

МЕТОДИ ЗНИЖЕННЯ ВИТРАТ ПАЛИВА І ОЛИВ НА АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

С. Король, к.т.н., доцент;

Є. Фомінський, студент

Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського

Економна витрата автомобільного палива мастильних матеріалів та олів є однією з основних умов зниження собівартості автомобільних перевезень. Заходи, спрямовані на скорочення витрат палива олів та мастил на автомобільному транспорті є найважливішими та мають економічне, технічне, соціальне і екологічне значення [1]. Рациональне витрачання енергоресурсів залежить від організації їх застосування на автотранспортних підприємствах.

Для вирішення цих завдань, за твердженням авторів [2-4] працівникам, які працюють у підрозділах автотранспортного підприємства потрібно виконати наступні вимоги:

- покращити організацію перевізного процесу з використанням сучасних логістичних підходів до організації перевезень; збільшити відсоток використання спеціалізованого рухомого складу, причепів, напівпричепів, самоскидних автопотягів, контейнерних перевезень т. д.;
- звести до мінімуму нульові й холості пробіги та підвищувати коефіцієнт використання пробігу автомобіля і за вантажопідйомністю;
- не використовувати автомобілі великої вантажопідйомності для перевезень вантажів що не відповідають їх призначенню;
- максимально використовувати механізацію навантажувальних і розвантажувальних робіт;
- скорочувати перевезення по бездоріжжю і несправним дорогам; використовувати нові технічні можливості прогріву двигунів між змінами, а також, його систем і агрегатів для скорочення часу і витрат палива на підготовку автомобіля до виїзду із автопарку на маршрут;
- забезпечити системний контроль і реєстрацію показників спідометрів і залишок палива у баках автомобілів перед заправкою паливом;
- забезпечити оптимальне використання кузова і вантажопідйомності автомобіля за рахунок правильного вибору і розміщенню вантажу;
- розробляти карти режиму водіння автомобіля на маршрутах;
- застосовувати паспортизацію маршрутів;
- контролювати роботу автомобілів у замовників і на лінії по виконанню обсягів перевезень, застосовувати тахографи та GPS-навігатори; не допускати використання палив і олів не за призначенням;
- при розробці маршрутів для перевезень вантажів враховувати відповідність використання рухомого складу умовам експлуатації, стану доріг, підїздних шляхів, інтенсивність дорожнього руху, режими роботи пунктів навантаження і розвантаження;
- вимагати від замовників покращення підїздних шляхів у пунктах обслуговування або навантаження й розвантаження, скорочення часу простою;
- на великих автопідприємствах використовувати наставництво з використанням штатних інструкторів для постійного підвищення кваліфікації водіїв;
- проводити інструктаж водіїв перед виїздом по новому маршруту руху або при переходу на інший автомобіль;
- контролювати правильне заповнення шляхового листа його своєчасну обробку і аналіз.

Для організації роботи автобусів на лінії за маршрутною схемою службі експлуатації автотранспортного підприємства потрібно забезпечити;

- оптимізацію довжини маршрутів за рахунок виправлення окремих ділянок, які впливають на якість обслуговування населення;
- раціоналізацію проміжних зупинок автобуса, як приклад, оптимально зупинки встановлювати до світлофорів;
- встановлювати зупинки «за вимогою» для використання у міжпіковий час у маланаселених пунктах;
- закріплення за необхідністю автобусних маршрутів за підприємствами з метою скорочення нульового пробігу;
- дозаправку автобусів за можливістю безпосередньо на маршрутах або на закріплених автозаправних станціях;
- впроваджувати експресні й напівекспресні маршрути й рейси;
- використання автобусів різної місткості на маршрутах з різними пасажиропотоками, або на тих що змінюються на протязі доби; впроваджувати систему обслуговування населення автобусами за попередніми замовленнями організацій і підприємств на маршрутах де непостійний пасажиропотік;
- скорочення часу простою автобусів на проміжних зупиночних пунктах маршрутів за рахунок оптимального вибору типу автобуса, який відповідає пасажиропотоку;
- обладнання на зупинках зупиночних карманів; створення на зупинках посадочних майданчиків або платформ що дозволяють скоротити час посадки і висадки пасажирів.

Для організації міжміських автобусних перевезень службі експлуатації регіональних транспортних управлінь і автотранспортних підприємств треба забезпечити:

- оптимальне закріплення автотранспортних підприємств за міжміськими маршрутами з метою скорочення непродуктивних пробігів;
- організацію зміни водіїв на автовокзалах і автостанціях;
- відстій автобусів у нічний час на автовокзалах і автостанціях при віддаленості автотранспортного підприємства від вокзалу;
- організацію заправки і щоденного технічного обслуговування у безпосередній близькості від вокзалів і автостанцій;
- проведення нормування швидкостей з урахуванням найбільш економічного режиму роботи та розробку спеціальних технологічних карт раціонального управління автобусами на кожному маршруті.

Раціональна організація роботи на кінцевих автобусних пунктах повинна враховувати: попередження можливості використання автобусів не за призначенням; організацію перезміни водіїв; організацію майданчиків денного та нічного відстою автобусів на кінцевих зупинках або рядом з ними, якщо кінцеві зупинки віддалені від автотранспортних підприємств та забезпечити на цих майданчиках обігрів двигунів; створити заправки автобусів у автотранспортних підприємствах або поруч з кінцевими зупинками автобусів.

Список використаних джерел

1. В.П. Кужель. Екологія та ресурсозбереження на автомобільному транспорті: навчальний посібник / В.П. Кужель, С.М. Севостьянов. – Вінниця: ВНТУ, 2013. – 105 с.
2. Курніков С.І. Характеристика сучасного стану автотранспортних підприємств / С.І. Курніков // Вісник Національного транспортного університету. – К.: НТУ, 2013. – №. 28 – С. 267-270.
3. Е.А. Захаров. Ресурсосбережение на предприятиях автомобильного транспорта: учеб. Пособ. – Волгоград: ИУНЛ ВолгГТУ, 2011. – 72 с.
4. Хабутдінов Р. А. Транстехнологічна парадигма теорії управління на транспорті та методи системного експлуатаційно-технологічного ресурсозбереження / Р. А. Хабутдінов // Вісник Національного транспортного університету. – 2013. – № 28. – С. 483-488.