

Доставка мелких партий грузов на основе вышеизложенных подходов обеспечивает снижение затрат на перевозки и выполнение установленных заказчиками временных интервалов (окон) по вывозу и завозу грузов по начальным и конечным пунктам.

УДК 656.13

ВРЕМЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ВЫПОЛНЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Хурсан Виталий Федорович

*Научный руководитель – канд. воен. наук, доц. Андреев А.Я.
(Белорусский национальный технический университет)*

Анализируются основные нормативы рабочего времени и времени отдыха водителей, выполняющих международные автомобильные перевозки.

Основной задачей международных автомобильных перевозок является своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей заказчиков в перевозках, уменьшение сроков доставки грузов, унификация документации.

В настоящее время одним из наиболее важных критериев при выборе маршрута является скорость доставки груза. Увеличить скорость доставки груза можно минимизацией времени выполнения рейса.

Время рейса включает в себя:

- время в движении (движение, перерывы, суточный и недельный отдых);
- время выполнения загрузки-разгрузки (ожидание загрузки-выгрузки, загрузка-выгрузка, ожидание заполнения документов, оформление документов);

– время ожидания на границах (ожидание в очереди, та-
моженное оформление документов).

Большая часть времени тратится на движение, и значи-
тельную долю затрат времени при движении занимает отдых
водителя. Режим труда и отдыха водителей при перевозках в
международном сообщении определяет «Европейское Соглаше-
ние, касающееся работы экипажей транспортных средств, про-
изводящих международные автомобильные перевозки». Следует
отметить, что предприятия, выполняющие международные ав-
томобильные перевозки, часто игнорируют или неправильно
рассматривают содержание статей Соглашения. Так, например,
в статье 6, пункт 1, статье 8, пункт 1 говорится, про «продолжи-
тельность управления между любыми двумя периодами еже-
дневного отдыха или между ежедневным периодом отдыха и
еженедельным периодом отдыха, именуемая ниже "ежедневная
продолжительность управления", не должна превышать девяти
часов. Она может быть увеличена дважды в течение любой од-
ной недели до 10 часов».

В течение каждых двадцати четырех часов водитель должен
иметь непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не
менее одиннадцати часов, который может быть сокращен до ми-
нимум девяти часов непрерывного отдыха не более трех раз в
течение любой одной недели.

В те дни, когда продолжительность отдыха не сокращается
в соответствии с первым подпунктом, он может быть разбит на
два или три отдельных периода в течение двадцати четырех ча-
сов, один из которых должен составлять не менее восьми после-
довательных часов. В этом случае минимальная продолжитель-
ность отдыха увеличивается до двенадцати часов.

Чаще всего, данное требование понимают как «продолжи-
тельность управления в сутки», что приводит к увеличению об-
щего времени движения транспортного средства. Водители час-
то расценивают данный пункт таким же образом.

Время пребывания автомобиля в рейсе можно сокра-
тить за счет сокращения времени перерывов и отдыха в
рамках Соглашения, что, в свою очередь, повлечет

уменьшение дорожных расходов на исследуемых маршрутах движения.

Время на движение может быть рассчитано на компьютере по электронным картам путем задания скоростей движения в зависимости от дорожных условий, например по программе AutoRouteExpress (Microsoft).

УДК 656.135

СПОСОБ ПОГРУЗКИ ПАКЕТОВ ДЛИННОМЕРНЫХ ЛЕСОМАТЕРИАЛОВ И УСТРОЙСТВО ДЛЯ ЕГО РЕАЛИЗАЦИИ

*Шкляревич Надежда Михайловна, Бородич Андрей Олегович
Научный руководитель – Овчинников И.А.
(Белорусский национальный технический университет)*

Предлагается способ и устройство погрузки лесоматериалов, которые позволят сократить время загрузки и разгрузки транспортного средства в 3...5 раз и увеличить количество перевозимого груза на 8...15 %.

В настоящее время для осуществления погрузочно-разгрузочных работ при заготовке леса используются различные механизмы, устанавливаемые на транспортные средства, которые позволяют повысить эффективность данного вида работ.

Проведенный анализ существующей технологии погрузки лесоматериалов, позволил определить некоторые недостатки, которые снижают производительность транспортного средства. К таким недостаткам можно отнести:

1) продолжительный простой под погрузочно-разгрузочными операциями, что связано:

- значительным количеством циклов погрузки- разгрузки, поскольку за один цикл укладывается от одного до семи единиц лесоматериалов;