МАКОДЗЕБА Сергій Олександрович

викладач вищої категорії

ШУБНИЙ Олексій Юрійович

викладач першої категорії

Лозівська філія Харківського автомобільно-дорожнього

фахового коледжу, м. Лозова

**ТЕХНІЧНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ТА ЙОГО ЗМІНА В ПРОЦЕСІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ**

Однією з найважливіших проблем, що стоїть перед автомобільним транспортом, є підвищення експлуатаційної надійності автомобілів, удосконалення методів технічної експлуатації, застосування двигунів з меншою питомою витратою, широкого застосування прогресивних технологічних процесів ТО і ремонту, розширення будівництва та поліпшення якості доріг. Транспортні послуги, що надаються на ринку, в сучасному світі забезпечують високий рівень ефективності виробництва та нормальне функціонування економіки, також і за рахунок перевірки технічного стану транспортних засобів та їх допуску в експлуатацію. Ці проблеми у транспортному комплексі країни, безперечно, повинні вирішуватися з урахуванням економії паливно-енергетичних та інших ресурсів при перевезеннях, технічному обслуговуванні та забезпеченні транспортного процесу, а також захисту населення та навколишнього середовища.

Відомо, що поряд з основними, постійно діючими причинами зміни технічного стану деталей автомобіля, істотне значення мають умови експлуатації, які сприяють зміні параметрів деталей і зрештою позначаться на показниках ефективності технічної експлуатації і відповідно на правильному визначенні потреби в ресурсах. Зазвичай велике значення мали дорожні умови, умови руху, природно-кліматичні та умови перевезення. До кінця 80-х років ці питання були певною мірою вивченими, систематизованими і піддаються управлінню та організації в галузі автомобільного транспорту.

Останніми роками, як і на всіх пострадянських просторах, повністю змінилася структура автотранспортних господарств, тобто. змінилися власники (понад 85% автомобілів перебуває в руках фізичних осіб та товариств з обмеженою відповідальністю). Відповідно змінилися питання організації технічного обслуговування та ремонту, питання забезпечення матеріально-технічними ресурсами, а в деяких випадках з порушеннями виконувались рекомендації щодо технічної експлуатації рухомого складу. На дорогах з'явилися значною кількістю вживані автомобілі заводів-виробників розвинених автомобільних держав. Їх відсотковий зміст становить близько 40% від загальної кількості рухомого складу, що з безперечними позитивними показниками експлуатаційників, створюють їм певні труднощі, пов'язані з істотними матеріальними витратами.

Управління технічним станом автомобілів помітно ускладнилося, в основному через недостатність, а в деяких випадках через відсутність необхідної інформації. Виникли труднощі, пов'язані зі збором імовірнісної та індивідуальної інформації. Внаслідок цього питання вирішується експлуатаційниками майже за принципом «Хто як може і хто як хоче».

Дорожні умови, які значною мірою визначають режим роботи автомобілів, з певних суб'єктивних причин досить сильно змінилися. Поява великої кількості високошвидкісних автомобілів на багатьох ділянках доріг, параметри доріг у плані та профілі (ширина дороги, ухили підйомів та спусків, а також радіуси закруглень), що не відповідають вимогам умов безпеки руху, викликають необхідність перегляду технічних параметрів доріг при проектуванні, будівництві нових та реконструкції вже існуючих типів. Відповідно необхідно вирішувати питання щодо нових підходів у технічній політиці галузі дорожнього будівництва. За наявними даними, знос і руйнування дорожнього покриття, що скорочували надійність автомобілів у колишніх умовах до 35%, нині знижують цю властивість автомобілів до 50...55%. Це значною мірою підвищує собівартість перевезень і знижує їх ефективність загалом. Через погіршення умов руху на міських та заміських дорогах режими роботи автомобілів: швидкість руху, середня частота обертання колінчастого валу, кількість перемикань передач, питома робота тертя гальмівних механізмів тощо змінилися в негативний бік. Дивним є той факт, що результати експерименту змінюються, не тільки коли проводиться безпосереднє спостереження, але коли експериментатор тільки планує це зробити. Умови перевезення, що характеризуються швидкістю руху, коефіцієнтом використання причепів, коефіцієнтом використання вантажопідйомності, коефіцієнтом використання пробігу, родом вантажу, що перевозиться, у зв'язку з переходом до ринкових відносин в системі користування автомобільним транспортом також зазнали істотних змін. Поправочні коефіцієнти, що раніше існували і враховували в сукупності різні умови на нормативи показників надійності технічної експлуатації, а також коефіцієнти, що оцінюють вплив важливих параметрів умов на експлуатаційну надійність автомобілів, явно не відповідають вимогам, що виникли на нинішньому етапі, і тенденціям майбутнього розвитку автомобільного транспорту.

Перед фахівцями автомобільного транспорту стоять величезні проблеми та завдання (наведені вище), вирішення яких сприяє зростанню економіки країни, а також покращенню добробуту населення та значною мірою залежить від рівня розвитку автомобільного транспорту.

**Література**

1. Транспорт і зв’язок України за 2014 рік. – К.: Консультант, 2015. – 222 с.
2. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: Монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут; Ред. А. М. Редзюка. – К.: ДП «Державтотранс НДІпроект», 2005, 400 с.
3. Н. Я. Говорущенко, Техническая эксплуатация автомобилей. Х.: Вища школа, 1984, 312 с.
4. В. П. Волков та ін., Інформаційні системи моніторингу технічного стану автомобілів. Харків: ФОП Панов А.М., 2018, 299 с.
5. В. П. Волков, В. П. Матейчик, П. Б. Комов, И. В. Грицук, А. П. Комов, Ю. В. Волков, «Особливості моніторингу стану транспортних засобів з використанням бортового діагностичного комплексу», Науковий журнал Управління проектами, системний аналіз і логістика, вип. 13, с. 126-138, 2014.