

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение выс-
шего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт машиностроения

(наименование института полностью)

Кафедра Проектирование и эксплуатация автомобилей

(наименование)

23.03.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Автомобили и автомобильное хозяйство

(направленность (профиль)/специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему Реконструкция Тольяттинского филиала «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ». Корпус диагностирования автомобилей и уборочно-моечных работ.

Студент

Р.Ф. Мавлютов

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

В.Е. Епишкин

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Консультант

канд. техн. наук, доцент А.Н. Москалюк

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2020

Аннотация

В работе проведена реконструкция Тольяттинского филиала «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ». Выполнена оценка текущего состояния ПТБ предприятия. Предложена оптимизация состава и структуры производственных и вспомогательных помещений предприятия расчетными методами. Основные изменения внесенные в планировку корпусов предприятия в рамках реконструкции отражены на прилагающихся к работе чертежах.

Основным объектом углубленной реконструкции в работе принят цех выполнения шинных работ. Определены назначение рабочей зоны или цеха, специализация по видам выполняемых работ. Утвержден рабочий распорядок в цеху, выполнен подбор персонала соответствующей квалификации. Определена экспликация оборудования для подразделения, даны рекомендации по конкретным фирмам производителям и моделям.

Выполнен анализ рыночных предложений по продаже производственного оборудования с подходящими техническими характеристиками, а также анализ технологического уровня серийно выпускаемых единиц производственного оборудования. В результате которого подобрано основное оборудование для повышения степени механизации технологических процессов на предприятии.

За счет применения выбранного автосервисного оборудования усовершенствована реализуемая на предприятии технология ТО и Р автомобилей. Для реконструируемого подразделения составлена последовательная операционно-технологическая карта.

Обеспечена безопасность и экологичность на рабочих местах в цехе предприятия. Оценены возможные профессиональные риски для рабочих мест, выбраны мероприятия и средства для их минимизации. Проведена оценка совокупного вреда наносимого окружающей среде. Разработаны меры по защите окружающей среды.

Содержание

Введение.....	6
1 Реконструкция Тольяттинского филиала «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ»	9
1.1 Оценка текущего состояния ПТБ Тольяттинского филиала «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ».....	9
1.2 Оптимизация состава и структуры производственных и вспомогательных помещений Тольяттинского филиала «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ» расчетными методами	10
1.2.1 Основные характеристики Тольяттинского филиала «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ» на 20.01.2020	10
1.2.2 Расчет оптимального количества технических обслуживаний автопарка с учетом современных условий предприятия.....	11
1.2.3 Оценка годового объема выполненных на предприятии работ по всем типовым операциям.....	19
1.2.4 Расчет трудоемкостей технических воздействий в подразделениях предприятия.....	22
1.2.5 Оптимизации штатного расписания зон и цехов предприятия под современные производственные условия	28
1.2.6 Оценка количества рабочих постов в основных зонах производственного корпуса	30
1.2.7 Оценка потребности зон и цехов в производственных площадях	32
1.3 Характеристика основных изменений внесенных в планировку корпусов предприятия в рамках реконструкции.	36
1.4 Проектирование рабочей зоны, участка или подразделения цеховых работ	37

1.4.1 Назначения рабочей зоны или цеха, специализация по видам выполняемых работ	37
1.4.2 Рабочий распорядок в цеху или зоне, подбор персонала соответствующей квалификации	37
1.4.3 Определение экспликации оборудования для рабочей зоны или цеха	38
1.4.4 Уточнение площади производственного цеха или зоны графическим и аналитическим способами	39
2 Выбор основного оборудования для повышения степени механизации технологических процессов на предприятии	41
2.1 Основные сведения о принципе действия, особенностях устройства и эксплуатации производственного оборудования на предприятиях автомобильного транспорта.....	41
2.2 Выбор основных характеристик оборудования для проведения сравнительного анализа в условиях предприятий автомобильного транспорта.....	45
2.3 Анализ рыночных предложений по продаже производственного оборудования с подходящими техническими характеристиками	47
2.4 Анализ технологического уровня серийно выпускаемых единиц производственного оборудования.....	49
3 Совершенствование технологии ТО и Р автомобилей или автокомпонентов, деталей, систем	56
3.1 Основные технические характеристики, классификация и основы конструкции.....	56
3.2 Основные принципы эксплуатации, сервисного обслуживания и ремонта предусмотренные нормативной документацией.....	58
3.3 Совершенствование технологии ТО и Р автомобилей или автокомпонентов, деталей, систем за счет применения выбранного автосервисного оборудования	59
4 Обеспечение безопасности и экологичности на рабочих местах в цехе.....	61

4.1	Общая характеристика цеха и находящихся в нем рабочих мест.....	61
4.2	Оценка возможных профессиональных рисков для рабочего места.....	63
4.3	Выбор мероприятий и средств минимизации профессиональных рисков на рабочем месте	64
4.4	Формирование комплекса мер для повышения пожарной безопасности на рабочих местах в цехе	66
4.5	Оценка совокупного вреда наносимого окружающей среде. Меры по защите окружающей среды	68
	Заключение	70
	Список используемых источников.....	72

Введение

«Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», по состоянию на 1 января 2020 года в России насчитывается 3,78 млн. грузовых автомобилей. Средний возраст этого парка составляет 21,2 года, причем 64,7% всех грузовых автомобилей в стране пребывают в возрасте старше 15 лет. Доля иномарок здесь составляет практически треть российского парка (33%). В то же время во владении юридическими лицами находится 52,1% от общего объема НСВ. На долю дизельных приходится 69,5% от общего парка грузовых машин, а экологическим стандартам «Евро-4» (и выше) соответствует 19,8% таких автомобилей.

Что касается марочной структуры российского парка грузовой техники, то лидером здесь является КАМАЗ (927,3 тыс. шт.), на втором месте – ГАЗ (729,8 тыс. шт.), а замыкает первую тройку ЗиЛ (495,6 тыс. шт.). Причем на долю этих трех марок приходится около 57% всего парка НСВ в РФ. Среди иномарок больше всего в стране числится грузовых автомобилей марки Volvo (105,4 тыс. шт.)» [1].

«В прошлом году КАМАЗ выпустил 34705 грузовых автомобилей, что на 1,7% меньше по сравнению с предыдущим годом. При этом на российском рынке было реализовано 30504 грузовика «КАМАЗ» (-6,7%), экспортировано 5009 единиц автотехники (+23,1%). В 2019 году КАМАЗ представил на рынке свои новые ключевые модели – седельный тягач КАМАЗ-54901 и газодизельный седельный тягач КАМАЗ-5490 с АКПП. При этом несколько автомобилей поколения К5 – КАМАЗ-54901 были переданы клиентам в тестовую эксплуатацию, по окончании которой производитель получил обратную связь. Сейчас грузовики дорабатываются с учетом пожеланий потребителей.

Как ранее сообщал «АВТОСТАТ», в декабре 2019 года на КАМАЗе была утверждена актуализированная программа стратегического развития компании на период до 2025 года. В результате реализации стратегии «КАМАЗ-2025» выручка к 2025 году составит 340 млрд рублей, показатель

ЕБИТДА – 10%, продажи достигнут 52 тыс. автомобилей, а доля экспорта увеличится до 10%. Стратегия «КАМАЗ-2025» обновлена с учетом тенденций и прогнозов развития бизнес-среды, макроэкономического и внешнеполитического контекста. При этом КАМАЗ продолжает стратегическое развитие, усиливая динамику инноваций. Грузовые автомобили нового поколения К5, электробусы, беспилотные транспортные средства, модернизируемые технологические мощности, новые бизнес-модели, предлагаемые клиентам, определяют лидерство КАМАЗа в российской автомобильной отрасли и конкурентоспособность с грандами мирового автопрома.

Все более весомое значение в бизнесе Группы «КАМАЗ» будут иметь направления пассажирского транспорта, компонентов, запасных частей, продукции диверсификации, увеличивая доходность и устойчивость компании к колебаниям рынка. Реализация стратегии позволит КАМАЗу значительно повысить ключевые показатели бизнеса к 2025 году» [1].

В условиях снижения общего количества дилеров и падения спроса на автомобили вызванного мировой эпидемией коронавируса обостряется конкуренция на рынке грузовых автомобилей. Основные задачи ВКР – это повышение качества и конкурентной привлекательности оказываемых предприятием услуг, что невозможно без оптимизации затрат на ТО и Р подвижного состава.

«Развитие системы технического обслуживания (ТО) и ремонта (Р) автомобилей, сопровождающее интенсивный рост парка автомобилей различных форм собственности, привело к необходимости внедрения прогрессивных методов организации и технологии ТО и Р автомобилей, созданию и внедрению нового современного оборудования и специнструмента. Воспроизводство и расширение основных производственных фондов производственно-технической базы (ПТБ) АТП преимущественно осуществлялось в результате нового строительства, в то время как реконструкция и техническое перевооружение предприятий позволяет более эффективно использовать

капитальные вложения при сокращении потребности в рабочей силе» [23, с. 17].

Выполнение реконструкции ПТБ предприятия по сравнению с новым строительством видится наиболее перспективным и малозатратным с точки зрения бюджета работ способом приведения имеющейся инфраструктуры предприятия в современным требованиям [23, 35, 36].

При совместном заполнении с руководителем ВКР задания на проектирования были сформулированы следующие основные задачи:

- оценка текущего состояния ПТБ предприятия с точки соответствия количественному и качественному составу автомобильного парка предприятия;
- оценка текущего уровня технологических процессов на предприятии с точки зрения современности применяемых технологий ТО и Р;
- оптимизация состава и структуры производственных и вспомогательных помещений;
- проектирование или глубокая модернизация рабочей зоны, участка или подразделения цеховых работ;
- выбор основного оборудования для повышения степени механизации технологических процессов в цеху предприятия (сравнительный анализ оборудования провести минимум по двум независимым методикам);
- совершенствование технологии ТО и Р автомобилей, разработка техкарты;
- проверка уровня обеспечения безопасности и экологичности на рабочих местах в цехе.

1 Реконструкция Тольяттинского филиала «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ»

1.1 Оценка текущего состояния ПТБ Тольяттинского филиала «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ»

Тольяттинский филиала «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ» осуществляет свою деятельность уже более 20 лет, за это время предприятие сменило несколько названий и форм собственности. На данный момент – это крупнейший в нашем городе фирменный авторизованный центр завода ПАО «КАМАЗ». Большинство рабочих крупных предприятий г. Тольятти доставляются к месту работы автобусами именно этого перевозчика.

Производственно-техническая база (ПТБ) предприятия располагается на площадке: в Автозаводском районе г. Тольятти, на ул. Северная. В наличии 5 больших производственных зданий: основной производственный корпус, вспомогательный корпус – корпус мойки и диагностики, корпус агрегатных работ, корпус окраски, а также корпус для административно-управленческого персонала. На территории основной площадки располагается стоянка автомобилей ожидающих ремонта и небольшая площадка для товарных автомобилей для демонстрации их клиентам. Планировка предприятия на момент реконструкции изображена на 1-м листе графической части бакалаврской работы.

Практика работы предприятия за последние 3 года показала чрезмерное напряжение имеющихся производственных мощностей – текущие производственные посты не справляются с возросшим потоком заявок на обслуживание и ремонт. На основе типовых планировок рекомендованных автозаводом для своих дилеров необходимо спроектировать дополнительный новый корпус ТО и Р. Также на предприятии располагается здание ангарного типа, температура воздуха в котором в холодное время года не позволяет осуществлять большую часть работ, в рамках реконструкции планируем его демонтаж и постройку капитального строения.

1.2 Оптимизация состава и структуры производственных и вспомогательных помещений Тольяттинского филиала «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ» расчетными методами

1.2.1 Основные характеристики Тольяттинского филиала «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ» на 20.01.2020

Ниже в таблице 1 скомпонуем актуальные на момент начала проектирования характеристики предприятия, которые понадобятся нам для проведения дальнейших расчетов по выбранной методике.

Таблица 1 – Основные характеристики Тольяттинского филиала «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ» на 20.01.2020.

Выбранная для расчетов характеристика предприятия, единицы измерения	Условное обозначение и численное значение характеристики
1	2
Краткая характеристика подвижного состава	парк состоит преимущественно из автомобилей КАМАЗ всех моделей и конфигураций, автобусов НЕФАЗ и спецавтотехники на платформе КАМАЗ
Упрощенная разбивка автопарка предприятия на подкатегории: - автомобили на платформе КАМАЗ, в том числе специального назначения, - автобусы большого класса НЕФАЗ	$A_u = 200 \text{ шт}$ $A_u = 100 \text{ шт}$
Режим работы основных транспортных единиц, дн.	$D_{PT} = 255 \text{ дн}$
Режим работы ремонтных и технических служб в течение последнего календарного года, дн.	$D_r = 255 \text{ дн}$
Условная характеристика климатических условий, в которых эксплуатируется автопарк предприятия	месторасположение города Тольятти относится к «умеренной» категории по условной классификации
Категория к которой относится территория преимущественного использования автопарка предприятия	город Тольятти относится 3-й категории по условной классификации

Продолжение таблицы 1

1	2
Усредненная по всему парку наработка выраженная в километрах пробега (взята из транспортной документации предприятия), км.	$L_{\text{ОБЩ}} = 100000 \text{ км.}$
Величина прописанного в нормативных документах предельного пробега (наработки), после которой экономически выгоднее списать транспорт, км.	$L_C^H = 1000000 \text{ км}$
Величина прописанного в нормативных документах предельного пробега (наработки), после которой экономически выгоднее проводить капитальный ремонт, км.	$L_{\text{КР}}^H = 350000 \text{ км}$
Ежедневные пробеги автомобильного парка по основным маршрутам по путевым листам (принимаем усредненное значение по парку), км.	$L_{\text{ср}} = 220 \text{ км}$
Нормативный интервал выполнения Технического обслуживания №1, км.	$L_1^H = 4000 \text{ км}$
Нормативный интервал выполнения Технического обслуживания №2, км.	$L_2^H = 16000 \text{ км}$

1.2.2 Расчет оптимального количества технических обслуживаний автопарка с учетом современных условий предприятия

1.2.2.1 Оптимизация графика проведения ТО-1, ТО-2 и ТР для конкретных производственных условий предприятия

Интервалы выполнения Технического обслуживания №1, №2 определим для нашего предприятия при помощи выражений:

$$L_1 = L_1^H \cdot K_1 \cdot K_3, \quad (1)$$

$$L_2 = L_2^H \cdot K_1 \cdot K_3, \quad (2)$$

где L_1^H, L_2^H – нормативные интервалы выполнения Технического обслуживания №1, №2, км ;

K_1 – величина коэффициента зависящая от категории, к которой относится территория преимущественного использования авто-

парка предприятия, опираясь на данные таблицы 1 считаем $K_1 = 0,8$;

K_3 – величина коэффициента зависящая от условной характеристики климатических условий, в которых эксплуатируется автопарк предприятия, опираясь на данные таблицы 1, согласно которым месторасположение города Тольятти относится к «умеренной» категории по условной классификации район, считаем $K_{IP} = 1,0$ [26].

$$L_1 = 4000 \cdot 0,8 \cdot 1,0 = 3200 \text{ км}, \quad L_2 = 16000 \cdot 0,8 \cdot 1,0 = 12800 \text{ км}$$

Реальная величина предельного пробега (наработки), после которой экономически выгоднее списать транспорт с учетом специфики предприятия определяется выражением:

$$L_{СП} = 1,8L_C^H \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3, \quad (3)$$

$$L_{КР} = L_{КР}^H \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3, \quad (4)$$

где L_C^H – величина прописанного в нормативных документах предельного пробега (наработки), после которой экономически выгоднее списать транспорт, согласно таблице 1 в большинстве случаев $L_C^H = 1000000 \text{ км}$;

K_2 – величина коэффициента зависящая от конкретных моделей транспортных средств в автопарке предприятия [26], для транспортных средств типовой модификации (вспомогательный автопарк предприятия не учитываем) считаем $K_2 = 1,0$.

$$L_{СП} = 1,8 \cdot 1000000 \cdot 0,8 \cdot 1,0 \cdot 1,0 = 1440000 \text{ км}$$

$$L_{КР} = 350000 \cdot 0,8 \cdot 1,0 \cdot 1,0 = 280000 \text{ км}$$

Поскольку на техническое обслуживание автомобиль отправляется в начале рабочей смены, согласно утвержденному графику, интервалы технического обслуживания должны соответствовать ежедневным пробегам автобусного парка по кратности. В таблице 2 производится подбор оптимальной величины интервалов с учетом всех условий.

Таблица 2 – Подбор оптимальной величины интервалов техобслуживания

Наименование интервала пробега и принятое стандартное обозначение	Величины интервалов техобслуживания, км		
	Величина полученная по расчету стандартным методом	Кратность интервалов техобслуживания ежедневному пробегу	Подобранная оптимальная величины интервалов техобслуживания
Ежедневные пробеги автобусного парка по основным кольцевым маршрутам, L_{cc}	–	–	220
Интервал выполнения Технического обслуживания №1 на предприятии, L_1	3200	–	3200
Интервал выполнения Технического обслуживания №2, L_2	12800	$3200 \cdot 4$	12800
Реальная величина предельного пробега (наработки) по парку предприятия, $L_{СП}$	1440000	$281600 \cdot 5$	1408000
Реальная величина предельного пробега (наработки) по парку предприятия до КР, $L_{КР}$	280000	$12800 \cdot 22$	281600

1.2.2.2 Расчет количества транспортных средств, которые будут поступать в подразделениях предприятия за заданные временные интервалы

Как и в целом при проведении расчетов, воспользуемся методическими указаниями за авторством Петина Ю.П.[25, 26]. Для проведения расчетов необходимо рассчитать средний коэффициент технической готовности по всему парку предприятия [26]:

$$\alpha_T = \frac{1}{1 + L_{CC} \frac{d}{1000}}, \quad (5)$$

где d – удельный временной интервал пребывания автомобилей в ремонтных подразделениях нашего АТП, дн./1000 км;

$$d = d_n \cdot K_4, \quad (6)$$

где d_n – нормативный удельный временной интервал пребывания автомобилей в ремонтных подразделениях, проанализировав состав и структуру автопарка, считаем $d_n = 0,45$ дней / 1000 км;

K_4 – величина коэффициента зависящая от того насколько автопарк выработал свой ресурс до предельного состояния [26], вычислим коэффициент предельного износа по автопарку $0,5 < L_{\text{ОБЩ}} / L_{\text{СП}} = 500000 / 1440000 = 0,63 < 1,0$, для данных условий можно считать коэффициент равным $K_4 = 1,0$.

$$\alpha_T = \frac{1}{1 + \frac{220 \cdot 0,45}{1000}} = 0,909$$

Величина общего суммарного ежегодного пробега по всем транспортным средствам входящим в автопарк предприятия определяется выражением [26]:

$$L_T = D_{PT} \cdot A_u \cdot L_{CC} \cdot \alpha_u, \quad (7)$$

где α_u – величина коэффициента зависящего от степени загрузки автотранспортного парка:

$$\alpha_u = \alpha_T \cdot K_u, \quad (8)$$

где $K_u = 0,94$ – величина коэффициента зависящего от эффективности организации работы эксплуатационной и логистической служб.

$$\alpha_u = 0,909 \cdot 0,94 = 0,854, \quad L_\Gamma = 255 \cdot 300 \cdot 220 \cdot 0,854 = 14372820 \text{ км}$$

Вычислим количество транспортных средств, которые будут поступать в подразделения предприятия в течение годового интервала [25, 26]:

$$N_{CO}^\Gamma = 2A_u, \quad (9)$$

$$N_2^\Gamma = \frac{L^\Gamma}{L_2} - N_{CO}^\Gamma, \quad (10)$$

$$N_1^\Gamma = \frac{L^\Gamma}{L_1} - (N_2^\Gamma + N_{CO}^\Gamma). \quad (11)$$

$$N_{CO}^\Gamma = 300 \cdot 2 = 600 \text{ обл.}, \quad N_2^\Gamma = \frac{14372820}{12800} - 600 = 1197 \text{ обл.}$$

$$N_1^\Gamma = \frac{14372820}{3200} - (600 + 1197) = 3762 \text{ обл.}$$

Годовая численность автотранспортных средств поступающих в подразделения предприятия для выполнения УМР:

$$N_{MK}^\Gamma = \frac{L^\Gamma}{L_{CC} \cdot D_{MK}} \quad (12)$$

Годовая численность автотранспортных средств поступающих в подразделения предприятия для выполнения УМР (включая операции по углубленной мойке и очистке):

$$N_{MV}^\Gamma = 1,6(N_1^\Gamma + N_2^\Gamma + N_{CO}^\Gamma), \quad (13)$$

$$\sum N_{MV}^\Gamma = 1,6(1197 + 3762) = 7935$$

Расчет количества транспортных средств, которые будут поступать в подразделения предприятия ежесуточно для обслуживания и ремонта определяется по выражению [25]:

$$N_i^C = \frac{N_i^F}{D_i^F}, \quad (14)$$

где D_i^F – режим работы ремонтных и технических служб в течение последнего календарного года,

$$N_2^C = \frac{1197}{255} = 4,69 \approx 5, \quad N_1^C = \frac{3762}{255} = 14,75 \approx 15,$$

$$N_{MY}^C = \frac{7935}{255} = 31,11 \approx 31$$

Годовая численность автотранспортных средств поступающих на посты диагностирования первого типа:

$$N_{Д-1}^F = N_1^F + N_{2uCO}^F + N_{ТРД-1}^F, \quad (15)$$

где $N_{ТРД1}^F$ – годовая численность автотранспортных средств поступающих на посты диагностирования первого типа, направленных из ремонтных подразделений для уточнения предварительного диагноза или качества выполненных ремонтных операций:

$$N_{ТРД-1}^F = 0,1N_1^F, \quad (16)$$

$$N_{ТРД-1}^F = 0,1 \cdot 3762 = 376 \text{ обл.}, \quad N_{Д1}^F = 3762 + 1197 + 376 = 5335 \text{ обл.}$$

Годовая численность автотранспортных средств поступающих на посты диагностирования второго типа:

$$N_{Д-2}^Г = N_2^Г + N_{ТРД-2}^Г, \quad (17)$$

где $N_{ТРД2}^Г$ – годовая численность автотранспортных средств поступающих на посты диагностирования второго типа, направленных из ремонтных подразделений для уточнения предварительного диагноза или качества выполненных ремонтных операций:

$$N_{ТРД-2}^Г = 0,2N_{2uCO}^Г, \quad (18)$$

$$N_{ТРД2}^Г = 0,2 \cdot 1197 = 240 \text{ обл.}, \quad N_{Д2}^Г = 1194 + 240 = 1434 \text{ обл.}$$

Ежесуточная численность автотранспортных средств поступающих на посты диагностирования первого и второго типа [26]:

$$N_{Д-i}^C = \frac{N_{Д-i}^Г}{D_i^Г}, \quad (19)$$

$$N_{Д1}^C = \frac{5335}{255} = 20,9 \approx 21 \text{ обл.}; \quad N_{Д2}^C = \frac{1434}{255} = 5,62 \approx 6 \text{ обл.}$$

В таблицу 3 запишем количество транспортных средств, которые будут поступать в подразделениях предприятия за заданные временные интервалы (сутки и год)

Таблица 3 – Количество транспортных средств, которые будут поступать в подразделениях предприятия за заданные временные интервалы

Наименование видов работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту подвижного состава	Количество транспортных средств за годовой интервал		Количество транспортных средств за суточный интервал	
	Условное обозначение	Численное значение	Условное обозначение	Численное значение
1	2	3	4	5
Количество транспортных средств прибывающих для выполнения СО	N_{CO}^T	600	–	–
Количество транспортных средств прибывающих для выполнения ТО-1	N_1^T	3762	N_1^C	15
Количество транспортных средств прибывающих для выполнения ТО-2 (общее количество с СО)	N_2^T	1197	N_2^C	5
Количество транспортных средств прибывающих для выполнения УМР	N_{MK}^T	–	N_{MK}^C	–
Количество транспортных средств прибывающих для выполнения УУМР	N_{MV}^T	7935	N_{MV}^C	31
Количество транспортных средств прибывающих для выполнении Д-1	$N_{Д-1}^T$	5353	$N_{Д-1}^C$	21
Количество транспортных средств прибывающих для выполнении Д-2	$N_{Д-2}^T$	1434	$N_{Д-2}^C$	6

1.2.3 Оценка годового объема выполненных на предприятии работ по всем типовым операциям

1.2.3.1 Оптимизация прописанных в сервисной документации нормативных трудоемкостей типовых операции ТО и Р

В сервисной документации приведены данные для типового автомобиля эксплуатируемого в стандартных условиях, оптимизируем цифры скорректировав их под условия работы на нашем предприятии, для этого применим выражения [26, 37]:

$$t_{MK} = t_{EO}^H \cdot K_2 \cdot K_5 \cdot K_M, \quad (20)$$

$$t_{MY} = 0,5t_{EO}^H \cdot K_2 \cdot K_5 \cdot K_M, \quad (21)$$

$$t_{CO} = (t_2^H + t_{CO}^H) \cdot K_2 \cdot K_5 \cdot K_M, \quad (22)$$

$$t_1 = t_1^H \cdot K_2 \cdot K_5 \cdot K_M, \quad (23)$$

$$t_2 = t_2^H \cdot K_2 \cdot K_5 \cdot K_M, \quad (24)$$

$$t_{TP} = t_{TP}^H \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \cdot K_4 \cdot K_5 \cdot K_M, \quad (25)$$

где t_{EO}^H , t_1^H , t_2^H , t_{TP}^H – прописанные в сервисной документации нормативные трудоемкости типовых операции ТО и Р выраженные в нормо-часах, ориентируемся на среднее значение по парку предприятия [26];

K_1 – величина коэффициента зависящая от категории, к которой относится территория преимущественного использования автопарка предприятия, опираясь на данные таблицы 1, согласно которым город Тольятти относится 3-й категории по условной классификации, считаем $K_1 = 1,2$ [26];

K_2 – величина коэффициента зависящая от конкретных моделей транспортных средств в автопарке предприятия [26], для транс-

портных средств типовой модификации (вспомогательный автопарк предприятия не учитываем) считаем $K_2 = 1,0$;

K_4 – величина коэффициента зависящая от того насколько автопарк выработал свой ресурс до предельного состояния [26], вычислим коэффициент предельного износа по автопарку $0,5 < L_{\text{ОБЩ}} / L_{\text{СП}} = 500000 / 1440000 = 0,63 < 1,0$, для данных условий можно считать коэффициент равным $K_4 = 0,8$;

K_5 – величина коэффициента зависящая от размера автопарка предприятия, а также возможности организации его обслуживания в рамках родственных групп, проанализировав структуру парка, считаем $K_5 = 0,85$;

K_M – величина коэффициента зависящая от оснащения зон и цехов предприятия современным технологическим оборудованием и средствами механизации, а также способа организации работ по ТО и ТР, выбранное согласно методическим [26] коэффициенты представлены в таблице 4.

В таблице 4 представлены данные по оптимизации прописанных в сервисной документации нормативных трудоемкостей типовых операции ТО и Р.

Таблица 4 – Оптимизация прописанных в сервисной документации нормативных трудоемкостей типовых операции ТО и Р

Обозначение нормативной трудоемкости	Величина нормативной трудоемкости, чел.-ч.	Подобранные значения коэффициентов						Расчетная трудоемкость работ, чел.-ч.
		K_1	K_2	K_3	K_4	K_5	K_M	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
t_{MY}	0,5	–	1,0	1,0	–	0,85	1,0	0,425

Продолжение таблицы 4

1	2	3	4	5	6	7	8	9
t_{CO}	3,74	–	1,0	1,0	–	0,85	1,0	3,18
t_1	4,5	–	1,0	1,0	–	0,85	1,0	3,83
t_2	18,7	–	1,0	1,0	–	0,85	1,0	15,9
t_{TP}	6,2	1,2	1,0	1,0	0,8	0,85	0,90	4,5

1.2.3.2 Оценка годового объема выполненных на предприятии работ по всем типовым операциям

Для оценки годового объема выполненных на предприятии работ по всем типовым операциям воспользуемся следующими формулами [26]:

$$T_{CO} = N_{CO}^F \cdot t_{CO} , \quad (26)$$

$$T_{MK} = N_{MK}^F \cdot t_{MK} , \quad (27)$$

$$T_{MV} = N_{MV}^F \cdot t_{MV} , \quad (28)$$

$$T_1 = N_1^F \cdot t_1 , \quad (29)$$

$$T_2 = N_2^F \cdot t_2 , \quad (30)$$

$$T_{TP} = L_{\Gamma} \cdot t_{TP} / 1000 . \quad (31)$$

Проводим расчеты подставив числовые данные в формулы:

$$T_{MV} = 7935 \cdot 0,425 = 3372 \text{ чел.} - \text{ч.} , \quad T_1 = 3762 \cdot 3,83 = 14408,5 \text{ чел.} - \text{ч.}$$

$$T_2 = 1197 \cdot 15,895 = 19032,3 \text{ чел.} - \text{ч.} , \quad T_{CO} = 600 \cdot 3,18 = 1908 \text{ чел.} - \text{ч.}$$

$$T_{TP} = \frac{220 \cdot 255 \cdot 0,93 \cdot 4,5 \cdot 300}{1000} = 70433,6 \text{ чел.} - \text{ч.}$$

Суммируя полученные данные, проводим оценку итогового годового объема выполненных на предприятии работ по формуле:

$$T = T_{MK} + T_{MV} + T_{CO} + T_1 + T_2 + T_{TP} \quad (32)$$

$$T = 3372 + 14408 + 19032 + 1908 + 70434 = 107472 \text{ чел.} - \text{ч.}$$

1.2.3.3 Оценка годового объема выполненных на предприятии работ по операциям вспомогательного характера

Оценку годового объема выполненных на предприятии работ по операциям вспомогательного характера проведем по формуле:

$$T_C = T \cdot K_C, \quad (33)$$

где K_C – величина коэффициента зависящая от размера предприятия, согласно нормативным данным для нашего случая долевой коэффициент составит $K_C = 0,15$ [10, 20].

$$T_C = 107472 \cdot 0,15 = 16121 \text{ чел.} - \text{ч.}$$

1.2.4 Расчет трудоемкостей технических воздействий в подразделениях предприятия

1.2.4.1 Распределение годового объема выполненных на предприятии работ по всем типовым операциям, цехам и зонам

Как и в целом при проведении расчетов, воспользуемся методическими указаниями за авторством Петина Ю.П. [26]. В связи с большим объемом расчетных данных все вычисления проводим в таблицах редактора Microsoft Excel (версия выпуска 2003 года). Итоговое распределение годового объема

выполненных на предприятии работ по всем типовым операциям, цехам и зонам представлено в подпункте 1.2.4.4

1.2.4.2 Распределение годового объема выполненных на предприятии работ по конкретным операциям вспомогательного характера

В таблице 5 приведено распределение годового объема выполненных на предприятии работ по конкретным операциям вспомогательного характера

Таблица 5 – Распределение операций вспомогательного характера

Вспомогательные операции	Доля и величина работ	
	%	чел. -ч
Вспомогательные операции по электропроводке, электрооборудованию и восстановлению простейших электроприборов	25	4030,3
Текущий и капитальный ремонт производственных помещений	6	967,3
Ремонт сантехники, обслуживание и уборка санитарных узлов	22	3546,6
Изготовление деталей с использованием станочного парка предприятия (небольшие детали и изделия)	16	2579,4
Вспомогательные операции выполняемые на площадях специализированного участка	69	11123,5
Вспомогательные специальные арматурные операции	1	161,2
Вспомогательные специальные жестяницкие операции	4	644,8
Вспомогательные специальные сварочные операции	4	644,8
Вспомогательные операции станочной обработки металлоизделий	10	1612,1
Вспомогательные операции связанные с деревообработкой столярным делом	10	1612,1
Вспомогательные операции требующие предварительной тепловой обработки деталей	2	322,4
Вспомогательные операции выполняемые на площадях зон и цехов основного цикла работ ТО и Р	31	4997,5
В сумме по всем вспомогательным операциям:	100	16121,0

1.2.4.3 Оценка разовых трудоемкостей первого и второго диагностирования на участках предприятия

Общая трудоемкость по диагностированию всех типов на участках предприятия вычисляется как сумма долей работ ТО-1, ТО-2, СО и ТР приходящихся по расчету на диагностические работы. Для расчета воспользуется выражением:

$$T_{Д} = T_{1Д} + T_{2Д} + T_{ДСО} + T_{ДТР}, \quad (34)$$

где $T_{1Д}$, $T_{2Д}$, $T_{ДСО}$, $T_{ДТР}$ – доли работ ТО-1, ТО-2, СО и ТР приходящихся по расчету на диагностические работы, цифровые значения берем из таблиц редактора Microsoft Excel.

$$T_{Д} = 4133 \text{ чел.} - \text{ч.}$$

Большинство методик расчета [10, 20, 26] предполагает, что на долю работ относящихся к первому диагностированию приходится не менее 60% от всех диагностических работ на предприятии, соответственно на комплекс второго диагностирования приходится остальные 40 %, поэтому $T_{Д1} = 0,6 \cdot T_{Д}$, $T_{Д2} = 0,4 \cdot T_{Д}$.

$$T_{Д1} = 0,6 \cdot 4133 = 2480 \text{ чел.} - \text{ч.}, \quad T_{Д2} = 0,4 \cdot 4133 = 1653 \text{ чел.} - \text{ч.}$$

Разовая трудоемкость диагностирования, приходящаяся на 1 заезд автомобиля на соответствующий специализированный участок, определяется по формуле:

$$t_{Д1} = \frac{T_{Д1}}{N_{Д1}^Г}, \quad (35)$$

$$t_{Д2} = \frac{T_{Д2}}{N_{Д2}^Г}, \quad (36)$$

где $N_{Д1}^Г = 5335$ и $N_{Д2}^Г = 1434$ – количество транспортных средств прибывающих для выполнения Д-1 и Д-2 за годовой интервал времени.

$$t_{Д1} = \frac{2480}{5335} = 0,46 \text{ чел.} - \text{ч.}, \quad t_{Д2} = \frac{1653}{1434} = 1,15 \text{ чел.} - \text{ч.}$$

1.2.4.4 Оценка разовых трудоемкостей первого и второго технического обслуживания на участках предприятия

Все операции по диагностированию автомобилей на предприятии выполняются на выделенных постах в рамках специализированных зон, поэтому для точного расчета следует убрать трудозатраты на диагностику из всех прописанных в сервисной документации типовых технических воздействий. Одновременно уберем работы зарезервированный за специализированными цехами предприятия, которые не будут выполняться непосредственно на производственных постах. Расчеты проводим по формулам [26]:

$$T_1^K = T_1 - T_{1Д}, \quad (37)$$

$$T_{2n}^K = T_2 - T_{2Д} - T_{2цех}, \quad (38)$$

$$T_{COн}^K = T_{CO} - T_{COД} - T_{COцех}, \quad (39)$$

$$T'_{TPн} = T_{ТП} - T_{TPД} - T_{TPцех}, \quad (40)$$

где $T_1^K, T_{2n}^K, T'_{TPн}, T_{COн}^K$ – оптимизированные объемы работ типовых технических воздействий, проводимых непосредственно в зонах постовых работ, чел.-ч;

$T_{2цех}, T_{COцех}, T_{TPцех}$ – работы, зарезервированные за специализированными цехами предприятия вне основных производственных постов, чел.-ч.

Разовая трудоемкость первого технического обслуживания, приходящаяся на 1 заезд автомобиля на соответствующий специализированный участок определяется по формуле:

$$t_1^k = \frac{T_1^k}{N_1^r} \quad (41)$$

Разовая трудоемкость второго технического обслуживания (включая сезонное ТО), приходящаяся на 1 заезд автомобиля на соответствующий специализированный участок определяется по формуле:

$$t_2^k = \frac{T_{2n}^k + T_{COн}^k}{N_2^r} \quad (42)$$

$$t_1^k = \frac{13112}{3762} = 3,49 \text{ чел.} - \text{ч}, \quad t_2^k = \frac{16596 + 1626}{1197} = 15,22 \text{ чел.} - \text{ч}$$

1.2.4.5 Оценка объемов работ выполняемых в специализированных цехах и зонах за годовой интервал времени

«Величина годового объема работ в цехах и подразделениях предприятия рассчитывается по формуле:

$$T_{ци} = T_{COци} + T_{TPци} + T_{Cци} \quad (43)$$

где $T_{COци}$, $T_{TPци}$, $T_{Cци}$ – величины годовых объемов цеховых работ по соответствующим подразделениям предприятия, чел.-ч.» [26].

Далее в таблице 6 размещены итоги расчетов по формуле (43).

Таблица 6 – Оценка объемов работ выполняемых в специализированных цехах и зонах за годовой интервал времени

Зона, цех, название основных выполняемых операций в подразделении	Работы отобран-ные с других зон $T_{COци} + T_{TPци}$, чел.-ч.	Доля цехо-вых работ $T_{Cци}$, чел.-ч.	Цеховые работы $T_{ци}$, чел.-ч.
1	2	3	4

Продолжение таблицы 6

1	2	3	4
Цех выполнения операций по электроприборам и электропроводке транспортного средства	5273,1	–	5273,1
Цех выполнения операций по ремонту комплектующих системы снабжения ДВС топливом (включая газовые и нетрадиционные топлива)	2246,3	–	2246,3
Цех выполнения операций профилактического и ремонтного характера по колесам автобусов, включая диагностирование и восстановление камер и дисков	2204,4	–	2204,4
Цех выполнения операций разборки-сборки, комплектации, дефектации различных агрегатов автобусов (кроме ДВС)	7766,8	–	7766,8
Цех выполнения операций разборки-сборки, комплектации, дефектации двигателей автобусов в комплексе со всеми системами и комплектующими	4930,4	–	4930,4
Цех выполнения операций станочной обработки металлоизделий	5634,7	1612,1	7246,8
Цех выполнения операций по оценке технического состояния и восстановлению энергоемкости аккумуляторных стартерных батарей автобусов	1408,7	–	1408,7
Цех выполнения операций требующих предварительной тепловой обработки деталей	2113,0	322,4	2435,4
Цех выполнения специальных арматурных операций	1408,7	161,2	1569,9
Цех выполнения специальных сварочных операций	1408,7	644,8	2053,5
Цех выполнения специальных жестяницких операций	1408,7	644,8	2053,5
Цех выполнения операций по ремонту и обслуживанию специальной техники	2113,0	–	2113,0
Цех выполнения операций по восстановлению целостности элементов салона автобусов	2132,1	–	2132,1
Цех выполнения вспомогательных операций по электропроводке, электрооборудованию и восстановлению простейших электроприборов	–	4030,3	4030,3
Цех выполнения вспомогательных операций текущего и капитального ремонта производственных помещений	–	967,3	967,3
Цех выполнения вспомогательных операций по ремонту сантехники, обслуживанию и уборке санитарных узлов	–	3546,6	3546,6

Продолжение таблицы 6

1	2	3	4
Цех выполнения вспомогательных операций по изготовлению деталей с использованием станочного парка предприятия (небольшие детали и изделия)	–	2579,4	2579,4
В сумме по всем цехам на предприятии	40048,5	14508,9	54557,4

1.2.5 Оптимизации штатного расписания зон и цехов предприятия под современные производственные условия

«Определим штатное количество рабочих по формуле:

$$P_{шт} = \frac{T_i}{\Phi_{эф_i}}, \quad (44)$$

где T_i – трудоемкость работ в производственном подразделении, чел.-ч.;

$\Phi_{эф_i}$ – эффективный годовой фонд времени одного производственного рабочего при односменной работе, ч.» [26].

Для производственного процесса большее значение имеет величина явочного числа рабочих в каждую рабочую смену. «Явочное число рабочих вычислим по формуле:

$$P_{я} = P_{шт} \cdot \eta_{шт}, \quad (45)$$

где $\eta_{шт}$ – величина коэффициента штатности» [26].

В таблице 7 проведена оптимизация штатного расписания зон и цехов предприятия, основанная на расчетном методе.

Таблица 7 – Оптимизации штатного расписания зон и цехов предприятия

Зона, цех, название основных выполняемых операций в подразделении	Суммарный объем работ на участке, чел.-ч.	Число рабочих по штатному расписанию, $P_{шт}$, чел.	Планируемое по факту $P_{ф}$, чел.	
			по расчету	по факту
1	2	4	6	7
Зона выполнения операций первого технического обслуживания	13112,19	7,2	6,3	6
Зона выполнения операций второго технического обслуживания	18221,52	10	8,8	9
Зона выполнения операций первого диагностирования автомобилей	6000	3,3	2,9	3
Зона выполнения операций второго диагностирования автомобилей	4000	2,2	1,9	2
Зона выполнения ремонтных операций непосредственно на транспортном средстве	19017,18	10,4	9,2	9
Зона выполнения операций восстановления геометрии кузова автобуса в целом или отдельных его элементов	5615,724	3,1	2,7	3
Зона выполнения операций по нанесению лакокрасочного покрытия на кузов автобуса, а также всего спектра подготовительных и вспомогательных операций	5634,72	3,5	3,1	7
Цех выполнения операций по электроприборам и электропроводке транспортного средства	5273,1	2,9	2,6	3
Цех выполнения операций по ремонту комплектующих системы снабжения ДВС топливом (включая газовые и нетрадиционные топлива)	2246,3	1,2	1,1	3
Цех выполнения операций профилактического и ремонтного характера по колесам автобусов, включая диагностирование и восстановление камер и дисков	2204,4	1,2	1,1	3
Цех выполнения операций разборки-сборки, комплектации, дефектации различных агрегатов автобусов (кроме ДВС)	7766,8	4,3	3,8	4
Цех выполнения операций разборки-сборки, комплектации, дефектации двигателей автобусов в комплексе со всеми системами и комплектующими	4930,4	2,7	2,4	2
Цех выполнения операций станочной обработки металлоизделий	7246,8	4	3,5	4

Продолжение таблицы 7

1	2	3	4	5
Цех выполнения операций по оценке технического состояния и восстановлению энергоемкости аккумуляторных стартерных батарей автобусов	1408,7	0,8	0,7	1
Цех выполнения операций требующих предварительной тепловой обработки деталей	2435,4	1,3	1,1	1
Цех выполнения специальных арматурных операций	1569,9	0,9	0,8	1
Цех выполнения специальных сварочных операций	2053,5	1,1	1,0	2
Цех выполнения специальных жестяничных операций	2053,5	1,1	1,0	
Цех выполнения операций по ремонту и обслуживанию специальной техники	2113,0	1,2	1,1	1
Цех выполнения операций по восстановлению целостности элементов салона автобусов	2132,1	1,2	1,1	1
В сумме по всем основным зонам и цехам:	115035,3	63,0	56,0	57,0
Цех выполнения вспомогательных операций по электропроводке, электрооборудованию и восстановлению простейших электроприборов	4030,3	2,2	1,9	2
Цех выполнения вспомогательных операций текущего и капитального ремонта производственных помещений	967,3	0,5	0,4	1
Цех выполнения вспомогательных операций по ремонту сантехники, обслуживанию и уборке санитарных узлов	3546,6	1,9	1,7	2
Цех выполнения вспомогательных операций по изготовлению деталей с использованием станочного парка предприятия (небольшие детали и изделия)	2579,4	1,4	1,2	1
В сумме по всем зонам и цехам	126158,77	69,6	61,2	63

1.2.6 Оценка количества рабочих постов в основных зонах производственного корпуса

Метод расчета числа постов выбирается в зависимости от способа организации технологических процессов. На предприятии существует давно устоявшаяся система организации всех видов работ методом универсальных постов, рекомендованном заводом КАМАЗ для своих фирменных центров.

Предпосылок для смены технологии не наблюдается, поэтому руководствуемся действующей схемой организации производства.

«Число постов в общем случае определяется по формуле:

$$X_i = \frac{T_i \cdot K_p \cdot \varphi}{D_i^r \cdot C \cdot T_c \cdot P_{\Pi} \cdot \eta_{\Pi}}, \quad (46)$$

где T_i – трудоемкость работ соответствующего вида на производственных постах, чел.-ч.;

K_p – коэффициент учета объема работ в наиболее загруженную смену;

D_i^r – число рабочих дней зоны в году, дн.;

T_c – продолжительность смены на предприятии, ч.;

C – принятое число рабочих смен на предприятии;

P_{Π} – среднее число рабочих на посту соответствующего вида работ, чел.;

η_{Π} – коэффициент использования рабочего времени поста» [26].

В таблицу 8 сведены подобранные по нормативной документации коэффициенты и расчетные данные.

Таблица 8 – Оценка количества рабочих постов в главной ремонтной зоне, а также на участках восстановления кузова и лакокрасочного покрытия

Зона, цех, название основных выполняемых операций в подразделении	Условное наименование расчетного параметра, коэффициента								
	T_i	K_p	D_i^r	T_c	C	P_{Π}	η_{Π}	X_{ip}	X_{imp}
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Зона выполнения ремонтных операций непосредственно на транспортном средстве	19017,18	1,25	255	8	1	1,5	0,98	5,9	6

Продолжение таблицы 8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Зона выполнения операций восстановления геометрии кузова автобуса в целом или отдельных его элементов	5615,724	1,1	255	8	1	2	0,98	1,2	1
Зона выполнения операций по нанесению лакокрасочного покрытия на кузов автобуса, а также всего спектра подготовительных и вспомогательных операций	5634,72	1,1	255	8	1	2,5	0,98	1,2	1
Зона выполнения операций первого технического обслуживания	13112,19	1,25	255	8	1	2	0,98	2,9	3
Зона выполнения операций второго технического обслуживания	18221,52	1,25	255	8	1	3	0,98	3,1	3
Зона выполнения операций первого диагностирования автомобилей	6000	1,15	255	8	1	1,5	0,98	2,1	2
Зона выполнения операций второго диагностирования автомобилей	4000	1,2	255	8	1	1	0,98	2,4	2

1.2.7 Оценка потребности зон и цехов в производственных площадях

1.2.7.1 Оценка потребности зон постовых работ производственных площадях на территории основного корпуса

«Площадь участков и подразделений постовых работ рассчитывается по формуле:

$$F_v = f_a \cdot X_i \cdot K_{\Pi}, \quad (47)$$

где f_a – площадь проекции транспортного средства в плане участка, м²;

X_i – число постов в соответствующей зоне;

K_{II} – коэффициент плотности расстановки постов» [26].

В таблице 9 представлены выбранные величины коэффициентов и основные расчеты.

Таблица 9 – Оценка потребности зон в производственных площадях

Зона, цех, название основных выполняемых операций в подразделении	Количество рабочих постов X_i , шт.	Численное значение коэффициента K_{II}	Оценочная величина потребной площади производственного корпуса, м ²
1	2	3	4
Зона выполнения операций предварительной подготовки автобусов перед выездом на линию или ремонтом	1	6	156
Зона выполнения операций первого технического обслуживания	3	4,5	351
Зона выполнения операций второго технического обслуживания	2	4,5	234
Зона выполнения операций первого диагностирования автомобилей	2	4,5	234
Зона выполнения операций второго диагностирования автомобилей	2	5	260
Зона выполнения ремонтных операций непосредственно на транспортном средстве	6	5	780
Зона выполнения операций восстановления геометрии кузова автобуса в целом или отдельных его элементов	1	4	104
Зона выполнения операций по нанесению лакокрасочного покрытия на кузов автобуса, а также всего спектра подготовительных и вспомогательных операций	1	4	104
В сумме по всем зонам:	–	–	2223

«Площадь производственных цехов определяется по удельной площади, приходящейся на каждого рабочего в наиболее загруженную смену определяется по формуле:

$$F_{\text{в}} = f_1 + f_2(P_{\text{я}} - 1), \quad (48)$$

где f_1 и f_2 – удельная площадь на первого и каждого последующего рабочего соответственно, м²;

$P_{\text{я}}$ – технологически необходимое (явочное) число рабочих в наиболее загруженную смену, чел.» [26].

В таблицу 10 собраны нормативные данные и данные полученные по расчету.

Таблица 10 – Оценка потребности специализированных цехов в производственных площадях

Зона, цех, название основных выполняемых операций в подразделении	Число работников $P_{\text{я}}$, чел.	Удельная площадь f_1 , м ²	Удельная площадь f_2 , м ²	Оценочная величина потребной площади производственного корпуса, м ²
1	3	4	5	6
Цех выполнения операций по электроприборам и электропроводке транспортного средства	3	15	9	33
Цех выполнения операций по ремонту комплектующих системы снабжения ДВС топливом (включая газовые и нетрадиционные топлива)	1	14	8	14
Цех выполнения операций профилактического и ремонтного характера по колесам автобусов, включая диагностирование и восстановление камер и дисков	1	18	15	18

Продолжение таблицы 10

1	3	4	5	6
Цех выполнения операций разборки-сборки, комплектации, дефектации различных агрегатов автобусов (кроме ДВС)	4	22	14	64
Цех выполнения операций разборки-сборки, комплектации, дефектации двигателей автобусов в комплексе со всеми системами и комплектующими	2	22	14	36
Цех выполнения операций станочной обработки металлоизделий	4	18	12	54
Цех выполнения операций по оценке технического состояния и восстановлению энергоемкости аккумуляторных стартерных батарей автобусов	1	21	15	21
Цех выполнения операций требующих предварительной тепловой обработки деталей	1	21	5	21
Цех выполнения специальных арматурных операций	1	15	9	15
Цех выполнения специальных жестяничных операций	2	18	12	30
Цех выполнения операций по ремонту и обслуживанию специальной техники	1	12	6	12
Цех выполнения операций по восстановлению целостности элементов салона автобусов	1	18	5	18
Цех выполнения вспомогательных операций по электропроводке, электрооборудованию и восстановлению простейших электроприборов	2	15	9	24
Цех выполнения вспомогательных операций текущего и капитального ремонта производственных помещений	1	18	9	18
Цех выполнения вспомогательных операций по ремонту сантехники, обслуживанию и уборке санитарных узлов	2	18	9	27
Цех выполнения вспомогательных операций по изготовлению деталей с использованием станочного парка предприятия (небольшие детали и изделия)	1	18	12	18
В сумме по всем цехам	28	—	—	423

1.3 Характеристика основных изменений внесенных в планировку корпусов предприятия в рамках реконструкции

Реконструкции подвергается главный ремонтный корпус предприятия, который представляет собой капитальное здание со сторонами 18 м и 24 м. Общая площадь здания – 432 м². Как и большинство зданий построенных в советский период времени корпус обладает значительным запасом прочности и может эксплуатироваться еще 20-30 лет без значительных вложений в капитальный ремонт здания. Резервы по производственным площадям внутри здания отсутствуют, что обуславливает необходимость строительства нового корпуса большой площади.

Главный ремонтный корпус территориально разделяется на 2 функциональные зоны: зона ТО и ТР, участок ручной мойки автомобилей. Совмещение этих двух зон в одном корпусе приводит к повышенной влажности в помещении рабочих постов, также участок мойки обладает незначительными габаритами, поэтому длинномерные транспортные средства приходится мыть на территории предприятия. При реконструкции здания построим новый корпус мойки и диагностики на месте старого ангара, а на месте участка мойки размещаем шинное отделение со складом шин, на отсутствие которого больше всего жалуется рабочий персонал.

Строительство нового корпуса диагностики и мойки с проездными постами на территории предприятия позволит наконец-то включить в схему процессов ТО и Р диагностирование Д-1 и Д-2, что положительно скажется на сроках ремонта и его качестве [5, 12, 16, 17].

Мойку автомобилей КАМАЗ автопроизводителем рекомендуется проводить при помощи установок высокого давления: этот способ подходит для транспортных средств различной компоновки и конфигурации.

Посты Д-1 и Д-2 располагаем последовательно друг за другом в 2 линии диагностирования.

1.4 Проектирование рабочей зоны, участка или подразделения цеховых работ

1.4.1 Назначения рабочей зоны или цеха, специализация по видам выполняемых работ

«Шинный цех предназначен для демонтажа и монтажа шин, замены покрышек, текущего ремонта камер и дисков колёс, а так же для балансировки колёс в сборе» [10].

Поскольку предприятие подвергаемое реконструкции давно и успешно работает на рынке транспортных услуг Самарской области и города Тольятти, то специализация подразделения по видам выполняемых работ ТО и Р уже устоялась. Перечислим выполняемые работы, добавив к уже существующим услуги, предусмотренные для новых моделей транспортных средств приобретенных предприятием на недавнее время [2, 29]:

- «монтаж и демонтаж шин на обод колеса;
- проверка герметичности камер;
- ремонт колёсных камер;
- ремонт покрышек;
- статическая балансировка колёс;
- динамическая балансировка колёс;
- мойка и очистка колеса в сборе» [10].

1.4.2 Рабочий распорядок в цеху или зоне, подбор персонала соответствующей квалификации

«Одним из самых ответственных моментов является подбор персонала, так как от этого будет зависеть производительность и качество выполняемых услуг. Работников лучше нанимать с опытом аналогичной работы в сфере ТО и Р автомобильного транспорта» [2].

Рабочий распорядок в цеху в целом совпадает с графиком работы предприятия, который составлен с учетом минимизации времени простоев автомобилей в ремонте и обслуживании. Работа осуществляется в 1 смену по

пятидневному графику с двумя нерабочими днями. В первую смену на рабочем месте находится 2-е сотрудников.

Определим следующий распорядок рабочего дня в нашем подразделении:

1 смена (общее рабочее время с 8.00 до 17.00)

- начало смены – 8:00;
- большой перерыв для приема пищи: с 12:30 до 13:30;
- окончание смены – 17:00.

Каждые 2 часа в течение смены работник может делать перерывы, но не более чем на 10 мин.

Для формирования штатного расписания воспользуемся электронной версией Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих (ЕТКС):

- слесарь по ремонту автомобилей 1-го разряда – 1,0 штатных единицы,
- вулканизаторщик 4-го разряда – 1,0 штатных единицы
- дополнительно привлекаются практиканты с ВУЗов, ученики, стажеры и т.д. (работа проводится только под руководством опытного наставника)

1.4.3 Определение экспликации оборудования для рабочей зоны или цеха

«Подбор технологического оборудования, организационной и технологической оснастки для объекта проектирования осуществляется с учетом рекомендаций типовых проектов рабочих мест в АТП, Руководства по диагностике и ремонту подвижного состава и Табеля гаражно-технологического оборудования.

Номенклатура и число отдельных видов оборудования для конкретного предприятия могут корректироваться с учетом специфики работы предприятия (принятых методов организации работ, числа постов, режима работ зон и участков и т.п.)» [4].

Поскольку большинство перечисленных выше нормативных документов датированы началом 2000-х годов и позднее не переиздавались, представленный в них модельный ряд оборудования сильно устарел. В своей работе для формирования экспликации оборудования по подразделению используем наиболее актуальную и доступную информацию – материалы электронных каталогов, размещенных производителями автосервисного оборудования в международной сети «Интернет».

Для исключения дублирования информации в работе, готовую экспликацию оборудования для нашего подразделения согласно строительным нормам размещаем непосредственно над рамкой основной надписи на листе с планировкой производственного подразделения, которой входит в комплект материалов графической части ВКР.

1.4.4 Уточнение площади производственного цеха или зоны графическим и аналитическим способами

Предварительная оценка потребной площади производственного цеха или зоны дана в пункте 1.2.7.1.

«Аналитическим способом площадь отделения уточним по суммарной площади оборудования и коэффициенту плотности его расстановки:

$$F_{np} = K_{nl} \cdot \sum F_{обор}, \quad (49)$$

где $\sum F_{обор}$ – суммарная площадь занимаемая оборудованием в плане подразделения, м²;

K_{nl} – коэффициент плотности расстановки оборудования» [10].

$$\begin{aligned} F_{np} &= 4,0 \cdot (1,9 \times 1,5 + 1,25 \times 0,75 + 1,6 \times 1,9 + 1,2 \times 0,8 \times 2 + 0,71 \times 0,6 + \\ &+ 1,7 \times 1,1 + 1,5 \times 0,8 + 1,6 \times 0,6 + 0,7 \times 0,7 + 1,2 \times 0,7) = 4,0 \cdot (2,85 + 0,94 + 3,04 + 1,82 + 0,43 \\ &+ 1,87 + 1,2 + 0,96 + 0,49 + 0,84) = 4,0 \times 8,5 \approx 34 \text{ м}^2 \end{aligned}$$

Величину финальной площади, которую понадобится зарезервировать в производственном корпусе предприятия для оборудования полноценного производственного помещения, окончательно замеряем на чертеже подразделения. С учетом необходимых проходов для работников, схемы размещения оборудования, соблюдения строительных норм и рекомендаций по оптимизации технологических процессов она составит $F_{\text{шины}} = 42 \text{ м}^2$.

При реконструкции здания построим новый корпус мойки и диагностики на месте старого ангара, а на месте участка мойки размещаем шинное отделение со складом шин, на отсутствие которого больше всего жалуется рабочий персонал. От остальных помещений отделение отделено капитальной кирпичной перегородкой. Для транспортировки колес предусматриваем на входе в помещение широкие распашные двери.

2 Выбор основного оборудования для повышения степени механизации технологических процессов на предприятии

2.1 Основные сведения о принципе действия, особенностях устройства и эксплуатации производственного оборудования на предприятиях автомобильного транспорта

«Проектирование новых и реконструкция действующих предприятий предусматривает оснащение всех производственных зон, участков и цехов необходимым технологическим оборудованием. В соответствии с объемом и видами производимых на предприятии работ по ТО и Р автомобилей разрабатывается технологический процесс выполнения этих работ, для успешного осуществления которого выбирается необходимое технологическое оборудование, а в случае реконструкции заменяется морально устаревшее и физически изношенное оборудование. Оборудование должно подбираться таким образом, чтобы обеспечить механизацию производственных процессов, требующих малоквалифицированного и ручного труда; оснастить оборудованием (в соответствии с нормативами) зоны, участки и отдельные виды работ, обеспечивающие экономию топливно-энергетических ресурсов и защиту окружающей среды; повышение качества ТО и Р автомобилей» [14].

В современных реалиях в условиях многообразия модельного ряда имеющегося на рынках технологического оборудования, вопрос проектирования новых устройств и модернизации уже существующих конструкции отходит на второй план. Поэтому одной из главных компетенций выпускника высшего учебного заведения по автомобильным направлениям подготовки является умение осуществлять подбор технологического оборудования под заданные производственные условия [19, 21, 24, 27].

По заданию необходимо выбрать шиномонтажный станок для грузовых автомобилей семейства КАМАЗ.

«При классификации шиномонтажных станков они могут быть разделены на основополагающие группы в зависимости от двух факторов – положения продольной плоскости колеса при демонтаже – монтаже шины и способу отрыва шины от диска перед ее демонтажом с него.

По расположению колеса на станке оборудование разделяется на три группы:

- с горизонтальным расположением колеса при демонтаже – монтаже шины и вертикальным расположением колеса при отрыве шины от диска;
- с горизонтальным расположением колеса при демонтаже – монтаже шины и при отрыве шины от диска;
- с вертикальным расположением колеса при демонтаже – монтаже шины и при отрыве шины от диска» [19].

Внешний вид типовых станков с вертикальным и горизонтальным расположением колеса представлен на рисунке 1.

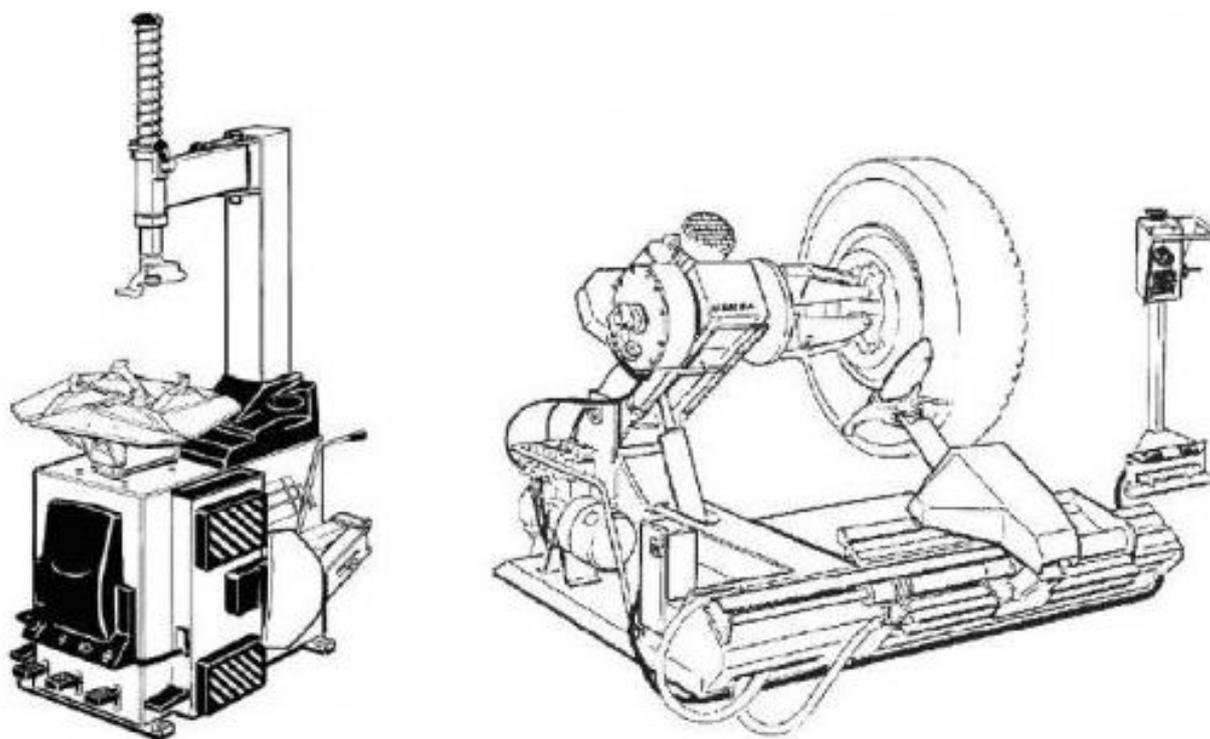


Рисунок 1 – Внешний вид легкового и грузового станков

«По способу отрыва шины от диска перед ее демонтажом различают следующие группы оборудования:

- стенды, в которых отрыв шины от диска осуществляется давлением специальной лопатки на шину при неподвижном колесе;
- стенды, в которых отрывное усилие создается за счет действия нажимного ролика на покрышку вращающегося колеса» [19].

«Шиномонтажные стенды для колес легковых автомобилей имеют комбинированный привод (электромеханический – для привода монтажного стола, и пневматический – для остальных механизмов), стенды для работы с колесами грузовых автомобилей и автобусов оснащены либо только гидравлическим приводом, либо комбинированным (электромеханическим и электрогидравлическим)» [19].

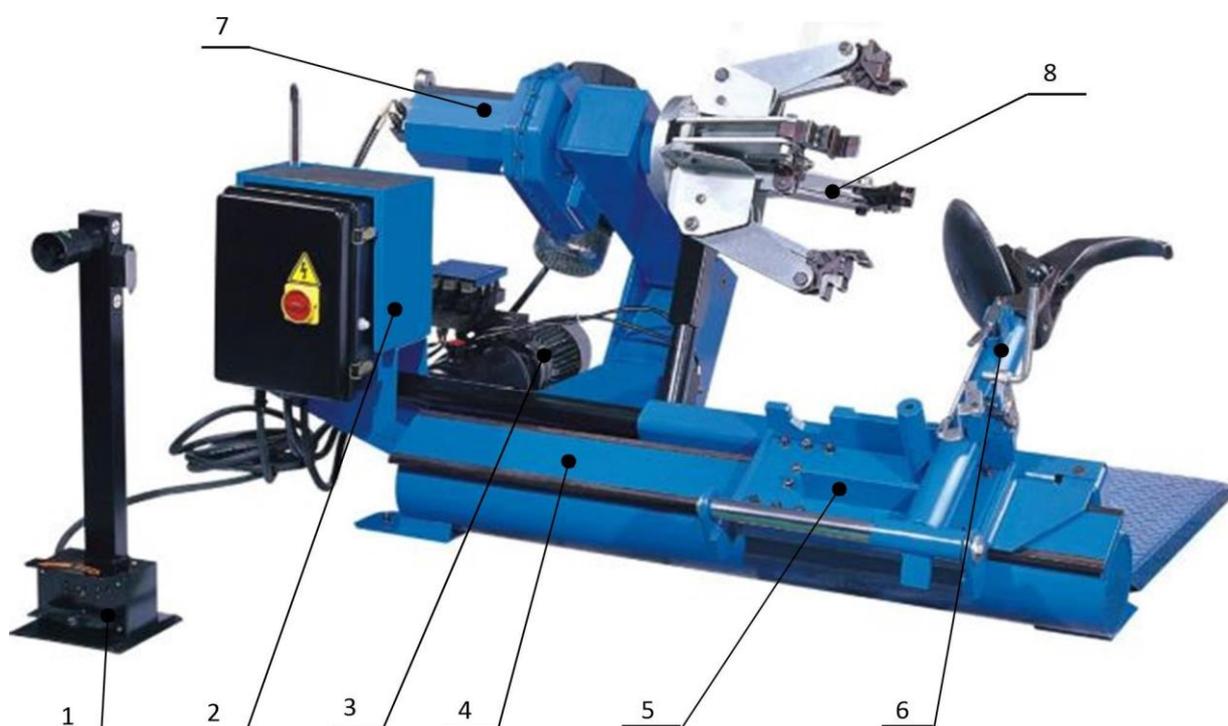
Шиномонтажные станки бывают автоматическими и полуавтоматическими. При эксплуатации стенда автоматического типа монтажная колонна при нажатии на педаль с помощью пневматики откидывается назад. А у полуавтоматических станков рабочую часть монтажной колонны нужно отводить в сторону самостоятельно – вручную. Данные устройства отличаются от автоматических аппаратов более лояльной ценой и не столь высокой оперативностью. Стенд с пневматикой обеспечивает быстрый сервис. Также автоматические станки проще в эксплуатации и делают труд специалиста менее сложным. Но данное оборудование нельзя ставить вплотную к стенке, так как не будет достаточно места для откидывания монтажной колонны. Это значит, что автоматы требуют наличия большего пространства в сравнении с полуавтоматами [32].

Грузовой шиномонтаж обычно работает с легкими и среднетоннажными грузовиками. Колеса такого транспорта имеют посадочный диаметр до 26-28 дюймов и немалый вес, что накладывает дополнительные требования на станки:

- работа с нагрузкой до 150 – 200 кг;
- автоматический подъемник колес.

Исходя из этих требований, грузовые станки полностью автоматические и обладают мощным гидравлическим или пневмогидравлическим приводом. Специфична и конструкция захвата: колесо ставится вертикально и фиксируется у отверстия ступицы. Захват колеса этим аппаратом должен производиться из горизонтального положения, после чего оно устанавливается вертикально и подаётся на рабочий стол станда.

Рассмотрим типовую схему станка для работ по грузовым транспортным средствам на рисунке 2, на примере распространенной модели ШМГ-1Н.



1 – переносная стойка управления; 2 – силовой шкаф; 3 – гидростанция; 4 – станина; 5 – каретка; 6 – инструмент монтажа; 7 – рычаг; 8 – устройство зажима колеса

Рисунок 2 – Типовая схема станка для шиномонтажных работ по колесам грузовых автомобилей ШМГ-1Н:

«Принцип работы станда заключается в силовом принудительном снятии и одевании резиновой шины на колесе, обод которого жестко зафиксирован с возможностью управляемого вращения. Снятие и одевание шины производится с помощью специального инструмента – монтажных диска и съем-

ника. Для облегчения снятия и одевания шины на обод колеса предусмотрено принудительное перемещение инструмента монтажа в плоскости, параллельной оси колеса.

Стенд представляет собой стационарное устройство с электрогидроприводом. Конструкция стенда включает в себя станину 4, на которой установлены рычаг 7, силовой шкаф 2, гидростанция 3 и каретка 5. В свою очередь на каретке закреплен инструмент монтажа 6, а на рычаге – устройство зажима 8 колеса. Для управления работой стенда имеется переносная стойка управления 1» [31].

2.2 Выбор основных характеристик оборудования для проведения сравнительного анализа в условиях предприятий автомобильного транспорта

На сайтах производителей оборудования можно найти множество характеристик (до 10 и более), однако часть приведенных параметров носят справочный характер, и не оказывают существенного влияния на общий качественный уровень технологического оборудования.

Для каждого типа автосервисного оборудования в зависимости от его производственного назначения, конструктивного устройства, конкретных условий работы, ремонта и обслуживания выбирается свой перечень основных характеристик. Ниже рассмотрим наиболее значимые характеристики для нашего оборудования.

Важное значение имеют габариты помещения, для которого покупается оборудование, а значит и габаритные размеры самого оборудования. Поскольку вертикальный габарит, как правило, не сильно влияет на общие показатели качества, за исключением удобства работы, для практического анализа воспользуемся показателем – «площадь в плане» или «площадь горизонтальной проекции оборудования». Эргономика станка должна позволять ра-

ботникам свободно перемещаться вокруг стенда, осуществляя операции по демонтажу шин.

В обязательном порядке в перечень основных характеристик оборудования включаем стоимость его приобретения с учетом расходов на транспортировку, доставку, сборку и установку. По возможности следует минимизировать затраты на все статьи расходов кроме закупочной цены оборудования.

Важна величина усилия, которое может обеспечить гидравлика стенда на отрываемый борт колеса, для наших условий предлагаем ограничиться величиной в 150 кг.

Чем больше массово-габаритные характеристики колес, которые позволяет разбирать, тем лучше для предприятия, однако учитывая модельный ряд автомобилей КАМАЗ остановимся на максимальных габаритах колеса в 1500 мм. при весе в 500 кг.

Поскольку на предприятии обслуживается несколько моделей автомобилей с разными характеристиками, подъемник должен иметь комплект оправок, спецприспособлений, насадок и упоров для быстрой перестройки конфигурации.

Окончательно сформируем перечень основных характеристик оборудования для проведения сравнительного анализа в условиях предприятий автомобильного транспорта:

- ограничение по габаритам разбираемого колеса транспортного средства (диаметр), мм;
- ограничение по габаритам разбираемого колеса транспортного средства (ширина протектора), мм;
- мощность, потребляемая всеми электроустройствами станка, кВт;
- ограничение по создаваемому усилию давления на борт шины, кг;
- ограничение по весовым характеристикам разбираемого колеса транспортного средства, кг;
- общие габариты устройства (без учета вертикального габарита), м²;
- затраты на приобретение оборудования, тыс.руб.

2.3 Анализ рыночных предложений по продаже производственного оборудования с подходящими техническими характеристиками

На современном уровне технологического и экономического развития на рынке производственного оборудования для предприятий автомобильного транспорта имеется множество предложений автосервисного оборудования, различающихся по ценовым категориям, эксплуатационным и технологическим требованиям, а также уровнем характеристик качества и надежности.

Подбор оборудования производим по основным характеристикам определенным в разделе 2.2 в рамках одной ценовой категории. Основными источниками информации для поиска выбираем сайты отечественных и зарубежных поставщиков и производителей оборудования для предприятий автомобильного транспорта, на которых располагаются подробные каталоги оборудования в выбранной категории. Для достоверности последующего анализа технологического уровня оборудования, отбираем только те модели у которых в каталогах имеются численные значения всех выбранных для анализа характеристик.

Просмотрев все информационные источники, утверждаем для последующего анализа следующий перечень технологического оборудования для ПАТ:

- станок для шиномонтажных работ по колесам грузовых автомобилей TCS-26 (FLYING) (рисунок 2);
- станок для шиномонтажных работ по колесам грузовых автомобилей Ш-515Е (рисунок 3);
- станок для шиномонтажных работ по колесам грузовых автомобилей КТС-290 (рисунок 4);
- станок для шиномонтажных работ по колесам грузовых автомобилей ШМГ-1Н (рисунок 5).



Рисунок 2 – Станок для шиномонтажных работ по колесам грузовых автомобилей ТСS-26 (FLYING)

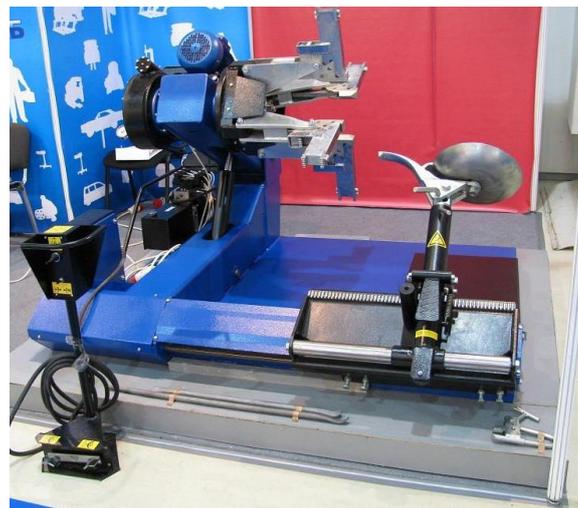


Рисунок 3 – Станок для шиномонтажных работ по колесам грузовых автомобилей Ш-515Е



Рисунок 4 – Станок для шиномонтажных работ по колесам грузовых автомобилей КТС-290



Рисунок 5 – Станок для шиномонтажных работ по колесам грузовых автомобилей ШМГ-1Н

Занесем выбранные в качестве показателей качества основные характеристики оборудования по моделям в таблицу 11.

Таблица 11 – Выбранные в качестве показателей качества основные характеристики оборудования по моделям

Выбранные в качестве показателей качества основные характеристики оборудования	Модель, расчетные значения			
	КТС-290	TCS-26 (FLYING)	Ш-515Е	ШМГ-1Н
1	5	4	5	3
Ограничение по габаритам разбираемого колеса транспортного средства (диаметр), мм	1500	1600	1640	1600
Ограничение по габаритам разбираемого колеса транспортного средства (ширина протектора), мм	780	980	800	780
Мощность, потребляемая всеми электроустройствами станка, кВт	2,9	4,4	3,7	3,3
Ограничение по создаваемому усилию давления на борт шины, кг	1500	1500	1500	1500
Ограничение по весовым характеристикам разбираемого колеса транспортного средства, кг	1500	500	500	500
Общие габариты устройства (без учета вертикального габарита), м ²	2,32	3,75	2,81	3,07
Затраты на приобретение оборудования, тыс.руб.	226,0	223,8	290,0	261,25

2.4 Анализ технологического уровня серийно выпускаемых единиц производственного оборудования

«Достоверная оценка качества технологического оборудования может быть произведена только при учете всех групп показателей качества, что требует определенной формализации процесса оценки. Если единичные показатели качества P_i могут быть выражены количественно, то их уровень может быть соотнесен со значением показателя, принятого за базу P_{i0} (обычно это показатель хорошо зарекомендовавшего себя оборудования, в полной мере соответствующего современным требованиям).

Когда увеличение абсолютного значения единичного показателя качества приводит к улучшению качества, уровень показателя выражают отношением:

$$Y_i = P_i / P_{i0} \quad (50)$$

В противном случае, когда увеличение приводит к ухудшению качества оборудования, уровень качества выражают отношением:

$$Y_i = P_{i0} / P_i \quad (51)$$

Таким образом, улучшение качества всегда приводит к росту уровня качества по рассматриваемому показателю» [18].

Для построения циклограмм оборудования используем графическую среду программного редактора «КОМПАС V16». От общего центра откладываем количество лучей равное числу выбранных в качестве показателей качества характеристик оборудования. Построение проводим в едином масштабе для всех показателей оборудования. Для этого выберем одну из моделей оборудования, обладающую средними значениями по большинству показателей за базовую, в нашем случае – это станок для шиномонтажных работ по колесам грузовых автомобилей TCS-26 (FLYING). Условно принимаем все показатели базового оборудования равными 1,0 или 100%. Дальнейшие расчеты относительных параметров по отношению к базовым значениям проводим по формулам (50) и (51).

Выбранная программная среда позволяет отмечать точки характеристик для разных моделей оборудования простейшими графическими фигурами (точка, квадрат, окружность, конвент и т.д.), а сами многоугольники циклограмм строить линиями разного цвета и типоразмера («основная», «пунктирная», «утолщенная», «штрихпунктирная» и т.д.).

Откладывая в выбранном масштабе точки на лучах характеристик и последовательно соединяя их разноцветными линиями разных типов проводим построения многоугольников циклограмм для всех единиц оборудования кроме базового.

Ниже на рисунке 6 представлено построение циклограмм по выбранным параметрам оборудования на едином графическом поле, выполненное в рамках данного проекта бакалавра (рисунок частично перенесен с листа 5 графической части проекта).

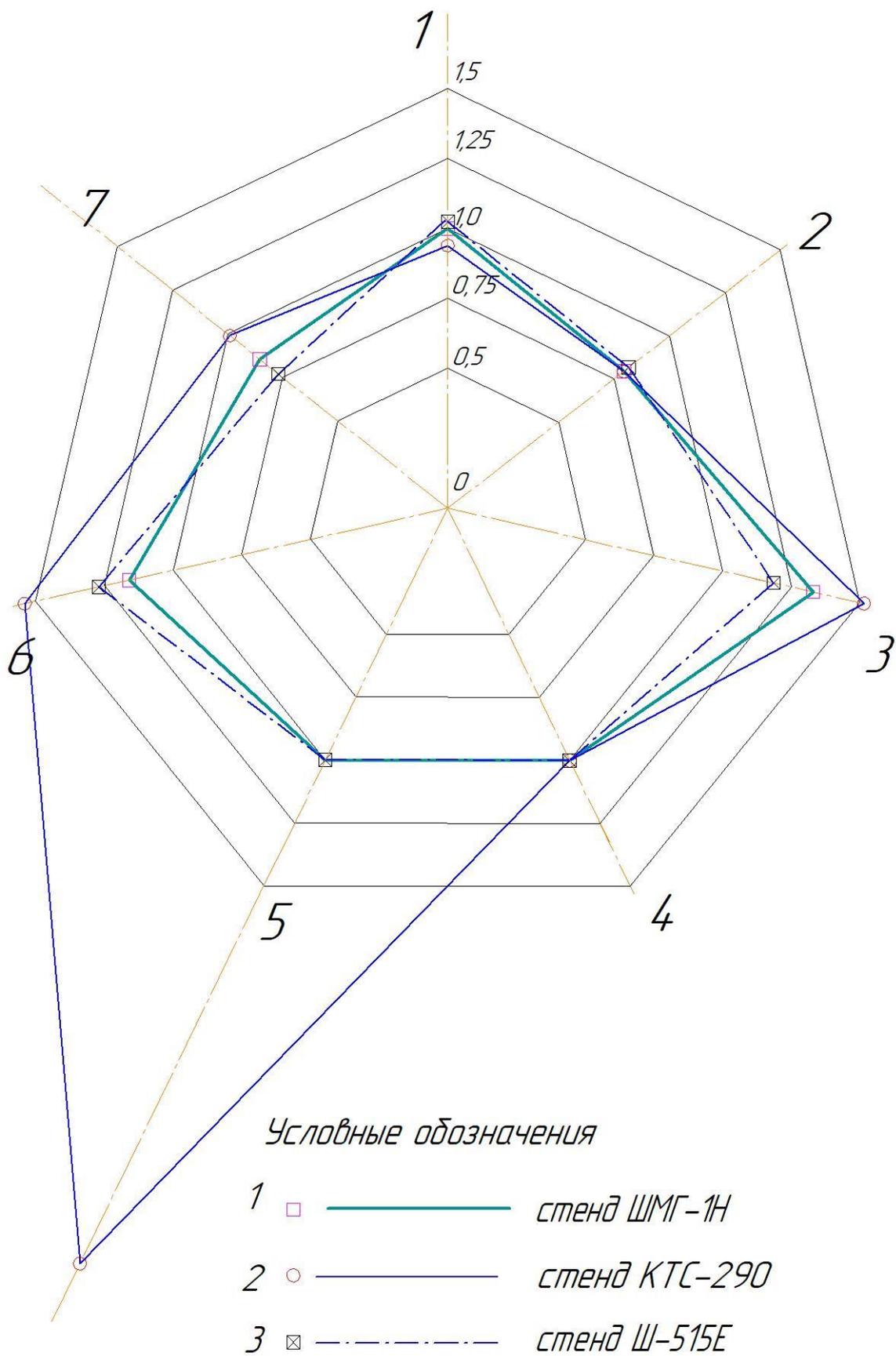


Рисунок 6 – Построение циклограмм по выбранным параметрам оборудования на едином графическом поле

Определить наиболее технологически совершенное оборудование можно посчитав площади построенных многоугольников циклограмм, для чего воспользуемся соответствующей функцией программы «Измерение площади с ручным вводом границ многоугольника». Площади циклограмм оборудования, рассчитанные программными средствами, представлены ниже в таблице 12.

Таблица 12 – Площадь циклограмм по моделям оборудования, определенная программными средствами

Модель оборудования	Площадь многоугольника циклограммы, мм ²
КТС-290	56773
TCS-26 (FLYING)	27352
Ш-515Е	27367
ШМГ-1Н	27991

Из данных таблицы 12 следует, что самое технически совершенное оборудование – станок для шиномонтажных работ по колесам грузовых автомобилей КТС-290, поскольку площадь построенной циклограммы для данной модели максимальна.

Чтобы окончательно удостовериться в выбранной модели, выполним дополнительную проверку методом экспертного анализа значимости оценочных показателей.

«Роль эксперта на себя возлагает сам исполнитель проекта, при необходимости консультируясь с руководителем выпускной квалификационной работы или внешними экспертами. При выборе оборудования данным методом экспертом на основе собственного опыта определяется весомость каждого параметра (степень значимости) в паспорте оборудования C_i , с учетом конкретных требований производственного процесса ТО и Р автомобилей, габаритов помещения, особенностей конструкции производственного здания и т.д.» [18].

«Уровень показателя качества по каждому параметру с учетом его весомости определяется выражением:

$$P_i = \frac{C_i \cdot Y_i}{100}, \quad (52)$$

Лучшим признается то оборудование, которое наберет наибольшую сумму оценок. $P_{\Sigma i} = \sum_{i=1}^n \frac{C_i \cdot Y_i}{100}$ » [18].

В таблице 13 представлен подбор оборудования методом экспертного анализа значимости оценочных показателей.

Таблица 13 – Подбор оборудования методом экспертного анализа значимости оценочных показателей

Выбранные в качестве показателей качества основные характеристики	С, %	P _ю	Модель, расчетные значения								
			КТС-290			Ш-515Е			ШМГ-1Н		
			P _i	Y _i	Π _i	P _i	Y _i	Π _i	P _i	Y _i	Π _i
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Ограничение по габаритам разбираемого колеса транспортного средства (диаметр), мм	20	1600	1500	0,94	0,188	1640	1,03	0,206	1600	1,0	0,2
Ограничение по габаритам разбираемого колеса транспортного средства (ширина протектора), мм	10	980	780	0,8	0,08	800	0,82	0,082	780	0,8	0,08
Мощность, потребляемая всеми электроустройствами станка, кВт	20	4,4	2,9	1,52	0,304	3,7	1,19	0,238	3,3	1,33	0,266
Ограничение по создаваемому усилию давления на борт шины, кг	10	1500	1500	1,0	0,1	1500	1,0	0,1	1500	1,0	0,1
Ограничение по весовым характеристикам разбираемого колеса транспортного средства, кг	10	500	1500	3,0	0,3	500	1,0	0,1	500	1,0	0,1
Общие габариты устройства (без учета вертикального габарита), м ²	10	3,75	2,32	1,62	0,162	2,81	1,33	0,133	3,07	1,22	0,122
Затраты на приобретение оборудования, тыс.руб.	20	223,8	226,0	0,99	0,198	290,0	0,77	0,154	261,25	0,86	0,172
Сумма оценок	100	–	–	–	1,332	–	–	1,013	–	–	1,04

Согласно результатам проведенного выше анализа технологического уровня серийно выпускаемых единиц производственного оборудования «стенд для проведения ремонтных работ по двигателям и агрегатам легковых автомобилей» наивысшую оценку 1,332 получила модель КТС-290. В нашем случае наблюдается практически полная сходимость результатов анализа по обоим использованным

методикам, как по методу подсчета площади циклограмм характеристик, так и по методу экспертного анализа значимости оценочных показателей.

Данное оборудование будет приобретено для повышения степени механизации технологических процессов в подразделении.

3 Совершенствование технологии ТО и Р автомобилей или автокомпонентов, деталей, систем

3.1 Основные технические характеристики, классификация и основы конструкции

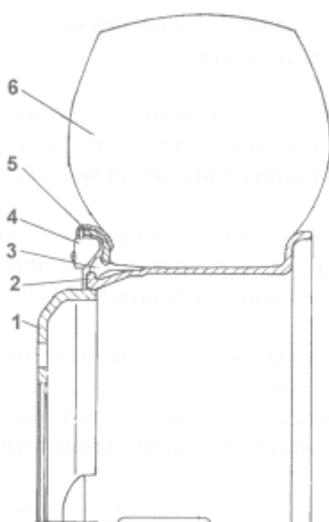
Рассмотрим устройство колес автомобилей модельного ряда КАМАЗ на примере передней и задней оси автомобиля на шасси 4308.

«Колеса передние – дисковые, стальные, размер 6,75-19,5, с трехкомпонентным ободом, с креплением по типу ISO 4107-79 (рисунок 7).

Съемное бортовое кольцо удерживается на ободе замочным разрезным кольцом, размещенным в канавке обода.

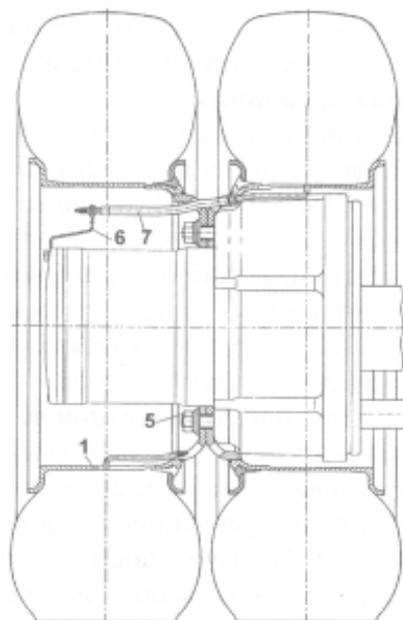
Колеса задние – сдвоенные (рисунок 8), монтируются на ступицу по центральному отверстию в дисках колес и закрепляются 8 гайками с шайбами. Для доступа к вентилю внутренних колес применен удлинитель вентиля, закрепленный на кронштейне.

Колесо запасное вместе с механизмом подъема закреплены на правом лонжероне рамы в горизонтальном положении. Усилие подъема запасного колеса не более 50 кгс» [30].



«1 – диск; 2 – обод; 3 – кольцо замочное; 4 – груз балансировочный; 5 – кольцо бортовое; 6 – колесо» [30]

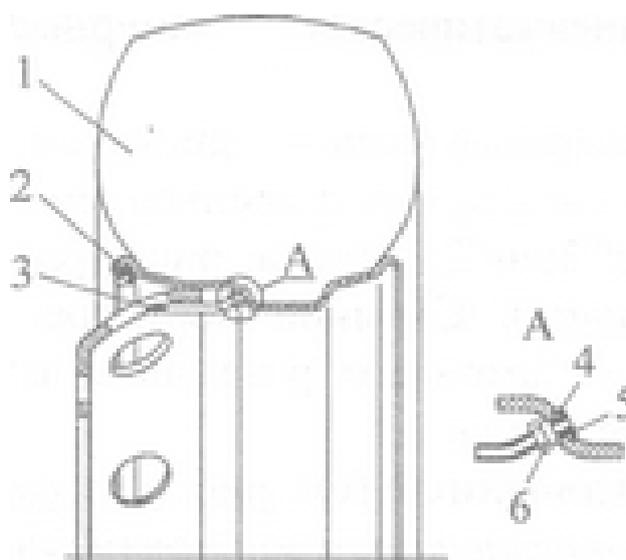
Рисунок 7 – Конструкция переднего колеса автомобиля КАМАЗ-4308:



«1 – колесо с шиной; 5 – гайка с шайбой; 6 – кронштейн; 7 – удлинитель вентиля» [30]

Рисунок 8 – Конструкция сдвоенного колеса автомобиля КАМАЗ-4308:

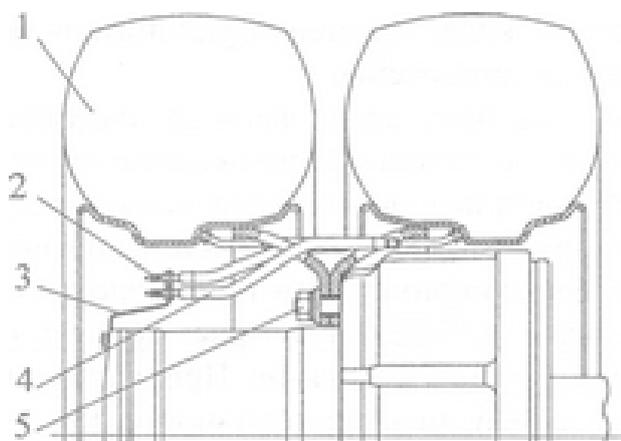
Для бескамерных шин применяются колёса дисковые размера 8,25-22,5 (рисунок 9), стальные. При установке вентиля необходимо обеспечить герметичность соединения вентиля с ободом.



«1 – колесо с шиной; 2 – груз балансировочный, 3 – кольцо бортовое; 4 – кольцо замочное, 5 – обод; 6 – диск» [29].

Рисунок 9 – Конструкция переднего колеса автомобиля КАМАЗ-43253:

Сдвоенные колёса для бескамерных шин (рисунок 10) имеют удлиннитель вентиля для каждого колеса.



«1 – колесо с шиной; 2 – вентиль; 3 – кронштейн; 4 – удлиннитель вентиля; 5 – гайка с шайбой» [30]

Рисунок 10 – Конструкция сдвоенного колеса автомобиля КАМАЗ-43253:

3.2 Основные принципы эксплуатации, сервисного обслуживания и ремонта предусмотренные нормативной документацией

«Периодичность выполнения операций по техническому обслуживанию приведена в «Сервисной книжке».

При техническом обслуживании выполняются следующие операции:

- проверить состояние и крепление колес, запасного колеса;
- проверить состояние шин (давление в шинах);
- смазать шкворни поворотных кулаков;
- сменить смазку в подшипниках ступиц задних и передних колес.
- отрегулировать сходжение передних колес;
- отрегулировать подшипники ступиц передних колес (при вывешенных колесах)» [30].

«Проверить внешним осмотром техническое состояние шин, колес и крепление колес, начиная с левого переднего колеса по часовой стрелке и,

при необходимости, удалить застрявшие в протекторе, боковинах и между сдвоенными шинами камни, гвозди и другие предметы; установить недостающие на вентилях камер колпачки. При обнаружении на шинах топлива, масла и других нефтепродуктов протереть шины досуха.

Давление воздуха в шинах колес проверять манометром. Снижение давления на 25% от нормального сокращает срок службы шин на 35-40%. Учитывать, что расход топлива увеличивается на 1-1,5 л на 100 км пробега при снижении давления в шинах на 98,1 кПа (1 кгс/см²).

Для накачки шин отвернуть колпачок регулятора давления и навернуть штуцер шланга. Перед накачкой шин необходимо снизить давление в ресиверах до величины 608-637 кПа (6,2-6,5 кгс/м²), в этом случае происходит включение регулятора, и компрессор начинает нагнетать сжатый воздух.

Во время подкачивания шин не находиться в зоне подкачиваемого колеса: при случайном выскакивании из канавки замочное кольцо может травмировать.

Подкачивать шину без демонтажа возможно при снижении давления воздуха не более, чем на 40% по сравнению с нормальным и при уверенности в том, что уменьшение давления не нарушило правильности монтажа.

Переставить колеса при повышенном или неравномерном износе протектора шин передних колес, поменяв их местами с любыми другими колесами автомобиля Камаз-4308, имеющими шины с хорошим состоянием протектора» [30].

3.3 Совершенствование технологии ТО и Р автомобилей или автокомпонентов, деталей, систем за счет применения выбранного автосервисного оборудования

«Для наиболее рациональной организации работ по ТО, ремонту и диагностированию автомобилей, его агрегатов и систем составляются различные технологические карты. На основании этих технологических карт определя-

ется объем работ по техническим воздействиям, а также производится распределение работ (операций) между исполнителями.

Любая технологическая карта является руководящей инструкцией для каждого исполнителя и, кроме того, служит документом для технического контроля выполнения обслуживания или ремонта.

В технологических картах указывают перечень операций, место их выполнения (снизу, сверху или сбоку автомобиля), применяемое оборудование и инструмент, норму времени на операцию, краткие технические условия на выполнение работ, разряд работ и специальность исполнителей» [33]

Согласно правилам выполнения ВКР в перечень оборудования, при помощи которого выполняется операции техпроцесса обязательно включаем приобретенную ранее модель. Для отображения в техкарте достоверной информации предварительно изучаем паспорт оборудования, конструкцию системы и рекомендуемые требования по ТО и Р для нашего автомобиля.

Операционно-технологическая карта разрабатывается по специальной форме согласно требованиям МУ-200-РСФСР-12-0139-81 (Форма 2). Для повышения наглядности восприятия информации допускается дополнить карту рисунками и схемами, хотя это и не предусмотрено нормативными требованиями.

Для исключения дублирования информации в пояснительной записке к работе и на чертежах, готовую операционно-технологическую карту для нашего подразделения размещаем на отдельном листе, которой входит в комплект материалов графической части ВКР.

4 Обеспечение безопасности и экологичности на рабочих местах в цехе

4.1 Общая характеристика цеха и находящихся в нем рабочих мест

Ниже разместим упрощенную планировку выбранного цеха (рисунок 11). На рисунке показаны основные рабочие места, а также расстановка технологического оборудования в цеху, имеющиеся места подвода электроэнергии и сжатого воздуха. С подробным чертежом цеха можно ознакомиться в материалах относящихся к графической части выпускной квалификационной работы.

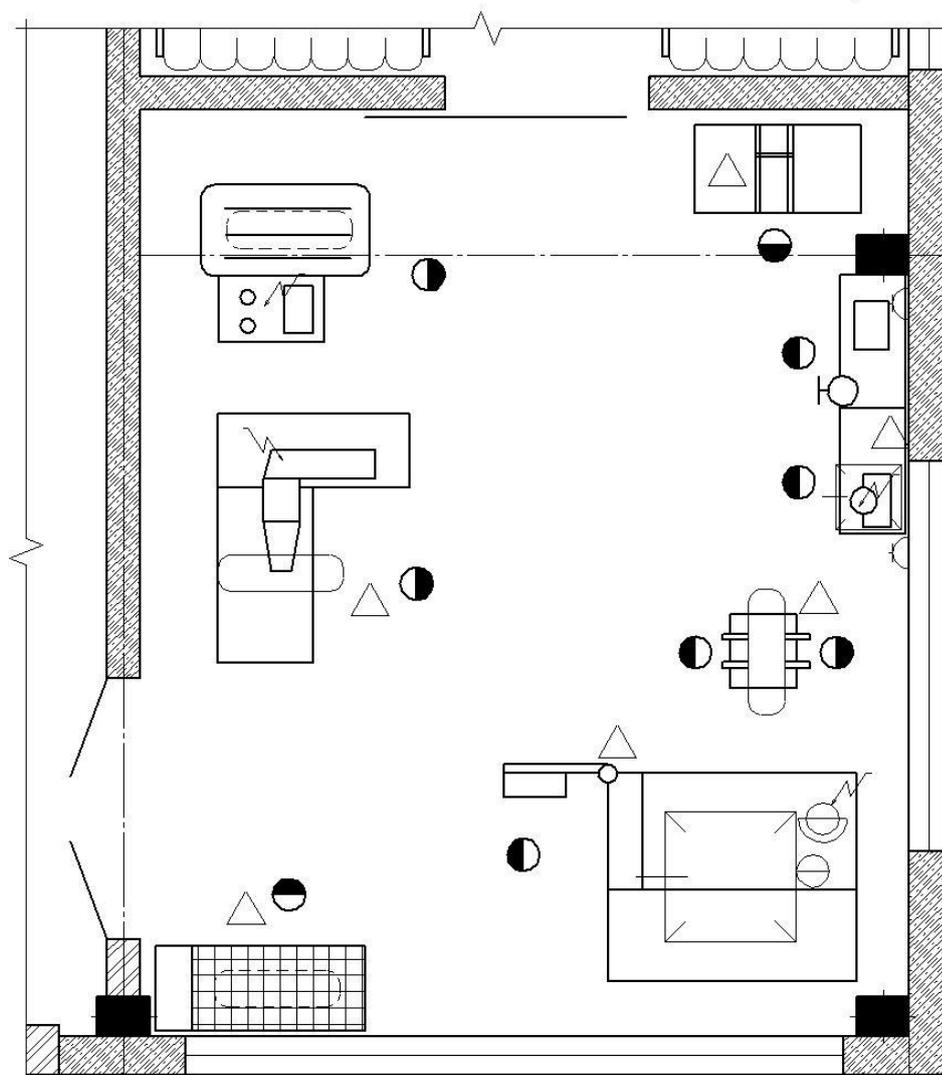


Рисунок 11 – Упрощенная планировка шинного цеха

В выбранном цехе проводится значительное количество операций по ТО и Р подвижного состава предприятия. При выполнении ВКР наибольший интерес представляют технологические операции производимые при помощи подобранных нами в предыдущем разделе моделей автосервисного оборудования. Поэтому в дальнейшем основное внимание уделяем рабочему месту «Демонтаж-монтаж бескамерной шины с переднего колеса автомобиля КАМАЗ 4308» и операциям выполняемым на нем.

Заполним Паспорт рабочего места «Демонтаж-монтаж бескамерной шины с переднего колеса автомобиля КАМАЗ 4308» (Таблица 14)

Таблица 14 – Паспорт рабочего места «Демонтаж-монтаж бескамерной шины с переднего колеса автомобиля КАМАЗ 4308»

Основной технологический процесс на рабочем месте	Наименование должности работника, выполняющего технологический процесс, операцию	Технологическая операция, вид выполняемых работ	Оборудование, техническое устройство, приспособление	Перечень основных расходников
1	3	2	4	5
Демонтаж-монтаж бескамерной шины с переднего колеса автомобиля КАМАЗ 4308	Слесарь по ремонту автомобилей 4-го разряда – 2 штатные единицы	Подъем-опускание и закрепление колеса в зажимах станка	Подъемное устройство стэнда КТС-290, или подвесная кран-балка г.п. 1,5 т, такелаж для крепления колеса, пульт управления стэндом, зажимное устройство стэнда.	Периодическая смазка деталей зажимного приспособления стэнда, электроэнергия, воздух
		Демонтаж-монтаж бескамерной шины с переднего колеса автомобиля КАМАЗ 4308	Стэнд КТС-290 в сборе, лопатка монтажная, специальная монтажная, манометр стэнда, пульт управления, изогнутая монтажная лопатка	Паста монтажная БХЗ, вентили грузовые, буферный очиститель, герметик, мелки, концентрат для поиска проколов, паста очищающая для рук, тальк молотый, электроэнергия, воздух

4.2 Оценка возможных профессиональных рисков для рабочего места

В таблице 15 проведена оценка возможных профессиональных рисков для рабочего места «Выполнение операций второго технического обслуживания: крепежные и смазочные работы».

Таблица 15 – Оценка возможных профессиональных рисков для рабочего места

Технологическая операция, вид выполняемых работ	Имеющиеся на рабочем месте опасные и вредные производственные факторы	Оборудование, техническое устройство, приспособление, материал, расходники	Возможные последствия в результате воздействия опасных и вредных производственных факторов
1	2	3	
Демонтаж бескамерной шины с переднего колеса автомобиля КАМАЗ 4308	Возможное падение плохо закрепленного автомобильного колеса в процессе транспортировки или закрепления на стенде «Острые кромки, заусенцы и шероховатость на поверхности диска перемещаемого автомобильного колеса; движущиеся машины и механизмы; подвижные части стенда КТС-290» [3] «Острые кромки, заусенцы и шероховатость на поверхностях инструментов (монтажные лопатки) и оборудования (стенд КТС); отсутствие или недостаток необходимого естественного освещения, повышенный уровень шума» [3]	Подвесная кран-балка г.п. 1,5 т, такелаж для крепления колеса, стенд КТС-290 в сборе, лопатка монтажная, специальная монтажная, манометр стенда, пульт управления, изогнутая монтажная лопатка	Механические травмы, ушибы, порезы кожи рук, снижение остроты зрения
	«Раздражающие и токсические вещества проникающие через кожу рук при контакте с поверхностью автомобильного колеса и применяемыми химическими средствами» [3]	Части масла, грязи, нагара на поверхности колеса, если мойка была выполнена некачественно, паста монтажная, очиститель шин, герметики	Заболевания кожи рук

4.3 Выбор мероприятий и средств минимизации профессиональных рисков на рабочем месте

«Организационно-технические методы и средства защиты выбираются с учетом действующих на данный момент времени требований нормативных документов, в зависимости от типа реализуемого технологического процесса, используемого состава производственно-технологического и инженерно-технического оборудования, а используемые для этих же целей средств индивидуальной защиты работника согласно действующим нормам выдачи СИЗ» [8].

Таблица 16 – Список мероприятий и средств минимизации профессиональных рисков на рабочем месте

Имеющиеся на рабочем месте опасные и вредные производственные факторы	«Перечень применяемых технических средств защиты и организационных мероприятий для снижения воздействий (вплоть до полного устранения) опасных и / или вредных производственных факторов» [8]	Норма выдачи со склада СИЗ за период в один календарный год	Рекомендуемая к закупке модель СИЗ
1	2	3	4
<p>«Острые кромки, заусенцы и шероховатость на поверхности диска перемещаемого автомобильного колеса; движущиеся машины и механизмы; подвижные части станда КТС-290» [3]</p> <p>«Острые кромки, заусенцы и шероховатость на поверхностях инструментов (монтажные лопатки) и оборудования (станд КТС); отсутствие или недостаток необходимого естественного освещения, повышенный уровень шума» [3]</p> <p>«Раздражающие и токсические вещества проникающие через кожу рук при контакте с поверхностью автомобильного колеса и применяемыми химическими средствами» [3]</p>	<p>«Костюм для защиты от общих производственных загрязнений и механических воздействий</p> <p>Перчатки с полимерным покрытием</p> <p>Очки защитные» [3]</p>	<p>«1 шт.</p> <p>12 пар</p> <p>до износа» [3]</p>	<p>Костюм «Флагман 2»</p> <p>Перчатки полимерные БЗН</p> <p>Очки защитные</p>

Продолжение таблицы 16

1	2	3	4
«Повышенный уровень шума» [3]	Приобретение оборудования с минимальными шумовыми характеристиками, своевременное обслуживание оборудования	–	СИЗ нормативными документами не предусмотрены
«Отсутствие или недостаток необходимого естественного освещения» [3]	Оптимальная схема расположения оборудования, наличие источников искусственного освещения в осмотровой канаве, а также переносных у работников [9]	–	Обеспечение нормативной освещенности рабочего места средствами искусственного освещения Расположение
«Перенапряжение зрительных анализаторов» [3]	Рациональная организация режима труда, оптимальная освещенность рабочего места [34]	–	стенда напротив оконного проема

Согласно руководству по эксплуатации при работе с выбранным оборудованием – станок для шиномонтажных работ по колесам грузовых автомобилей КТС-290 должен соблюдаться ряд мер безопасности.

«В помещении, в котором установлен стенд, на полу по периметру стенда на расстоянии 1 м должна быть нанесена предупредительная разметка – черно-желтая полоса шириной 250 мм под углом 45°.

К работе на стенде допускаются лица, изучившие настоящее РЭ, прошедшие соответствующее обучение и имеющие документ, дающий право работы на электрогидравлических шиномонтажных стендах, а также прошедшие инструктаж по технике безопасности.

Стенд должен быть закреплен за лицом, ответственным за его эксплуатацию.

Стенд должен быть закреплен на полу и заземлен по ГОСТ12.2.007.0-75.

Галстук, цепочки или иные болтающиеся предметы одежды обслуживающего персонала не допустимы при работе, ремонте или обслуживании стенда.

Длинные волосы также должны быть спрятаны под головной убор. Оператор обязательно должен надеть защитную спецодежду, защитные перчатки и очки.

Колеса, ободья и шины, поступающие на стенд должны быть чистыми, сухими и без балансировочных грузиков.

Необходимо строго соблюдать соответствующие технологии закрепления, демонтажа и монтажа различных видов колес и применять смазки, соответствующие данным технологиям.

После закрепления обода на стенде убедиться (визуально по манометру), что давление стабильно, не падает, только после этого можно приступать к монтажу-демонтажу.

Демонтаж и монтаж больших и тяжелых колес обязательно должен осуществляться только двумя операторами.

При любых перерывах в работе продолжительностью более 5 минут стенд необходимо отключать от электрической сети.

При любых ремонтных работах и техническом обслуживании стенд должен быть отключен от электрической сети с предотвращением несанкционированного включения.

Помещение, в котором установлен стенд, должно быть оборудовано первичными средствами пожаротушения в соответствии с требованиями ГОСТ 12.4.009-93» [31].

4.4 Формирование комплекса мер для повышения пожарной безопасности на рабочих местах в цехе

Для начала определимся с возможными классами пожаров на рабочих местах, а также сопровождающими их внешними опасными проявлениями.

Сведения представлены в таблице 17.

Таблица 17 – Возможные классы пожаров на рабочих местах в цехе, а также сопровождающие их внешние опасные проявления

Рабочее место в цехе предприятия	Оборудование, техническое устройство, приспособление, материал, расходники	Возможный класс пожара	Выявленные опасные факторы при пожаре на рабочем месте	Внешние опасные проявления сопровождающие пожар соответствующего класса
1	2	3	4	5
Шинный цех	таблица 12, столбцы 4, 5	класс А	«пламя и искры, тепловой поток, повышенная температура окружающей среды, повышенная концентрация токсичных продуктов горения и термического разложения, снижение видимости в дыму» [8]	«Осколки, части разрушившихся зданий, сооружений, транспортных средств, технологических установок, оборудования, агрегатов, изделий и иного имущества, повышенная концентрация токсичных продуктов горения и термического разложения» [8]

Для выбранного цеха предприятия подберем набор средств повышения пожарной безопасности, который позволит максимально снизить ущерб от пожара. Информация размещена в таблице 18.

Таблица 18 – Выбор средств пожарной безопасности для рабочего места

Тип средства пожаротушения на рабочем месте или в цехе	Конкретное наименование выбранного средства пожаротушения	Нормативное количество, ед.
1	2	3
«Первичные средства пожаротушения» [8]	Полотно асбестовое размером 2x2 м	1
	Огнетушитель ОП-10 [6]	1
	Ящик для песка 0,25 м ³	1
	Огнетушитель ОВ-10 [7]	1
«Средства пожарной автоматики» [8]	Датчик дыма ИДП-3 [7]	6

4.5 Оценка совокупного вреда наносимого окружающей среде. Меры по защите окружающей среды.

Оценка совокупного вреда наносимого окружающей среде технологическими процессами на рабочем месте в цеху проводится ниже в таблицах 19-21, здесь же предложены меры по защите окружающей среды

Таблица 19 – Мероприятия по защите атмосферного воздуха

Рабочее место в цехе предприятия или сам цех в целом	Оборудование, техническое устройство, приспособление, материал, расходники	Наименование вредных выбросов	Методы и средства по сокращению вредного влияния
1	2	3	4
Шинный цех	Применяемые при ремонте химические реагенты, загрязненный воздух, вулканизатор	Вредные вещества выделяемые в процессе горячей вулканизации резины в микроскопических и незначительных количествах: «гидрохлорид, диоксид серы (ангидрид сернистый), оксид углерода, бута-1,3-диен, 2-метилпропилен, 2-метилбута-1,3-диен, пропен (пропилен), этен (этилен), (1-метилэтил)бензол (изопропилбензол, кумол), этенилбензол (винилбензол, стирол), 2-хлорбута-1,3-диен, дибутилбензол-1,2-дикарботнат, эпоксиэтан, проп-2-еннитрил, алканы C12-C19» [15] Пыль при зачистке резины перед вулканизацией с частичками резины	Использование вытяжного шкафа на рабочем месте горячей вулканизации резины. Соблюдение рекомендуемой температуры и технологии горячей вулканизации. Обеспечение вулканизаторщика респиратором согласно нормам. Система вентиляции организованная в помещении должна обеспечивать не менее чем 20-ти кратный воздухообмен [22]

Таблица 20 – Мероприятия по защите гидросферы

Рабочее место в цехе предприятия или сам цех в целом	Оборудование, техническое устройство, приспособление, материал, расходники	Наименование вредных выбросов (состав сточных вод)	Методы и средства по сокращению вредного влияния
1	2	3	4
Шинный цех	Мойка грузовых колес и ванна для проверки герметичности камер и колес	Сточные воды с цеха с продуктами очистки колес и шин	Заправка водой и гранулятом установки для мойки колес проводится раз в смену, заправка ванны для поверки герметичности проводится оборотной водой из системы предприятия. Рекомендуется применять для мойки только растворимый гранулят и моющие растворы высокого экологического класса. Слив жидкостей с участка проводится в общую систему гидроочистных сооружений предприятия

Таблица 21 – Мероприятия по защите литосферы

Рабочее место в цехе предприятия или сам цех в целом	Оборудование, техническое устройство, приспособление, материал	Наименование вредных выбросов (состав сбрасываемых отходов)	Методы и средства по сокращению вредного влияния
1	2	3	4
Шинный цех	Рабочий персонал, изношенное оборудование	Не подлежащие восстановлению автомобильные шины, диски, сломанный инструмент, резино-технические отходы, лампы, изношенные СИЗ работников, упаковки из под клея, мастики, герметика, ремонтных комплектов, канистры их под гранулята	Металлические отходы складываются на спецплощадке и сдаются на металлолом. Изношенные покрышки передаются для производства газового топлива или резиновой крошки. Использованная пластиковая тара отдается для переработки в полимерные гранулы Отходы которые нельзя переработать (лампы, фильтры и т.д.) сдаются подрядной организации для захоронения на выделенном полигоне [15]

Заключение

На завершающем этапе обучения в любом высшем учебном заведении выпускник должен подтвердить свою готовность к решению будущих профессиональных задач в рамках выбранной области деятельности. Для этого образовательной программой предусмотрено выполнение выпускной квалификационной работы. Представленная пояснительная записка к проекту бакалавра является частью ВКР по направлению подготовки 23.03.03 «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов» вынесенная на защиту в 2020 году на кафедре «Проектирование и эксплуатация автомобилей» ФГБОУ ВО «Тольяттинский государственный университет».

В работе проведена реконструкция Тольяттинского филиала «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ». На основе приобретенных за время обучения в университете знаний выполнена оценка текущего состояния ПТБ предприятия, предложена оптимизация состава и структуры производственных и вспомогательных помещений предприятия расчетными методами. Уточнено штатное расписание зон и цехов предприятия под современные производственные условия. Основные изменения, внесенные в план застройки территории и планировку корпусов предприятия в рамках реконструкции отражены на прилагающихся к работе чертежах генерального плана, производственного корпуса, производственного цеха после реконструкции.

Основным объектом углубленной реконструкции в работе принят цех шинных работ. Определены назначение рабочей зоны или цеха, специализация по видам выполняемых работ. Утвержден рабочий распорядок в цеху, выполнен подбор персонала соответствующей квалификации. Определена экспликация оборудования для подразделения, даны рекомендации по конкретным фирмам производителям и моделям. Всего в цеху располагается 14 наименований основного технологического оборудования, не считая инструментов и приспособлений. Окончательная расстановка оборудования приве-

дена на рабочем чертеже цеха. Площадь цеха замеренная по чертежу составила 42,6 м².

Механизация указанного в задании на проектирование технологического процесса ТО и Р автомобилей не требует проектирования новых устройств или модернизации уже существующих конструкции: имеющихся на рынке предложений подходящего под запросы технологического оборудования вполне достаточно для реализации в рамках ВКР процедуры подбора оборудования с наибольшим техническим уровнем.

Согласно результатам проведенного в разделе 2 анализа технологического уровня серийно выпускаемых единиц производственного оборудования «Станок для шиномонтажных работ по колесам грузовых автомобилей» наивысшую оценку получила модель КТС-290. В нашем случае наблюдается полная сходимость результатов анализа по обеим использованным методикам, как по методу подсчета площади циклограмм характеристик, так и по методу экспертного анализа значимости оценочных показателей. Данное оборудование будет приобретено для повышения степени механизации технологических процессов в подразделении.

За счет применения выбранного автосервисного оборудования усовершенствована реализуемая на предприятии технология ТО и Р автомобилей. Для реконструируемого подразделения составлена последовательная операционно-технологическая карта «Демонтаж бескамерной шины с переднего колеса автомобиля КАМАЗ 4308».

Обеспечена безопасность и экологичность на рабочих местах в цехе предприятия. Оценены возможные профессиональные риски для рабочих мест, выбраны мероприятия и средства для их минимизации. Разработан комплекс мер для повышения пожарной безопасности на рабочих местах. Проведена оценка совокупного вреда наносимого окружающей среде. Разработаны меры по защите окружающей среды.

Список используемых источников

1. Автостат. Аналитическое агентство : сайт. – Тольятти – URL: <https://www.autostat.ru/infographics/43258> (дата обращения: 28.04.2020). – Текст : электронный.
2. **Баскакова, Н. Т.** Стратегия развития ремонтных служб предприятия: монография / Н. Т. Баскакова, З. В. Якобсон, Д. Б. Симаков. – Москва : НИЦ ИНФРА-М, 2016. – 255 с. – (Научная мысль) – URL: <https://new.znanium.com/catalog/product/554439> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “ZNANIUM. COM”. – ISBN 978-5-16-012113-0. – Текст : электронный.
3. Безопасность жизнедеятельности : электрон. учеб.-метод. пособие / И. Л. Шапорева, Л. Н. Горина, Н. Е. Данилина, И. И. Рашоян. – Тольятти : ТГУ, 2018. – 282 с. : ил. – Библиогр.: с. 282. – URL: <http://dspace.tltsu.ru/handle/123456789/8806> (дата обращения: 20.01.2020). – Режим доступа: Репозиторий ТГУ. – ISBN 978-5-8259-1276-9. – Текст : электронный.
4. **Блюменштейн, В. Ю.** Проектирование технологической оснастки : учеб. пособие / В. Ю. Блюменштейн, А. А. Клепцов. – изд. 3-е, стер. – Санкт-Петербург : Лань, 2014. – 224 с. : ил. – (Учебники для вузов. Специальная литература). – URL: <https://e.lanbook.com/book/628> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “Лань”. – ISBN 978-5-8114-1099-6. – Текст : электронный.
5. **Виноградов, В. М.** Ремонт и утилизация наземных транспортно-технологических средств: учебное пособие / В. М. Виноградов, А. А. Черепашин, В. Ф. Солдатов. – Москва : КУРС, НИЦ ИНФРА-М, 2019. – 346 с.: – (Бакалавриат). – URL: <https://new.znanium.com/catalog/product/1036600> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “ZNANIUM. COM”. – ISBN 978-5-16-104567-1. – Текст : электронный.

6. **Герасимова, Н. Ф.** Оформление текстовых и графических документов : учебное пособие / Н. Ф. Герасимова, М. Д. Герасимов, М. А. Романович. – Белгород : Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова, ЭБС АСВ, 2018. – 259 с. – URL: <http://www.iprbookshop.ru/92283.html> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “IPRbooks”. – ISBN 2227-8397. – Текст : электронный.

7. **Горина, Л. Н.** Пожарная автоматика : электрон. учеб.-метод. пособие / Л. Н. Горина, Т. В. Семистенова. – Тольятти : ТГУ, 2018. – 210 с. : ил. – Библиогр.: с. 209. – Прил.: с. 210. – URL: <http://dspace.tltsu.ru/handle/123456789/8800> (дата обращения: 20.01.2020). – Режим доступа: Репозиторий ТГУ. – ISBN 978-5-8259-1274-5. – Текст : электронный.

8. **Горина, Л. Н.** Раздел выпускной квалификационной работы "Безопасность и экологичность технического объекта" : электрон. учеб.-метод. пособие / Л. Н. Горина, М. И. Фесина. – Тольятти : ТГУ, 2018. – 41 с. – Библиогр.: с. 26-30. – Прил.: с. 31-41. – URL: <http://dspace.tltsu.ru/handle/123456789/8767> (дата обращения: 20.01.2020). – Режим доступа: Репозиторий ТГУ. – ISBN 978-5-8259-1370-4. – Текст : электронный.

9. **Данилина, Н. Е.** Пожарная безопасность : электрон. учеб.-метод. пособие для студентов очной формы обучения / Н. Е. Данилина, Л. Н. Горина. – Тольятти : ТГУ, 2017. – 247 с. : ил. – Библиогр.: с. 244-247. – URL: <http://dspace.tltsu.ru/handle/123456789/6169> (дата обращения: 20.01.2020). – Режим доступа: Репозиторий ТГУ. – ISBN 978-5-8259-1170-0. – Текст : электронный.

10. **Дрючин, Д. А.** Проектирование производственно-технической базы автотранспортных предприятий на основе их кооперации с сервисными предприятиями : учебное пособие / Д. А. Дрючин, Г. А. Шахалевич, С. Н. Якунин. – Оренбург : Оренбургский государственный университет, ЭБС

АСВ, 2016. – 125 с. – URL: <http://www.iprbookshop.ru/69936.html> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “IPRbooks”. – ISBN 978-5-7410-1563-6. – Текст : электронный.

11. **Егоров, А. Г.** Основные правила оформления чертежей. Геометрические построения : электронное учебное пособие / А. Г. Егоров. – Тольятти : ТГУ, 2019. – 59 с. – Библиогр.: с. 56. – Глоссарий: с. 57-59. – URL: <http://dspace.tltsu.ru/handle/123456789/11497> (дата обращения: 20.01.2020). – Режим доступа: Репозиторий ТГУ. – ISBN 978-5-8259-1481-7. – Текст : электронный.

12. **Жевора, Ю. И.** Оптимизация инновационной производственной инфраструктуры технического сервиса машин : учебное пособие / Ю.И. Жевора, Н.П. Доронина. – Ставрополь : АГРУС Ставропольского гос. аграрного ун-та, 2015. – 216 с. – URL: <http://www.studentlibrary.ru/book/ISBN9785959611163.html> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “Консультант студента”. – ISBN 978-5-9596-1116-3. – Текст : электронный.

13. **Журавлева, И. В.** Оформляем документы на персональном компьютере: грамотно и красиво. ГОСТ Р 6.30-2003. Возможности Microsoft Word : практич. пособие / И. В. Журавлева, М. В. Журавлева. – Москва : ИНФРА-М, 2019. – 187 с. – (Просто, кратко, быстро). – URL: <https://new.znaniium.com/catalog/product/1030249> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “ZNANIUM.COM”. – ISBN 978-5-16-104892-4. – Текст : электронный.

14. **Иванов, В. П.** Оборудование и оснастка промышленного предприятия : учеб. пособие / В. П. Иванов, А. В. Крыленко. – Минск : Новое знание, 2016 ; Москва : ИНФРА-М, 2016. – 235 с. : ил. – (Высшее образование). – URL: <https://new.znaniium.com/catalog/product/542473> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “ZNANIUM.COM”. – ISBN 978-5-16-011746-1. – Текст : электронный.

15. **Лупанов, А. П.** Ресурсосберегающие технологии на предприятиях дорожного хозяйства / А. П. Лупанов, В. В. Силкин. – М. : Издательство АСВ, 2016. – 256 с. – URL: <http://www.studentlibrary.ru/book/ISBN9785432301819.html> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “Консультант студента”. – ISBN 978-5-4323-0181-9. – Текст : электронный.

16. **Коваленко, Н. А.** Организация технического обслуживания и ремонта автомобилей: Учебное пособие / Н. А. Коваленко. – Москва : НИЦ ИНФРА-М, Нов. знание, 2016. – 229 с. – (Высшее образование) – URL: <https://new.znaniium.com/catalog/product/525206> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “ZNANIUM.COM”. – ISBN 978-5-16-011446-0. – Текст : электронный.

17. **Круглик, В. М.** Технология обслуживания и эксплуатации автотранспорта : учебное пособие / В. М. Круглик, Н. Г. Сычев. – Москва : ИНФРА-М, 2020. – 260 с. : ил. – (Высшее образование: Бакалавриат). – URL: <https://new.znaniium.com/catalog/product/1067787> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “ZNANIUM.COM”. – Текст : электронный.

18. **Малкин, В. С.** Основы проектирования технологического оборудования предприятий автомобильного транспорта : электрон. учеб.-метод. пособие / В. С. Малкин. – Тольятти : ТГУ, 2019. – 62 с. : ил. - Прил. : с. 54-62. – URL: <http://dspace.tltsu.ru/handle/123456789/8846> (дата обращения: 20.01.2020). – Режим доступа: Репозиторий ТГУ. – ISBN 978-5-8259-1379-7. – Текст : электронный.

19. **Малкин, В. С.** Устройство и эксплуатация технологического оборудования предприятий автомобильного транспорта : электрон. учеб. пособие / В. С. Малкин. – Тольятти : ТГУ, 2016. - 451 с. : ил. - Библиогр.: с. 445. – Прил. : с. 446-451. – URL: <http://dspace.tltsu.ru/handle/123456789/2956> (дата обращения: 20.01.2020). – Режим доступа: Репозиторий ТГУ. – ISBN 978-5-8259-0951-6. – Текст : электронный.

20. **Масуев, М. А.** Проектирование предприятий автомобильного транспорта : учеб. пособие для студ. вузов, обуч. по спец. "Автомобили и автомобильное хоз-во" направления "Эксплуатация наземного транспорта и транспорт. оборудования" / М. А. Масуев. – 2-е изд., стер. – Москва : Академия, 2009. – 220 с. : ил. – (Высшее профессиональное образование). – Библиогр.: с. 216-217. – ISBN 978-5-7695-6148-1. – Текст : непосредственный.

21. **Митрохин, Н. Н.** Ремонт и утилизация наземных транспортно-технологических средств : учебник / Н.Н. Митрохин, А.П. Павлов. – Москва : ИНФРА-М, 2020. – 264 с. – (Высшее образование: Бакалавриат). – URL: <https://new.znaniium.com/catalog/product/1009392> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система "ZNANIUM. COM". – ISBN 978-5-16-107371-1. – Текст : электронный.

22. **Михайлов, В. А.** Экологичные системы защиты воздушной среды объектов автотранспортного комплекса : учеб. пособие / В.А. Михайлов, Е.В. Сотникова, Н.Ю. Калпина. – Москва : ИНФРА-М, 2018. – 178 с. – (Высшее образование: Бакалавриат). – URL: <https://new.znaniium.com/catalog/product/894778> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система "ZNANIUM. COM". – ISBN 978-5-16-106372-9. – Текст : электронный.

23. **Напольский, Г. М.** Технологическое проектирование автотранспортных предприятий и станций технического обслуживания : учеб. для вузов по специальности "Автомобили и автомоб. хоз-во" / Г. М. Напольский. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва : Транспорт, 1993. – 271 с. : ил. – (Высшее образование). – Библиогр.: с. 268-269. – Текст : непосредственный.

24. Основы технологии производства и ремонта транспортных и транспортно-технологических машин и комплексов : учебное пособие / составители Н. И. Ющенко, А. С. Волчкова. – Ставрополь : Северо-Кавказский федеральный университет, 2015. – 331 с. – URL: <http://www.iprbookshop.ru/63121.html> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим

доступа: Электронно-библиотечная система “IPRbooks”. – ISBN 2227-8397. – Текст : электронный.

25. **Петин, Ю. П.** Техническая эксплуатация автомобилей : учеб.-метод. пособие по курсовому проектированию / Ю. П. Петин, Е. Е. Андреева. – Тольятти : ТГУ, 2013. – 116 с. : ил. – Библиогр.: с. 78-79. – Прил.: с. 80-116. – 65-50. – Текст : непосредственный.

26. **Петин, Ю. П.** Технологическое проектирование предприятий автомобильного транспорта : учеб.-метод. пособие / Ю. П. Петин, Г. В. Мураткин, Е. Е. Андреева. – Тольятти : ТГУ, 2013. – 102 с. : ил. – Библиогр.: с. 65. – Прил.: с. 66-101. – 46-44. URL: <http://dspace.tltsu.ru/handle/123456789/324> (дата обращения: 18.01.2020). – Режим доступа: Репозиторий ТГУ. – Текст : электронный.

27. **Попов, А. В.** Основы технологии производства и ремонта транспортных и транспортно-технологических машин и комплексов. Часть 1. Основы технологии производства / А. В. Попов. – Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, ЭБС АСВ, 2017. – 244 с. – ISBN 978-5-9227-0734-3. – URL: <http://www.iprbookshop.ru/74373.html> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “IPRbooks”. – Текст : электронный.

28. **Правила оформления выпускных квалификационных работ по программам подготовки бакалавра и специалиста** : учеб.-метод. пособие / А. Г. Егоров, В. Г. Виткалов, Г. Н. Уполовникова, И. А. Живоглядова. – Тольятти : ТГУ, 2013. – 98 с. : ил. – Библиогр.: с. 69-70. – Прил.: с. 71-96. – URL: <http://dspace.tltsu.ru/handle/123456789/305> (дата обращения: 20.01.2020). – Режим доступа: Репозиторий ТГУ. – Текст : электронный.

29. **Родионов, Ю. В.** Производственно-техническая инфраструктура предприятий автомобильного сервиса : учеб. пособие для вузов / Ю. В. Родионов. – Гриф УМО. – Ростов-на-Дону : Феникс, 2008. – 440 с. : ил. – (Высшее

образование). – Библиогр.: с. 384-386. – Прил.: с. 387-435. – ISBN 978-5-222-14428-2. – Текст : электронный.

30. Руководство по устройству, техническому обслуживанию и ремонту. КАМАЗ-4308. – URL: <https://www.remkam.ru/kamaz4308ustr-6/> (дата обращения: 25.04.2020). – Текст : электронный.

31. Руководство по эксплуатации. Стенд шиномонтажный грузовой ШМГ-1Н. – URL: <https://www.teh-avto.ru/userfiles/proditem/Instrukciya-po-ekspluatacii-SHMG-1N.pdf> (дата обращения: 25.04.2020). – Текст : электронный.

32. **Савич, Е. Л.** Организация сервисного обслуживания легковых автомобилей : учеб. пособие / Е. Л. Савич, М. М. Болбас, А. С. Сай ; под ред. Е.Л. Савича. – Минск : Новое знание ; Москва : ИНФРА-М, 2018. – 160 с. : ил. – (Высшее образование). – URL: <https://new.znaniium.com/catalog/product/920520> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “ZNANIUM. COM”. – ISBN 978-5-16-104882-5. – Текст : электронный.

33. **Тарануха, Н. А.** Разработка дипломного проекта для транспортных специальностей вузов : учебное пособие / Н. А. Тарануха, И. В. Каменских. – Москва : СОЛОН-ПРЕСС, 2016. – 204 с. – URL: <http://www.iprbookshop.ru/90392.html> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “IPRbooks”. – ISBN 978-5-91359-024-4. – Текст : электронный.

34. **Угарова, Л. А.** Охрана труда : электрон. учеб.-метод. пособие для студентов оч. формы обучения / Л. А. Угарова, Л. Н. Горина. – Тольятти : ТГУ, 2017. – 241 с. – Библиогр.: с. 219-220. – Прил.: с. 221-241. – URL: <http://dspace.tltsu.ru/handle/123456789/3734> (дата обращения: 20.01.2020). – Режим доступа: Репозиторий ТГУ. – ISBN 978-5-8259-1129-8. – Текст : электронный.

35. Управление транспортными потоками в городах : монография / под общ. ред. А.Н. Бурмистрова и А.И. Солодкого. – Москва : ИНФРА-М,

2019. – 207 с. – (Научная мысль). – URL: <https://new.znaniium.com/catalog/product/1007867> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “ZNANIUM. COM”. – ISBN 978-5-16-107353-7. – Текст : электронный.

36. **Хмельницкий, А. Д.** Проблемы функционирования автотранспортного бизнеса: эволюция преобразований и стратегич. ориентиры развития: моногр. / А. Д. Хмельницкий. – М.: РИОР: НИЦ ИНФРА-М, 2019. – 244 с.: – (Научная мысль). – URL: <https://new.znaniium.com/catalog/product/1015160> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “ZNANIUM. COM”. – ISBN 978-5-16-102498-0. – Текст : электронный.

37. **Шиловский, В. Н.** Сервисное обслуживание и ремонт машин и оборудования : учебное пособие / В. Н. Шиловский, А. В. Питухин, В. М. Костюкевич. – Санкт-Петербург : Лань, 2019. – 240 с. – URL: <https://e.lanbook.com/book/111896> (дата обращения: 24.03.2020). – Режим доступа: Электронно-библиотечная система “Лань”. – ISBN 978-5-8114-3279-0. – Текст : электронный.