне объединения.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						55
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Руководители автотранспортных предприятий проводят разбор результатов служебного расследования в трехсуточный срок на совещаниях начальников автоколонн, служб предприятия, а также инженерно-технических работников, связанных с эксплуатацией транспортных средств. Руководитель предприятия может проводить разбор результатов служебного расследования дорожно-транспортного происшествия и на общих собраниях водителей и ремонтных рабочих предприятия.

Руководители транспортных управлений: должны проводить разбор дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями в пятисуточный срок, после получения акта о служебном расследовании на совещаниях, с участием заместителей начальника транспортного управления, начальников отделов и инженерно-технических работников аппарата управления, связанных с эксплуатацией транспортных средств. На эти совещания должны быть приглашены руководители транспортного предприятия, автомобили или другие транспортные средства которого, участвовали в дорожно-транспортном происшествии.

Руководители объединений должны проводить разбор результатов наиболее тяжелых происшествий в шестисуточный срок, после получения акта о служебном расследовании на совещаниях ответственных работников аппарата управления, связанных с эксплуатацией транспортных средств. На совещание должны быть приглашена руководящие работники транспортного управления. В необходимых случаях на эти совещания могут быть приглашены руководители транспортного предприятия, транспортные средства которого участвовали в дорожно-транспортном происшествии.

Аппарат службы обеспечения безопасности движения министерства или ведомства обязан осуществлять строгий контроль за соблюдением сроков разбора результатов служебного расследования дорожно-транспортного происшествия, а также сроков представления донесений, актов о служебном расследовании, отчетов и других материалов.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		56

3.5. Планирование работы по предупреждению аварийности на автомобильном транспорте

Планирование работы по предупреждению аварийности в автотранспортном предприятии позволяет решить комплекс задач, связанных с профилактикой возникновения причин, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, обеспечить дифференцированный подход к реализации намеченных предупредительных мероприятий. План работы предприятия по предупреждению аварийности представляет собой документ, содержащий перечень заданий, причём задания должны касаться не только специальной службы обеспечения безопасности движения, но и всех других служб предприятия, от деятельности которых может зависеть возможность свершения дорожно-транспортного происшествия.

При составлении плана необходимо учитывать положения действующих приказов, инструкций и указаний вышестоящих организаций в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Хотя работа по составлению плана мероприятий по предупреждению аварийности ведётся сотрудниками службы обеспечения безопасности движения предприятия, в процессе формирования плана должны принимать участие и сотрудники других служб предприятия. Это участие заключается в разработке предложений, касающихся деятельности своих служб в плане предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

При планировании работы по предупреждению аварийности должны быть рассмотрены следующие группы вопросов:

- улучшение условий работы водителей. Необходимо предусмотреть проверку состояния улично-дорожной сети, осуществление регулярного контроля за соблюдением режима работы и отдыха водителей. Важное место должна занимать работа по организации предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		57

- повышение квалификации работников предприятия. Необходимо предусмотреть вопросы организации учёбы и стажировки молодых водителей, консультаций по различным вопросам, связанным с обеспечением безопасности движения с целью передачи опыта безаварийной работы лучших водителей. Важным направлением в этой работе является организация работы кабинета по безопасности движения на предприятии. В плане должны быть предусмотрены мероприятия по изучению различных нормативных документов, инструкций, приказов, правил внутреннего распорядка, положений трудового законодательства и других документов, а также по принятию зачётов от водителей по Правилам дорожного движения;

- предупреждение случаев управления транспортными средствами водителями, находящимися в нетрезвом состоянии. Большое значение здесь имеет профилактическая работа с водителями, особенно с той частью водительского состава, которая склонна к неумеренному употреблению спиртных напитков. Для этой работы целесообразно планировать публикацию различных статей в стенной печати, вовлечение семей водителей в эту работу;

- пропагандистско-воспитательная работа среди водителей. В плане должны быть предусмотрены мероприятия по широкому привлечению общественности автотранспортного предприятия к разбору случаев нарушений отдельными водителями Правил дорожного движения, отмеченных сотрудниками органов ГИБДД или службы обеспечения безопасности движения. Необходимо планировать проведение различных лекций, бесед, собраний и других массовых мероприятий.

Организация проведения предрейсовых медицинских осмотров

Анализ причин дорожно-транспортных происшествий убедительно свидетельствует о том, что "человеческий фактор" является параметром в значительной степени определяющим высокий уровень аварийности.

Основным составляющим "человеческого фактора" в проблеме обеспеченна безопасности дорожного движения является водитель,

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		59

представляющий по существу оператора в сложном комплексе "Автомобиль – водитель – дорога". Своими действиями, своим поведением водитель в ряде случаев может предотвратить возникновение дорожно-транспортного происшествия, во всяком случае он активно влияет на весь процесс создания конкретной дорожно-транспортной ситуации. Для обеспечения этого активного влияния очень важно, чтобы состояние здоровья водителя соответствовало строго определенным требованиям.

Установлены следующие сроки прохождения водителями обязательного медицинского переосвидетельствования:

- все водители транспортных средств (за исключением водителей, работающих на автобусах, вместимостью более чем 8 человек) проходят переосвидетельствование один раз в 5 лет;

- водители автобусов, вместимостью более 8 пассажиров – один раз в два года;

- водители, достигшие пенсионного возраста (мужчины - 60 лет, женщины - 55 лет) - один раз в два года;

- водители-стажеры, а также водители-профессионалы, имеющие оформленную инвалидность - один раз в год, но не реже, чем через 12 месяцев.

Следует отметить, что еще до сравнительно недавнего времени состоянию здоровья водителя, как одному из факторов, обеспечивающих безопасность дорожного движения уделялось мало внимания. Было распространено мнение, что прохождение водителями один раз в 3-5 лет специального медицинского обследования (переосвидетельствования) является вполне достаточным для оценки его профессиональной пригодности с точки зрения физического и психического здоровья.

Изучение материалов дорожно-транспортных происшествий дает основание сделать вывод о том, что во многих случаях в качестве одной из основных причин непредотвращения водителем аварийной ситуации было отклонение в состоянии его здоровья.

					ВКР–2069059–23.03.01–130618–17	Лист
						60
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

Причём, эти отклонения могут не оказывать никакого влияния на выполнение данным человеком различных производственных функций, кроме функции водителя транспортного средства. Поэтому, очень важно знать характер заболеваний, при которых водитель представляет повышенную потенциальную опасность для безопасности дорожного движения. Ишемическая болезнь миокарда, сердечная декомпенсации, болезни клапанов сердца, эндокринные дисгармонии, расстройства центральной и периферической нервной системы, опорно-двигательного аппарата и целый ряд других болезней влияют на степень риска вовлечений водителя в дорожно-транспортное происшествие.

Медицинская оценка состояния здоровья водителя должна в первую очередь основываться на функциональном его соответствии характеру профессиональной деятельности. Вследствие того, что для профессиональных водителей управление автомобилем является основой производственной деятельности и источником получения материального вознаграждения, многие водители склонны пренебрегать незначительными отклонениями в состоянии своего здоровья, считая, что эти отклонения не мешают им в работе, в то время, как обращение к врачам может на какой-то срок вывести его из сферы практической работы, что скажется на его материальном состоянии. Возможность превышения регламентированной протяженности рабочего дня по причинам, не зависящим от самого водителя и отсутствие, в большинстве случаев, у водителей возможности произвольно прекратить работу за рулем в случае возникшего нездоровья, усталости или просто нежелания продолжать дальнейшую езду, способствует увеличению вероятности опасности вовлечения такого водителя в аварийную ситуацию и как результат в ДТП.

В связи с этим, осуществление контроля функционального состояния водителей требует предельного внимания со стороны медицинских работников к малейшим признакам нарушения нормального состояния здоровья водителей.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						61
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Одной из основных задач предрейсового медицинского осмотра водителей является экспресс-диагностика состояния их здоровья перед выездом на линию, в частности, на предмет установления алкогольного опьянения. Для этого рекомендуется производить измерение частоты пульса, артериального давления и исследование выдыхаемого водителем воздуха с помощью различных приборов.

Целью проведения медицинских осмотров является выявление в амбулаторных условиях (с учётом дефицита времени) патологических изменений в состоянии здоровья водителей, представляющих реальную угрозу для безопасности дорожного движения. При этом основное внимание уделяется диагностике алкогольного опьянения.

В нашей стране, в отличие от целого ряда европейских стран, узаконено, что любое содержание алкоголя в крови или в выдыхаемом воздухе считается доказательством нетрезвого состояния водителя, которое несовместимо с управлением транспортным средством. Не менее существенное, чем само опьянение, влияние на профессиональную надежность водителей оказывает последствие приема алкоголя, так называемое "состояние похмелья". Это состояние в зависимости от степени опьянения, индивидуальных особенностей человеческого организма может продолжаться от 5 - 8 до 24 - 56 часов. В таком состоянии, как правило, заторможены сенсомоторные реакции человека и резко возрастает опасность риска вовлечения водителя в ДТП.

При проведении предрейсовых медицинских осмотров обязательным является присутствие представителя службы обеспечения безопасности движения предприятия, начальника автоколонны или представителя общественных организаций автоколонны, которые несут ответственность за направление на медицинский осмотр всех намеченных к этой процедуре водителей, а также удостоверяют их личность.

Необходимо создание на предприятии чёткой системы прохождения водителями предрейсовых медицинских осмотров. С одной стороны необходимо систематически осматривать весь личный состав водителей

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		62

автотранспортного предприятия для выявления лиц, подлежащих включению в так называемую "уязвимую группу водителей", а с другой стороны - держать эту группу под постоянным контролем. Под "уязвимой группой водителей" обычно имеют в виду тех водителей, которые по состоянию физического здоровья (заболевания сердечно-сосудистой системы сахарный диабет, вегето-сосудистая дистония и т.д.) или психического здоровья (бытовое пьянство, хронический алкоголизм неврозы и другие заболевания) являются потенциально наиболее опасными в плане вероятности совершения дорожно-транспортного происшествия. И хотя подавляющее большинство перечисленных заболеваний является абсолютно противопоказанным для работы водителем в начальной стадии заболевания они выявляются с большим трудом и есть основание сделать вывод о том, что довольно большое количество водителей длительное время (до 5-8 лет) работают по специальности будучи уже больными.

Водители этой "уязвимой группы" должны проходить медицинский осмотр ежедневно. Эта группа формируется, исходя из следующих критериев:

- факты отстранения водителя от работы при проведении предрейсового медосмотра из-за алкогольного опьянения или состояния похмелья;
- факты отстранения водителя от работы в связи с заболеваниями внутренних органов;
- информация из лечебно-профилактических учреждения о заболеваниях, представляющих реальную угрозу для безопасности дорожного движения;
- выявленные при проведении предрейсовых медосмотров отклонения от нормального состояния здоровья, не дающие основания для немедленного отстранения от работы водителя, но требующие серьезного медицинского наблюдения с целью углубленного обследования водителей;
- необходимость в клиническом медицинском наблюдении за состоянием здоровья водителей с целью предупреждения более серьезных заболеваний.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						63
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Сотрудники службы обеспечения безопасности движения автотранспортного предприятия, совместно с сотрудниками отдела кадров и начальниками автоколонн составляют списки водителей, подлежащих ежедневному предрейсовому медосмотру, исходя из следующих положений по каждому конкретному водителю:

- работа по временному разрешению на право управления автомобилем;
- получение извещения из медвытрезвителя;
- получение извещения из органов полиции или прокуратуры о нарушениях общественного порядка, норм поведения в быту и т.п.;
- прогулы и другие нарушения трудовой дисциплины, а также факты появления на работе в нетрезвом состоянии в нерабочее время;
- подозрение в злоупотреблении спиртными напитками;
- другие конкретные причины, вызывающие у администрации предприятия сомнения в пригодности данного водителя к управлению автомобилем.

Предрейсовый медосмотр должен заканчиваться с завершением выпуска автомобилей на линию. Нецелесообразно затягивать проведение предрейсового медосмотра на длительное время, так как некоторые водители, почувствовав возможность осложнений, пытаются оттянуть время прохождения медосмотра в надежде "протрезветь". Это приводит лишь к увеличению времени работы медработников, т. к. в течение нескольких (5 - 4 часов) остаточные проявления опьянения не проходят.

Периодически предрейсовый медицинский осмотр должны проходить все водители предприятия. Для этого необходимо составлять график прохождения медосмотра водителями. Этот график должен быть известен лишь очень узкому кругу лиц из числа руководящих работников предприятия. Сплошные обследования водителей целесообразно проводить в день после выдачи зарплаты, после праздника и т.д.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		64

Сотрудники службы обеспечения безопасности движения автотранспортного предприятия по своему усмотрению могут назначать водителей на прохождение внепланового медосмотра.

Водителям, не прошедшим предрейсового медосмотра путевые листы не выдаются и к работе в этот день они не допускаются. Водители, впервые отстранённые от работы при прохождении медосмотра, рассматриваются как прогульщики, а отстраненные во второй раз - как лица, нуждающиеся в тщательном обследовании врача - нарколога. При получении заключения от врача о наличии клинических показаний к лечению, администрация и общественные организации предприятия должны принять активные меры по убеждению водителя в необходимости лечения либо смены профессии.

Для проведения медицинских осмотров и более широкой медико-профилактической работы на автотранспортных предприятиях могут быть созданы специализированные подразделения.

Системы мониторинга транспорта и контроля режима труда и отдыха водителей

31 июля 2012 года вышел приказ Министерства Транспорта РФ №285. Согласно этому нормативно-правовому акту в стране осуществляется обязательный мониторинг общественного транспорта (ТС подпадающие под категорию «М»), а так же транспорта, который осуществляет перевозки опасных грузов (ТС подпадающие под категорию «N»). Соответственно, все транспортные средства категории М и N должны быть оснащены оборудованием ГЛОНАСС.

Желания правительства установить системы ГЛОНАСС на автобусы, маршрутные такси и автомобили, осуществляющие перевозки опасных грузов, в первую очередь, связано с обеспечением безопасности. К тому же, ГЛОНАСС в автобусах и маршрутках позволит осуществить дополнительные удобства для водителя.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		65

Одно из главных требований к оборудованию ГЛОНАСС, устанавливаемому на транспортные средства, это возможность определять географические координаты и параметры движения автомобиля и передавать эти данные в систему мониторинга, а также иметь возможность устанавливать двухстороннюю голосовую связь с экстренными службами реагирования (рис. 3.5).

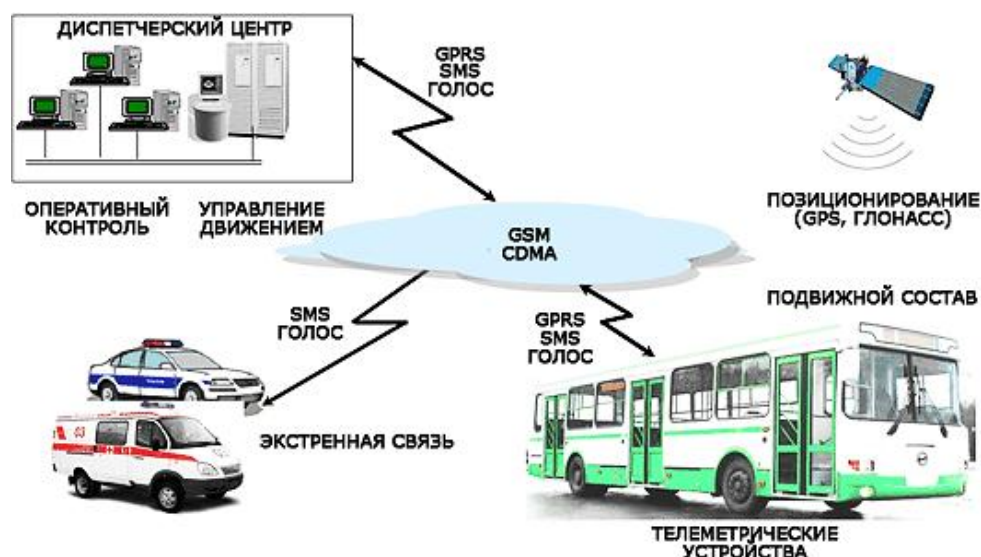


Рис. 3.5. Система мониторинга транспортных средств

На сегодняшний день качественный контроль и учет автотранспорта стал настоящей проблемой, которой озабочены главы многих транспортных предприятий. Даже если деятельность хотя бы отдаленно связана с перевозками, мониторинг транспорта является немаловажным условием для успешного развития предприятия в целом.

Огромную пользу в целях экономии и удобства использования транспорта на текущий момент может оказать современный спутниковый контроль транспорта. Контроль транспорта ГЛОНАСС – это комбинация специальных высокотехнологических датчиков, которые считывают информацию и подают ее на бортовой терминал.

Система спутникового контроля автотранспорта – это постоянный доступ к точной информации о состоянии и количестве топлива, времени и объемах заправки или слива.

Именно спутниковый контроль ТС способен удобно и эффективно рассчитать наиболее оптимальный расход топлива, что позволяет сэкономить финансы. Помимо типично технических преимуществ, следует отметить также и другие. Спутниковая система контроля автотранспорта оказывает немалое влияние на дисциплинарность водителей, поскольку при её внедрении на предприятие отслеживать их деятельность становится намного проще.

Многим владельцам автопарков известно, что водители склонны нарушать сроки выезда транспортного средства, впоследствии наверстывая упущенное время за счет скорости. Это ведет к повышению расхода топлива, а также к снижению безопасности и общего уровня организации транспортных услуг. На сегодняшний день известно, что спутниковый контроль автотранспорта позволяет снижать расходы на транспорт в объемах до 20%.

Помимо этого, следует учесть, что далеко не все транспортные предприятия на текущий момент осуществляют такой контроль. А потому данное средство является мощным инструментом, способным в значительной мере повысить конкурентную способность любого предприятия на рынке транспортных перевозок.

Вопрос контроля автопарка был актуален всегда. До появления глобальных систем навигации существовали автономные системы контроля или логгеры. Они не обеспечивали круглосуточного непрерывного мониторинга. И получить информации от таких систем можно было только по прибытии транспортного средства в парк.

С расширением сетей GSM связи и появлением спутниковых систем мониторинга автотранспорта у предприятий появилась возможность в любое время суток в режиме онлайн. Всегда доступна информация сколько километров проехало транспортное средство за определенное время, сколько израсходовал топлива и другую информацию.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
						67
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

Автомобильный трекер – специальное устройство, которым может быть оснащено транспортное средство в целях контроля его перемещений, а также отслеживания его точки местоположения посредством функциональных возможностей модулей GPS/ГЛОНАСС. Полученные данные передаются через GPRS-канал отправившему запрос пользователю.

Многие из предлагаемых ныне GPS-трекеров и контроллеров имеют открытый протокол взаимодействия с сервером и дают возможность выполнять настройку режимов работы при помощи SMS или соединения GPRS.

Решаемые задачи на уровне пассажирских автотранспортных предприятий (ПАТП):

- централизованный контроль и управление транспортом АТП
- контроль качества предоставления услуг в сфере пассажирских перевозок;
- повышение точности прогнозирования при планировании работ по исполнению контрактов на оказание услуг пассажирских перевозок;
- возможность решения спорных ситуаций с заказчиками и персоналом за счет получения оперативных данных о работе транспортных средств;
- минимизация издержек на обслуживание и содержание ТС;
- максимизация прибыли пассажироперевозчика;
- повышение конкурентоспособности предприятия;
- повышение экономических показателей предприятия за счет предотвращения простоев, потерь рабочего времени, несанкционированных сливов топлива;
- повышение качества выполнения контрактов;
- повышение оперативности управления и обслуживания;
- оптимизация работы диспетчерской службы предприятия;
- повышение безопасности и регулярности движения ТС;
- повышение безопасности участников дорожного движения, водителей и персонала на линии;

					ВКР–2069059–23.03.01–130618–17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		68

- повышение качества транспортного обслуживания пассажиров;
- оптимизация взаимодействия с органами исполнительной власти

Принцип работы и функции системы мониторинга

На объекты мониторинга – пассажирские транспортные средства (ТС), устанавливается специализированное бортовое навигационно-связное ГЛОНАСС/GPS оборудование, которое принимает и обрабатывает информацию о географических координатах, полученных с навигационных систем ГЛОНАСС и GPS, а так же данные с различных периферийных устройств. После того, как все данные получены и обработаны оборудованием, информация в режиме реального времени независимо от времени суток и погодных условий передается по каналам беспроводной связи на телематический сервер клиента.

Далее данные с сервера через сеть Интернет поступают на автоматизированное рабочее место (АРМ) диспетчера С помощью специального программного обеспечения (ПО) диспетчер оперативно в режиме реального времени управляет процессами мониторинга, контролирует работу водителей, получает тревожные сообщения в случае возникновения внештатных ситуаций и принимает регламентированные меры, контролирует технические параметры объектов, ведет статистику и учет работы, анализирует ситуацию.

В 2013 году Правительством Российской Федерации были приняты поправки к Техническому регламенту о дополнительной безопасности транспортных средств. Согласно этому обязательной считается установка тахографов на автомобили и автобусы, в том числе рейсовые и школьные средства передвижения. Владелец транспорта будет оштрафован, если в его автобусе количество пассажирских мест превышает отметку 8, а тахограф не установлен. То есть прибор должны устанавливать все водители, которые занимаются перевозкой пассажиров, независимо от класса автобуса. Сотрудники ГИБДД имеют право остановить любой автобус и проверить у него наличие данного прибора.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						69
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Тахограф – это устройство в составе транспортного средства, предназначенное для контроля режима труда и отдыха, скорости, пробега.

Для решения данной проблемы первый тахограф, регистрирующий скорость и пройденный путь, был изобретен в период бурного развития автомобильной промышленности в Европе. Руководители предприятий столкнулись с проблемой контроля работы транспортного средства, который был возможен лишь посадив в каждую машину по дополнительному сотруднику. В дальнейшем устройство модернизировали и основной задачей стало повышение безопасности перевозок. Установка тахографического оборудования снизило смертность на дорогах на 20.



Рис. 3.6. Тахограф

Водителей автобусов можно отнести к числу рабочих, чей труд носит довольно специфический характер. Кроме этого, дополнительное напряжение создаёт то, что водитель управляет транспортным средством, которое само по себе несёт потенциальную опасность. На водителя постоянно воздействуют шум, вибрация, вредоносные вещества и газы. Но, не смотря на это, самыми опасными для водителя являются, как эмоциональное, так и нервное напряжение. Поэтому для водителей очень важны перерывы в течение рабочего дня.

									Лист
									70
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	ВКР-2069059-23.03.01-130618-17				

Водителя автобуса постоянно окружает непрерывный поток движения автомобилей, и он несёт прямую ответственность за безопасность пассажиров и других участников движения. Именно поэтому рабочее время водителей должно строго соблюдаться, основываясь на законодательных требованиях. Подробнее эти требования изложены в следующей главе. Их должны придерживаться все водители, работающие по трудовому договору. Такие водители обычно принадлежат организациям – частным предприятиям или частным лицам.

Рабочее время водителя автобуса состоит непосредственно из управления, перерывов между управлением на конечных пунктах прибытия в течение пятнадцати минут, времени для выполнения работ до и после выезда, время для медицинского обследования дои после выезда, простоев водителя, устранения возникших неполадок и прочие, перечисленные и учитывающиеся законами периоды времени.

Время для отдыха водителя автобуса должно предоставляться раз на два часа максимум в середине рабочего дня. Минимальное время – полчаса. Еженедельный отдых должен следовать за рабочей неделей, составляя сорок два часа непрерывного времени. Именно это время способно предоставить максимальный отдых организму, после выполнения столь напряженной работы.

Таким образом, в данной главе рассмотрены основные мероприятия совершенствования работы службы безопасности, реализация которых позволит повысить безопасность дорожного движения транспортных средств, обслуживающих перевозки и в целом улучшить функционирование автотранспортного предприятия.

					<i>ВКР–2069059–23.03.01–130618–17</i>	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		71

ГЛАВА 4. ЭКОЛОГИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ

4.1. Анализ основных негативных воздействий автомобильного транспорта на окружающую среду

Автомобильный транспорт прочно вошел в современную жизнь, обеспечивая большой объем перевозок. Автомобиль является динамичным и автономным транспортным средством, позволяющим перемещать с высокой скоростью грузы и пассажиров. При этом значительно снижаются затраты времени на перемещение, что приводит к ускорению производственных процессов. Но кроме перечисленных положительных качеств, автомобильный транспорт, взаимодействуя с человеком и природой, оказывает на них негативное влияние: истощаются энергетические и сырьевые ресурсы, загрязняется атмосфера, земля, водоемы, а шум и вибрация наносят ущерб здоровью человека.

Доля автомобильного транспорта в загрязнении атмосферного воздуха имеет преобладающий характер. Несмотря на это, автомобильный транспорт является важнейшим видом транспорта, без которого невозможно производство материальных ценностей.

Одной из главных задач в настоящее время является совершенствование всех сторон его работы и снижение его экологической опасности.

Общие требования к системе организации и безопасности дорожного движения заключаются в минимизации времени на осуществление транспортного процесса при условии соблюдения безопасности движения и обеспечения защиты окружающей среды.

Автомобильный транспорт, как в городах, так и вне городов, является одним из источников загрязнения атмосферы.

Осуществление транспортного процесса ведет к загрязнению окружающей среды продуктами испарения нефтепродуктов при их хранении и реализации; отработанными газами внутреннего сгорания; продуктами износа

					ВКР–2069059–23.03.01–130618–17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		72

дорожных покрытий; при сжигании в промышленных установках отработанных масел; от работы автотранспортных и авторемонтных предприятий; при выветривании сыпучих грузов и т.д. Канцерогенные вещества, выбрасываемые в атмосферу автомобилями (свинец, медь, хром, мышьяк и т.д.), оказывают заметное влияние на общий уровень заболеваемости населения.

Основными источниками шума от автомобильного транспорта являются: взаимодействие шин с дорожным покрытием, работа корпуса двигателя внутреннего сгорания, системы всасывания воздуха, вентиляторы системы охлаждения, устройства выпуска отработавших газов двигателя, качение колес.

Кроме шума, транспортные средства являются причиной возникновения вибраций в жилой застройке: через грунт колебания передаются фундаментам зданий, расположенных рядом с транспортными магистралями, и возбуждают колебания в строительных конструкциях.

Воздействие шума и вибрации на разных людей по степени и характеру сказываются неодинаково, однако у подавляющего большинства появляются те или иные заболевания. Так, с чрезмерным шумом связывают нервное истощение и психическое расстройство, повышение давления крови и содержание в ней холестерина; шум способствует ухудшению работы органов пищеварения, ослабления зрения, развитию язвенных болезней.

Комплексное решение проблемы уменьшение негативного воздействия транспорта на окружающую среду ввиду ее масштабов и сложности связано с разработкой и реализацией мероприятий:

- технических (совершенствование конструкций транспортных средств вплоть до создания экологически чистых видов передвижения);
- экономических;
- управленческих (управление перевозками, внедрение современных средств диагностики, регулировки и ремонта систем питания зажигания автомобилей, управление охраной окружающей среды и др.);

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		73

- организационных (рациональная организация дорожного движения, обучение водителей рациональным приемам управления автомобилем в условиях города, улучшение дорожных условий);

- градостроительных (совершенствование планировочной структуры города, транспортной инфраструктуры).

Уменьшение вредного воздействия транспорта на атмосферу во многом зависит от топливной экономичности транспортных средств, чем меньше будет израсходовано топлива, тем меньший объем отработавших газов поступит в окружающую среду. Снижение расхода топлива достигается при реализации следующих направлений:

- совершенствования конструкции двигателей;
- совершенствования топливной аппаратуры, внедрение электронных систем, например, для управления впрыском топлива и т. д.;
- уменьшение веса автомобиля;
- создание новых конструкций шин;
- организация эксплуатации транспорта с меньшими текущими и другими затратами при перевозках.

Перечисленные выше мероприятия носят активный экономический характер. К пассивным экологическим мероприятиям, направленным на уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду, относят градостроительные мероприятия, среди которых можно назвать следующие:

- увеличение территориальных разрывов между жилой застройкой, транспортными потоками и предприятиями транспорта;
- свободная застройка магистральных улиц, обеспечивающая лучшее рассеивание вредных веществ;
- строительство шумозащищенных зданий;
- озеленение;
- строительство кольцевых автомобильных дорог для транзитного транспорта вокруг города;

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		74

- строительство экранизирующих сооружений, а также подземных и высотных гаражей.

Если говорить о пассажирских перевозках, то для оценки эффективности проводимых в автотранспортных предприятиях мероприятий, направленных на уменьшение загрязнения атмосферы вредными выбросами в составе отработавших газов разработана специальная методика. Она предназначена для расчета весового выброса вредных веществ с отработавшими газами (окись углерода, окислы азота, и углеводороды) автомобилей с бензиновыми двигателями при оценке загрязнения воздушного бассейна городов, расчетах вентиляции закрытых стоянок автомобилей, рудников, шахт, карьеров и других мест с ограниченным воздухообменом, а также при оценке эффективности проводимых работ по уменьшению загрязнения атмосферы вредными выбросами.

4.2. Соблюдение норм труда и отдыха водителя для обеспечения безопасности перевозок пассажиров автобусами

Труд водителей автомобилей регулируется общими нормами трудового законодательства такими как:

- Трудовой Кодекс Российской Федерации;
- Межотраслевые правила по охране труда промышленного транспорта ПОТ РМ-008-99;
- Правила по охране труда на автомобильном транспорте ПОТ РО-200-01-95.

Требования по обеспечению безопасности перевозок пассажиров автобусами разработаны в соответствии с Постановлением Министерства труда и социального развития Российской Федерации от 20 августа 2004 г. № 15 положения о рабочем времени и отдыха водителей устанавливает особенности регулирования труда и отдыха водителей автомобилей в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		75

В соответствии со статьёй закона продолжительность рабочего времени рабочих не может превышать 40 часов в неделю. Для водителей, работающих по шестидневной рабочей неделе, продолжительность ежедневной работы не может превышать 7 часов, а накануне выходных дней – 6 часов. При шестидневной и пятидневной рабочей неделе продолжительность ежедневной работы (смены) водителей определяется правилами внутреннего трудового распорядка или графика сменности. В предпраздничные дни продолжительность работы (смены) водителей сокращается на один час, как при пятидневной, так и при шестидневной рабочей неделе.

Суммированный месячный учёт рабочего времени устанавливает администрация предприятия. При суммированном учёте рабочего времени продолжительность рабочей смены водителям может устанавливаться не более 10 часов, а с разрешения министерства (ведомства) – не более 12 часов с соблюдением нормального числа рабочих часов за учётный период.

В состав рабочего времени водителя включают:

- установление нормативами подготовительно-заключительное время для выполнения работ перед выездом на линию и после возвращения с линии;
- время проведения предрейсового медицинского осмотра водителей продолжительностью до 5 минут в смену;
- время движения автомобиля на линии;
- время стоянки: в пунктах погрузки и разгрузки, в местах посадки и высадки пассажиров, в местах использования специальных автомобилей;
- время простоев не по вине водителей;
- время остановок, предусмотренное графиком для кратковременного отдыха от вождения в пути и на конечных пунктах, а также время для осмотра подвижного состава и его обслуживания;
- половину времени рейса, при обслуживании автомобиля, оборудованного спальным местом в междугородном сообщении, двумя водителями, когда один из водителей не управляет автомобилем.

					ВКР–2069059–23.03.01–130618–17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		76

Сверхурочные работы для водителей могут быть применены в исключительных случаях, предусмотренных законодательством о труде. При суммированном учёте рабочего времени сверхурочная работа в течение дня вместе с работой по графику не должна превышать 12 часов. Сверхурочные работы не должны превышать для каждого водителя 4 часа в течение двух дней подряд и 120 часов в год.

Водители в соответствии с действующим законодательством о труде пользуются правом:

- на перерыв в течение рабочей смены для отдыха и питания;
- на ежедневный отдых (междусменный);
- на еженедельный отдых (выходные дни);
- на отдых в праздничные дни;
- на ежегодный (основной) отпуск и в случаях, предусмотренных действующим законодательством, на дополнительный отпуск.

Перерыв для отдыха и питания предоставляется продолжительностью не более 2 часов, как правило, в середине рабочей смены, но не менее 30 минут, который в рабочее время не включается.

Водителям, которым установлен суммированный учёт рабочего времени, продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха в отдельные периоды работы может быть уменьшена до 12 часов с тем, чтобы рабочее время в течение учётного периода не превышало нормы рабочего времени, установленной законодательством.

Неиспользованные часы ежедневного (междусменного) отдыха суммируют и используют в виде дополнительных свободных от работы дней в течение учётного периода.

Водителям предоставляется еженедельный непрерывный отдых вместе со временем перерыва для отдыха и питания в предшествующий день продолжительностью не менее 42 часов.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						77
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

В случае установления водителям при суммированном учёте рабочего времени рабочих смен продолжительностью свыше 10 часов, период еженедельного отдыха может быть менее 42 часов и более 29 часов. В среднем за учётный период продолжительность еженедельного непрерывного отдыха должна быть не менее 42 часов. Отпуск водителям предоставляют ежегодно в срок, предусмотренный графиком.

Так как водитель автобуса – ответственная и напряженная работа, все вышеперечисленные правила обязательны для выполнения, как работодателями, так и самими водителями. Иначе это может привести к чрезвычайным происшествиям с плачевным исходом.

4.3. Техника безопасности перед выездом на линию

Управлять транспортным средством на территории предприятия разрешается только водителям или лицам, назначенным приказом АТП, имеющим удостоверение на право управления соответствующим видом транспортного средства.

Во время движения автобуса по территории предприятия запрещается нахождение в нем лиц, не имеющих к этому прямого отношения. Администрация предприятия обязана выпускать на линию технически исправные ТС, укомплектованные в соответствии «Правил по охране труда на автотранспорте», что подтверждается записями в путевом листе лица, отвечающего за выпуск автобуса на линию, и водителя.

Водитель может выезжать на линию только после прохождения предрейсового медосмотра и соответствующей отметки в путевом листе.

Администрация обязана перед выездом информировать водителя об условиях работы на линии. Администрация не имеет права:

- заставлять водителя выезжать на автобусе, если его техническое состояние и дополнительное оборудование не соответствуют ПДД и правилам технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта;

					ВКР–2069059–23.03.01–130618–17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		78

- направлять водителя в рейс, если он не имел до выезда отдыха, предусмотренного действующим законодательством о труде.

4.4. Санитарно-гигиенические условия труда водителя

На работоспособность водителя и надежность безопасности движения влияют неблагоприятный микроклимат в кабине, шум, вибрация, загрязнение.

Микроклимат кабины водителя, климатические условия, влияющие на работоспособность водителя, определяются температурой воздуха в кабине, влажностью и скоростью обмена.

При высокой температуре воздуха в кабине (25°C , и выше) увеличивается нагрузка на сердечно-сосудистую систему, существенно нагружаются функции центральной нервной системы, снижается внимание и способность к сосредоточению, ослабляется чувство осторожности, водитель допускает большое число ошибок. Развитию перегревания способствует: высокая влажность воздуха, непроницаемая для влаги одежда, ожирение, усталость, перенесенные тяжелые болезни. Пониженная температура вызывает усиленную теплоотдачу и сковывает движения рук и ног водителя, снижает быстроту его движений, что может привести к ошибкам при управлении транспортным средством. Высокая влажность способствует переохлаждению организма, возникновению простудных заболеваний.

Важно следить за чистотой воздуха в кабине. В салон автобуса могут поступать токсичные вещества, которые ускоряют развитие утомляемости, увеличивают число ошибок при управлении автомобилем. Такими веществами являются токсичные вещества отработавших газов двигателя автобуса (оксид углерода, оксид азот, формальдегиды, сажа, углеводород и другие), а также дорожная пыль, поступающая в кабину.

Пыль поступает в кабину через неплотные соединения кузова. В зонах малоподвижного воздуха, в углах кабинет концентрация пыли, может быть высокой. Снижение запыленности можно достичь при помощи: повышения герметичности кабины, применением тканевых волокнистых фильтров из

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						79
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

природных синтетических и минеральных волокон, не тканевых волокон бумаги, картоны и т. д.

Параметры внутренней среды, влияющие на работоспособность водителя, представлены в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Параметры внутренней среды, влияющие на работоспособность

Наименование параметров	Предельные значения в салоне автобусов	Пределы воздействия	Границы снижения производительности труда	Комфортные условия
Температура, °С	+2.....+48	+1.....+50	+17.....+25	+18
Влажность, %	2.....92	0.....100	30.....70	40.....60
Скорость подачи воздуха, м\с	8,0	2,0	0,3	0,15
Примеси воздуха, мг\л окиси углерода	0,1	0,02	0,01	-
диоксид углерода	-	0,4	0,17	-
оксиды азота	0,0082	0,005	-	-
Вибрационные ускорения в диапазоне частот 0 – 35 Гц, доли	0,2	0,3	0,1	0,04
Уровень шума в диапазоне частот 31,5 – 8000 Гц, дБ	110	120	80	50.....60

Для обеспечения нормируемых параметров микроклимата необходимо:

- использовать принудительную вентиляцию;
- рационально осуществлять подогрев пола кабины;
- усилить теплозащиту стекол, применение стекол с морозостойкими материалами;
- уплотнить двери кабины.

Выделение вредных веществ и связанное с ним поступление токсичных веществ в кабину водителя, приводит к ускорению его утомляемости. Для создания безвредных условий труда необходимо создать:

- оптимальный режим работы двигателя;

- использовать присадки в ДВС;
- использование нейтрализаторов.

Для снижения влияния шума требуется:

- правильное крепление отдельных узлов автомобиля;
- установка прокладок, звукоизоляции, герметизации.

Для снижения влияния вибрации при движении автомобиля на водителя, можно использовать:

- виброгасящие материалы (коврики в кабине водителя, обувь с резиновой подошвой и т.д.);
- амортизаторы;
- строго соблюдать установленное по технической характеристике давление в шинах;
- следить за состоянием деталей подвески.

4.5. Обеспечение надёжности водителей автобусов

Основные требования по подготовке водителей, условия и порядок получения права на управление автобусом определяется Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995г. № 196-ФЗ.

К основным требованиям по обеспечению надёжности водителей в процессе их профессиональной деятельности относятся:

- приём на работу и допуск к осуществлению перевозок пассажиров водителей, имеющих соответствующую квалификацию, стаж работы;
- организация стажировки водителей;
- организация занятий по повышению профессионального мастерства водителей;
- проведение в установленные сроки медицинского освидетельствования водителей;
- регулярное проведение предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей;

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
						81
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- соблюдение установленных законодательством Российской Федерации режимов труда и отдыха водителей;
- регулярное обеспечение водителей необходимой оперативной информацией об условиях движения и работы на маршруте;
- организация контроля за соблюдением водителями требований по обеспечению безопасности автобусных перевозок.

4.6. Требования пожарной безопасности для предприятий транспорта

Правила пожарной безопасности для автотранспортных предприятий разработаны в соответствии с «Правилами пожарной безопасности в РФ» (ППБ-01-ЭЗ), утверждены Минтрансом России 29.02.95 г, зарегистрированы в Главном управлении Государственной противопожарной службы МВД России №ВППБ 11-01-96 и введены в действие с 12.02.96 г. Правила распространяются на все организации, учреждения и иные юридические лица, имеющие автотранспорт, независимо от их форм собственности и ведомственной принадлежности.

Нарушение требований пожарной безопасности влечет уголовную, административную, дисциплинарную или иную ответственность в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

Требования пожарной безопасности к подвижному составу

В каждом автотранспортном средстве должен быть исправный огнетушитель (углекислотный, порошковый). Моторный отсек автомобиля может быть дополнительно оборудован установкой пожаротушения (водной, пенной, беспламенной аэрозольной).

Автотранспортные средства, предназначенные для перевозки пассажиров и специально оборудованные для этой цели, должны быть укомплектованы двумя огнетушителями (углекислотными или порошковыми): один находится в кабине водителя, второй – в пассажирском салоне или кузове автомобиля, моторный отсек может быть дополнительно оборудован установкой пожаротушения с дистанционным приводом.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		82

Транспортные средства с пневматическими тормозными системами должны ставиться в помещение на хранение только с исправной пневматической тормозной системой, обеспечивающей возможность быстрой эвакуации автомобилей в случае пожара.

В целях предотвращения возникновения пожара запрещается:

- ✓ допускать скопление на двигателе и его картере грязи и масла;
- ✓ оставлять в кабине и на двигателе использованные обтирочные материалы (ветошь и т.п.);
- ✓ эксплуатировать транспортное средство с неисправными приборами системы питания;
- ✓ подавать при неисправной топливной системе бензин в карбюратор непосредственно из ёмкости через шланг или иными способами;
- ✓ курить в непосредственной близости от приборов системы питания (в частности, от топливных баков);
- ✓ ставить транспортное средство на хранение с неисправной электропроводкой, системой питания и включенным отключателем массы (там, где он имеется).

Таким образом, установлено, что:

- автомобильный транспорт является главным источником загрязнения окружающей среды по сравнению с другими видами транспорта;
- основные пути снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду заключаются в совершенствовании законодательства в области охраны окружающей среды и введении обязательного контроля за выполнением нормативных требований по выбросу вредных веществ транспортных средств;
- при осуществлении перевозок необходимо строго соблюдать требования к работе предприятий транспорта и водителей, а также пожарной безопасности.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		83

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проблема снижения количества ДТП является чрезвычайно сложной. Она носит многоплановый, комплексный характер. Для решения этой проблемы в нашей стране создана и получила развитие государственная система обеспечения безопасности дорожного движения. Но вместе с тем основная практическая работа по предупреждению ДТП проводится на автотранспортных предприятиях, фирмах, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров, частными автоперевозчиками. Поэтому на предприятиях и в организациях создаются службы обеспечения безопасности движения.

В выпускной квалификационной работе исследована деятельность автотранспортного предприятия ООО «Лунинское АТП», рассмотрена структура и работа по обеспечению дорожного движения, проведен анализ дорожно-транспортных происшествий с участием принадлежащих ему транспортных средств. На основании выявленных недостатков предложен ряд мероприятий, который позволит совершенствовать существующую работу службы безопасности и в целом повысит функционирование предприятия.

Только четко выстроенная система работы по безопасности дорожного движения на предприятиях позволит значительно снизить риски возникновения ДТП и в итоге снизить затраты на ремонт техники, а значит улучшить финансовое состояние.

Без строго прописанных и обозначенных обязанностей по работе БДД не будет эффективности в снижении количества дорожно-транспортных происшествий.

					ВКР–2069059–23.03.01–130618–17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		84

ЛИТЕРАТУРА

1. Амбарцумян В. В. Безопасность дорожного движения. / В. В. Амбарцумян. – М.: 1998. – 312 с.
2. Касаткин Ф. П., Коновалов С. И., Касаткина Э. Ф. Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса: Учебное пособие для высшей школы. – М.: 2004. – 352 с.
3. Коноплянко В. И., Зырянов В. В., Воробьев Ю. В. Основы управления автомобилем и безопасность дорожного движения. / В. И. Коноплянко. – М.: 2005. – 271 с.
4. Талицкий И. И., Чугуев В. А., Щербинин Ю. Ф. Безопасность движения на автомобильном транспорте: Справочник. – М.: 1988. – 158 с.
5. Коноплянко В. И. Организация и безопасность дорожного движения./ В. И. Коноплянко. – М.: 1998. – 368 с.
6. Куперман А. И. Безопасность дорожного движения. /А. И. Куперман. – М.: 1997. – 416 с.
7. Клинковштейн Г. И., Луковецкий М. А. Организация работы службы безопасности движения на автомобильном транспорте. /Клинковштейн Г. И. – М.: 1988. – 88 с.
8. Инструкция по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, утверждена приказом Министра автомобильного транспорта РСФСР от 5.08.75 г. № 13.
9. Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10.12.1995.
10. Совместный приказ Министерства транспорта РФ и Министерства труда РФ № 13/11 от 11.03.94 г.
11. Требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые при лицензировании перевозочной деятельности на автомобильном транспорте. Приказ Министерства транспорта РФ № 15 от 30.03.94 г.

					ВКР–2069059–23.03.01–130618–17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		85

12. Положение об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов. Приказ Министерства транспорта РФ № 27 от 09.03.95
13. Талицкий И. И. и др. Безопасность движения на автомобильном транспорте. М., Транспорт, 1988.
14. Сборник типовых должностных инструкций работникам управления грузовых автотранспортных предприятий. М., Минтранс РСФСР, ЦНОТ, 1986.
15. Пенежко Г. И. Безопасность движения на автомобильном транспорте. М., Транспорт, 1976.
16. Щур Д. Л., Труханович Л. В. Кадры предприятия. 300 образцов должностных инструкций. Практическое пособие. М., «Дело и Сервис», 2000.
17. "Трудовой кодекс Российской Федерации" 30.01.2001 г. N 197-ФЗ.
18. ГОСТ 12.1.005-88 «Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны».
19. ГОСТ Р 52.033-2003 «Автомобили с бензиновыми двигателями. Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния».
20. СН 2.2.4/2.1.8. 562-96 «Шум на рабочих местах, в жилых помещениях и общественных зданий на территории жилой постройки».
21. Денисов В.Н.; Рогалев В.А. «Проблемы эколизации Автомобильного транспорта» - С-П., ЭКО, 2004 г. – 194с.
22. Коробкин В.И «Экология» – М., 2006. – 465с.
23. Шишков Ю. «Хрупкая экосистема Земли и безответственное человечество», Наука и жизнь. - 2004. - № 12. – С.2 - 11.
24. Кириллов Н.Г. «Проблемы экологии автомобильного транспорта России», М., 2007.

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		86

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ



					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17					
					СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАБОТЫ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ ООО «ЛУНИНСКОЕ АТП»					
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата				Литер	Лист	Листов
								В	К	Р
Зав.каф.	Ильина И.Е.				ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ					
Руковод.	Подшивалова К.С.									
Консульт.										
Консульт.										
Н.контр	Ильина И.Е.							ПГУАС, каф.ОБД, группа ТТП-41		
Студент	Земцов А.А.									

ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

ООО «Лунинское АТП»



Обслуживаемые маршруты

- Лунино-Танеевка
- Лунино-Засурское
- Лунино-Иваньрс
- Лунино-Александрия
- Лунино-Родники
- Лунино-Сытинка
- Лунино-Напольный Вьяс
- Лунино-Пенза
- Пенза-Рузаевка
- Пенза-Саранск
- Пенза- Большой Вьяс
- Лунино-Суворово
- Лунино-Чирково

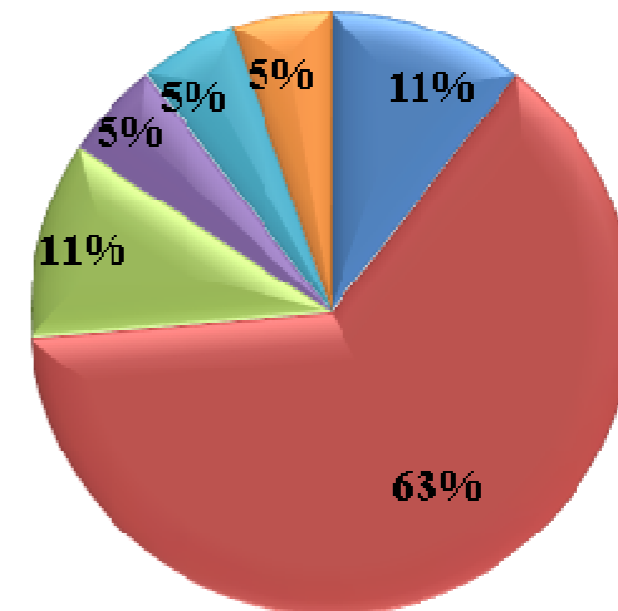
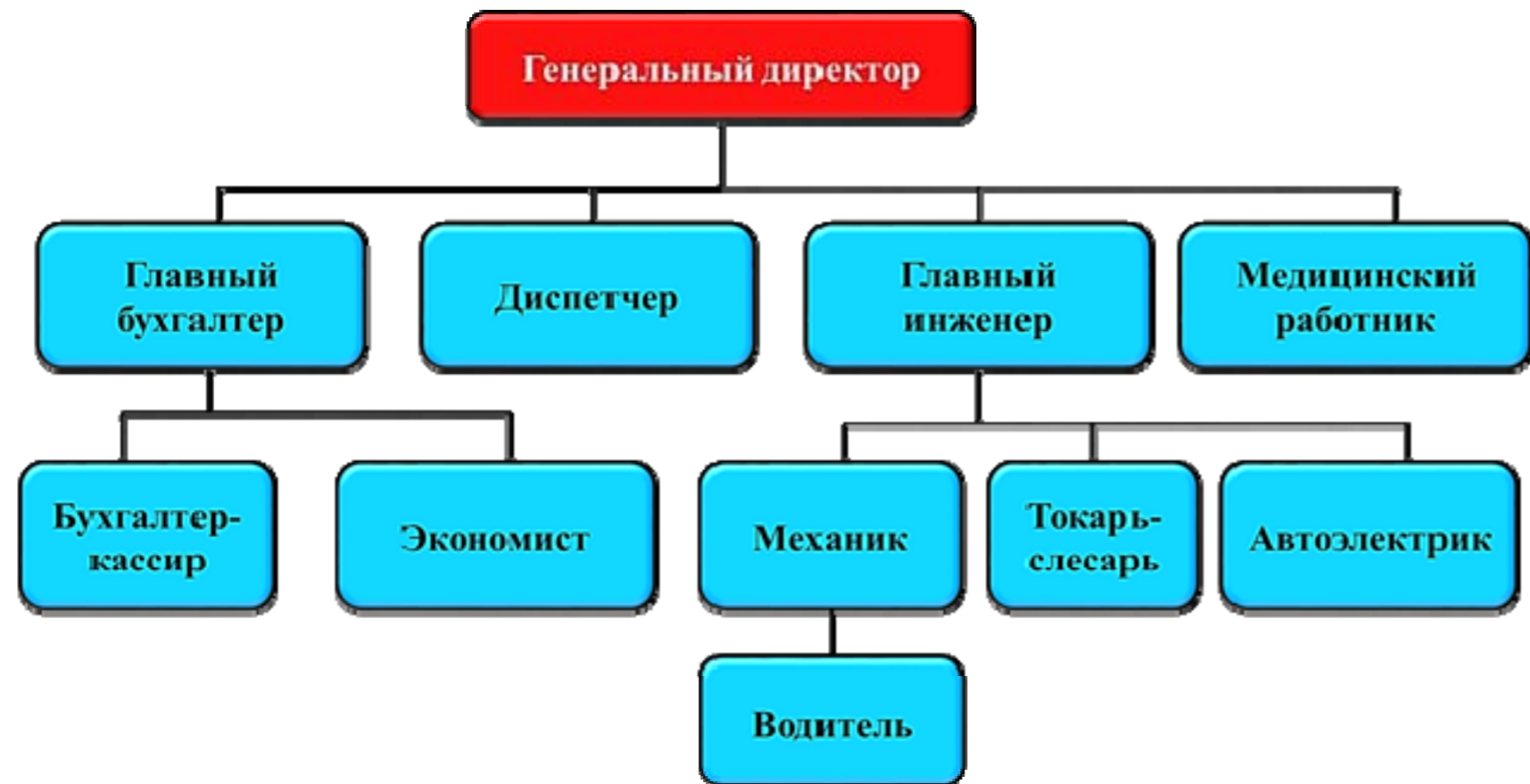


Пензенская обл, Лунинский р-н, с.Манторово,
ул.Свердлова, д.19

					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17				
					СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАБОТЫ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ ООО «ЛУНИНСКОЕ АТП»				
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ		Литер	Лист	Листов
Зав.каф.	Ильина И.Е.				В	К	Р	2	6
Руковод.	Подшивалова К.С.								
Консульт.									
Консульт.									
Н.контр	Ильина И.Е.								
Студент	Земцов А.А.				ПГУАС, каф.ОБД, группа ТТП-41				

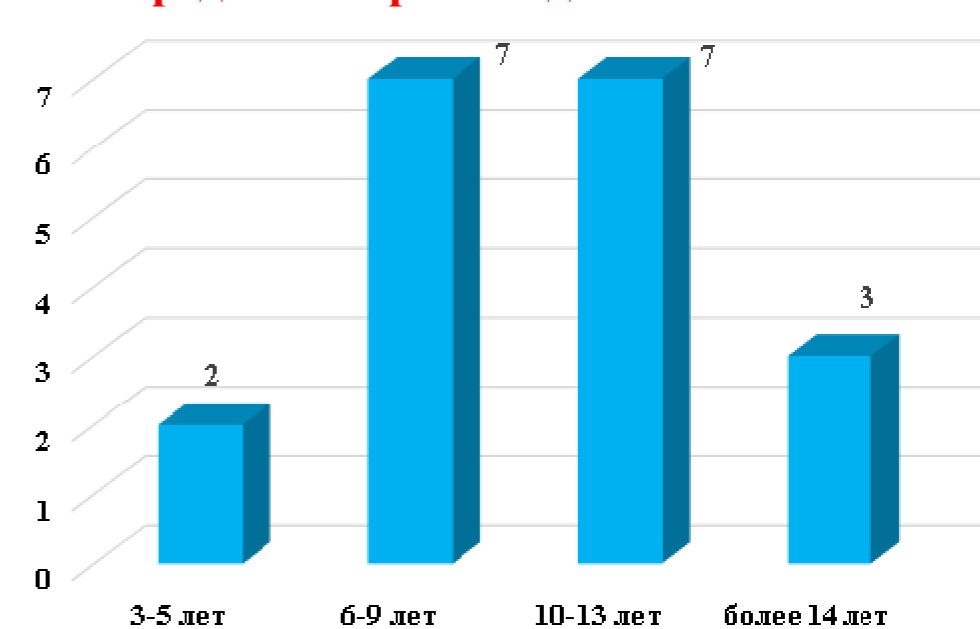
СТРУКТУРА ПРЕДПРИЯТИЯ И ПАРКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Распределение парка подвижного состава по маркам



■ Газ ■ Паз ■ Маз ■ Нижегородец ■ Higer ■ Кавз

Средний возраст подвижного состава



Место проведения бесед с водителями



Территория предприятия



ВКР-2069059-23.03.01-130618-17						
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАБОТЫ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ ООО «ЛУНИНСКОЕ АТП»						
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата		
	Зав.каф.	Ильина И.Е.				
	Руковод.	Подшивалова К.С.				
	Консульт.					
	Консульт.					
	Н.контр	Ильина И.Е.				
	Студент	Земцов А.А.				
СТРУКТУРА ПРЕДПРИЯТИЯ И ПАРКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА				Литер	Лист	Листов
				В	К	Р
					3	6
ПГУАС, каф.ОБД, группа ТТП-41						

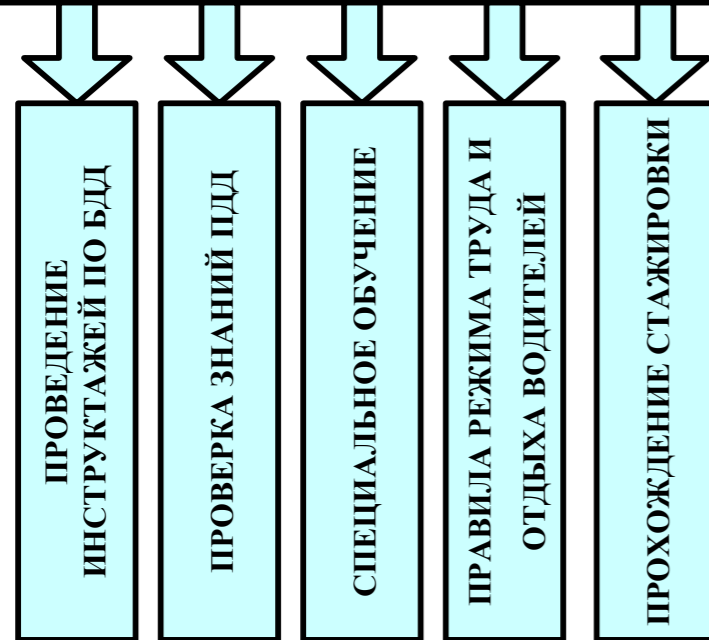
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ НАДЕЖНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ НА АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ



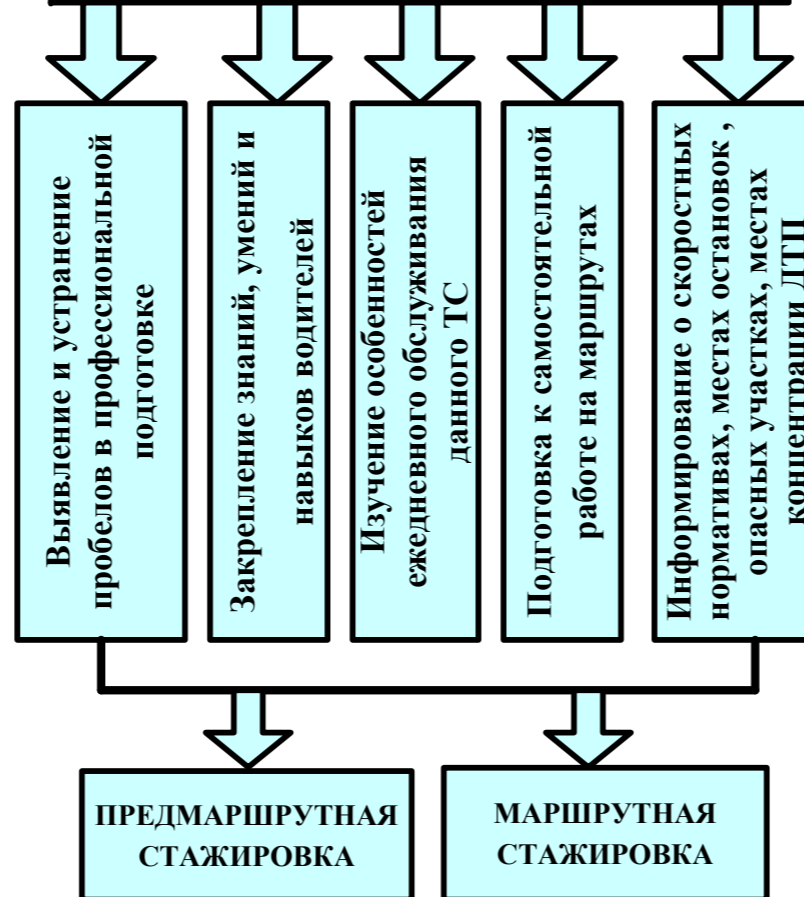
ОБЪЕМ И СРОКИ ПРОХОЖДЕНИЯ СТАЖИРОВКИ

№ п/п	Категория ТС Стаж работы водителя по профессии	Продолжительность стажировки час/смена (5-ти дневная раб. неделя)
	«В», «С»	
1	-нет стажа -от 1 до 3 лет -3 года и более	не менее 40/5 16 – 32/2 – 4 16 – 24/2 – 3
	«Д»	
2	-нет стажа -от 1 до 3 лет -3года и более	не менее 48/6 24 – 40/3 – 5 24 – 32/3 – 4
	«Е»	
3	-нет стажа -от 1 до 3 лет -3 года и более	не менее 32/4 16 – 32/2 – 4 16 – 24/2 – 3
	Трактора и ДСМ (колесные)	
4	-нет стажа -от 1 до 3 лет -3 года и более	24 – 32/3 – 4 16 – 24/2 – 3 16/2
	Трактора и ДСМ (гусеничные)	
5	-нет стажа -от 1 до 3 лет -3 года и более	не менее 24/3 16/2 8/1

КАБИНЕТ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

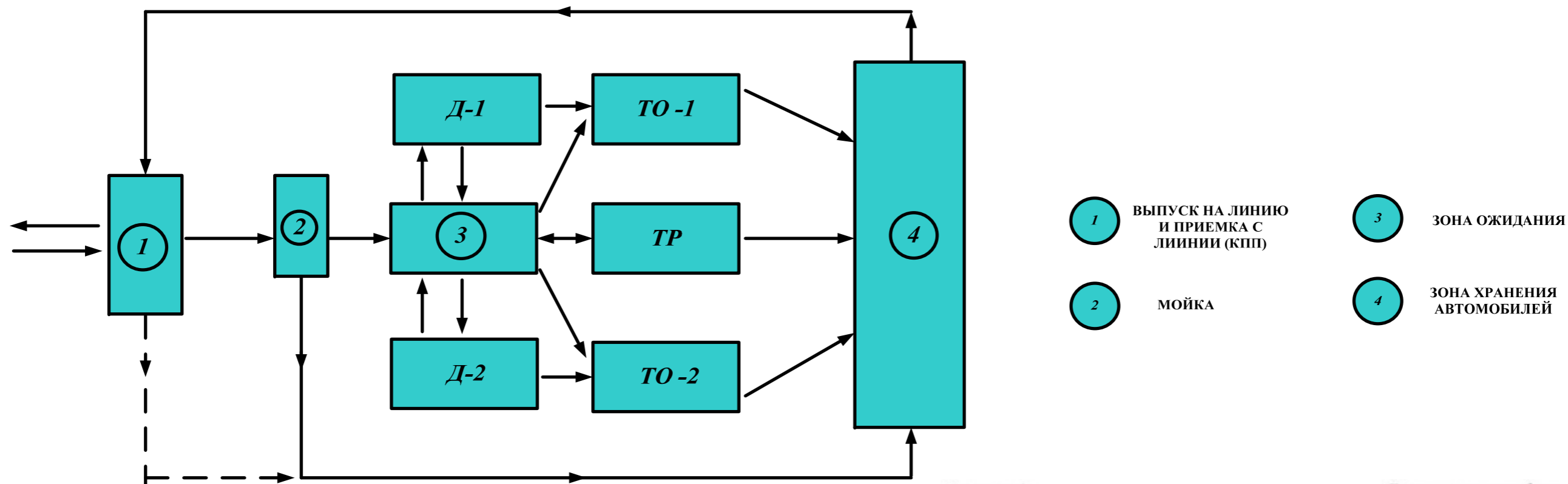


СТАЖИРОВКА



ВКР-2069059-23.03.01-130618-17				
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАБОТЫ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ ООО «ЛУНИНСКОЕ АТП»				
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата
Зав.каф.	Ильина И.Е.			
Руковод.	Подшивалова К.С.			
Консульт.				
Консульт.				
Н.контр	Ильина И.Е.			
Студент	Земцов А.А.			
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ НАДЕЖНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ НА АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ			Литер	Лист
			В К Р	4
				6
ПГУАС, каф.ОБД, группа ТТП-41				

КОНТРОЛЬ ЗА ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ



Тахограф

Контрольно-измерительное устройство для непрерывного фиксирования скорости движения, пробега, времени труда и отдыха водителя



Распечатка цифрового тахографа

- В распечатке указываются:
- Дата и время
 - Информация о владельце карты
 - Идентификационный номер транспортного средства
 - Режимы деятельности водителя, упорядоченные по дате
 - Время и место ввода и извлечения карты водителя
 - Прочие данные

Карта водителя

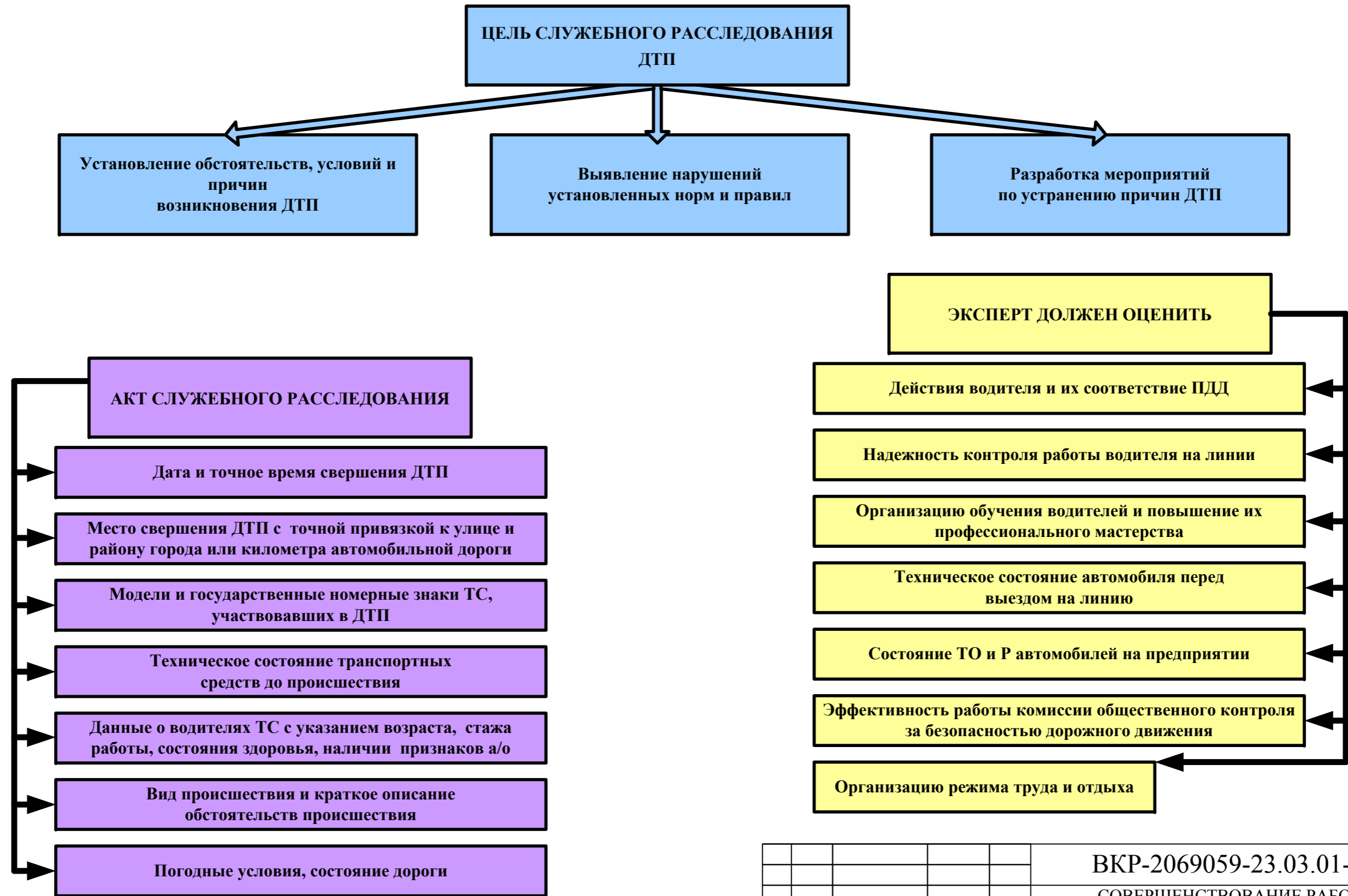
- Выдается водителю в единственном экземпляре сроком на 3 года
- Нужна для идентификации водителя, хранения данных о периодах его работы и отдыха при вождении транспортного средства

Данные с карты хранятся в течение одного года и должны быть всегда доступны для инспекции



				ВКР-2069059-23.03.01-130618-17			
				СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАБОТЫ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ ООО «ЛУНИНСКОЕ АТП»			
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата			
Зав.каф.		Ильина И.Е.					
Руковод.		Подшивалова К.С.					
Консульт.							
Консульт.							
Н.контр		Ильина И.Е.					
Студент		Земцов А.А.					
					Литер	Лист	Листов
					В К Р	5	6
					ПГУАС, каф.ОБД, группа ТТП-41		

СЛУЖЕБНОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ ДТП НА ПРЕДПРИЯТИЯХ



					ВКР-2069059-23.03.01-130618-17					
					СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАБОТЫ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ ООО «ЛУНИНСКОЕ АТП»					
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	СЛУЖЕБНОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ ДТП НА ПРЕДПРИЯТИЯХ			Литер	Лист	Листов
Зав.каф.	Ильина И.Е.							В	К	Р
Руковод.	Подшивалова К.С.									
Консульт.										
Консульт.										
Н.контр	Ильина И.Е.							ПГУАС, каф.ОБД, группа ТТП-41		
Студент	Земцов А.А.									