**ЭЛЕКТРОННОЕ ОБУЧЕНИЕ**

Учебные материалы по дисциплине «ОП. 04 Транспортная система России» для учебной группы №11

на период с 20.04.2020 г по 26.04.2020г.

**Темы учебных занятий:**

1. **Практическое занятие №5**: « Составление процесса доставки груза»

**2. Контрольная работа №3** по разделу **«**Процессы и подпроцессы доставки грузов»

**Для полного освоения теоретической части указанных тем необходимо использовать учебный материал электронной библиотечной системы (ЭБС) IPRBooks**

**Адрес сайта ЭБС: http://www.iprbookshop.ru**

**Рекомендованная для использования литература:**

**Основные источники:**1. Единая транспортная система. Учебник для студентов учреждений среднего профессионального образования / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. - 6-e изд., стер. - (Среднее профессиональное образование, Эксплуатация транспорта) (Гриф), Троицкая Н.А., Чубуков А.Б., 2016.

**Дополнительные источники:**

1. Кузнецова Г.А., Труханович Л.В. Автотранспортные средства. М.: изд-во ПРИОР, 2000. – 272с.
2. Максютов В.С. Кобелев О.И. Транспортные услуги и тенденции их развития: Учебное пособие. – Уфимский государственный институт сервиса, УАТК, 2005.- 95с.

**Интернет источники:**

1. www.bashauto.ru – Официальный сайт ГУП «Автотранс»
2. <http://znanium.com/catalog.php?bookinfo=512676>

**Практическое занятие №5: « Составление процесса доставки груза»**

Изучить лекцию и ответить на вопросы:

* + - 1. Описать основные процессы доставки грузов.
			2. Дать определение прямым и смешанным сообщениям.
			3. Дать определение интермодальным перевозкам**.**

**Тема: «Основные процессы доставки грузов»**

Основой транспортировки грузов является процесс погрузки у грузоотправителя (место производства товара), перемещение на расстояние, определенное между производителем и получателем груза, и выгрузка у грузополучателя (место потребления товара). Местом погрузки может быть склад производителя товара, т.е. грузоотправителя, терминал, станция, хаб, на которые поступает продукция, предназначенная для вывоза. Как правило, в этих местах перегрузочные работы механизированы. Процесс выгрузки груза непосредственно у получателя зависит от мощности партии доставляемого товара и возможности грузополучателя, поэтому не всегда обеспечен механизмами. Погрузочно-разгрузочные работы достаточно сложные, трудоемкие, длительные и рискованные, поэтому в последнее время сами транспортники, расширяя предложение своих услуг, могут участвовать в этом процессе, предлагая собственные погрузочно-разгрузочные механизмы или специализированный подвижной состав. Примером служат автомобили-самосвалы, железнодорожные вагоны-хопперы с самосвальным устройством и др.

Для уменьшения времени перегрузочных работ и связанных с этим убытков разделили автомобиль на тягач и прицеп (полуприцеп). Это позволило уменьшить время простоя тягача при перегрузочных работах, как более мобильной и дорогой части автомобиля. В результате создана технология транспортного процесса, при которой прицеп (полуприцеп) оставляется на погрузке — разгрузке, а тягач перевозит следующую партию груза на другом прицепе, а затем освободившийся подвижной состав отвозит к месту следующей погрузке.

При обслуживании пассажиров их посадка — высадка производится на вокзалах, станциях, стоянках или, как при таксомоторных перевозках, непосредственно у клиентов или в местах, специально отведенных для стоянки автомобилей-такси или на проезжей части дорог по просьбе человека.

Если груз перевозится одним видом транспорта, то применяется термин *«прямое сообщение*», если с использованием нескольких видов транспорта — *смешанное,* или *мультимодальное сообщение* (от multi —

«много» и modal — «вид, форма», т.е. множество видов). В определенных условиях может быть прямое смешанное (мультимодальное сообщение), что отражено в ст. 788 ГК РФ и Транспортном уставе железных дорог РФ. Термины «мультимодальная перевозка» и «интермодальная перевозка» (см. тему 5.3) предложены Конференцией ООН ЮНКТАД по торговле и развитию и Общеевропейской конференцией министров транспорта стран, входящих в Евросоюз. В отечественных документах применяется понятие «смешанная перевозка», но в последнее время термины мультимодальная и интермодальная перевозка получают применение и в отечественной литературе.

Причина необходимости применения смешанного (мультимодального) сообщения определяется, как отмечено ранее, историческим развитием страны, т.е. расселением населения; размерами территорий; наличием и размещением полезных ископаемых, а также мест их добычи и переработки; размещением предприятий отдельных отраслей экономики; дислокацией производителей и получателей грузов; а также природных ресурсов, используемых такими видами транспорта, как морской и речной; рельефом местности и др.

Так, первоначально в европейской части России использовались естественные речные пути, позднее строились каналы для создания общей речной системы. Реки Сибири, вытянутые с севера на юг, использовались для местных перевозок в сезон. В IX веке началось освоение Чёрного и Каспийского морей, в XVII в. — бассейнов Северного Ледовитого океана и Дальневосточных морей.

В России 35% грузов перевозилось в железнодорожно-автомобильном сообщении; 90% перевозок морского транспорта осуществлялось совместно с железной дорогой, речным и автомобильным транспортом. Речной транспорт около 90% своих перевозок осуществляет в смешанном (мультимодальном) сообщении и лишь 10% с непосредственной доставкой груза заказчику, например, доставка древесины на бумагоделательные заводы.

Естественно, что выбор вида сообщения и сочетание различных видов транспорта должны быть экономически обоснованы расчетом издержек грузовладельцев и транспортных предприятий с учетом расходов на перевалочные операции, а также затрат, связанных с простоем при перегрузках и др.

Поскольку Россия морская держава и имеет большое количество судоходных рек, то из наиболее исторически распространенных вариантов смешанных (мультимодальных) систем является перевозка в водно-железнодорожном сообщении, когда к речным и морским портам, используемым с давних времен, подводились железные дороги как более скоростные и обеспечивающие доставку на любую сухопутную территорию. Причем около 70% перевалочных пунктов России приходится на долю европейской части страны, что связано в том числе с историческим развитием страны, когда первоначально заселялась европейская часть территории.

Особенность размещения предприятий морского транспорта России состоит в том, что моря расположены по краям территории страны. Север страны — это моря Северного Ледовитого океана, западные границы — Балтийское море, южные — Чёрное море. Наиболее крупные реки страны в Сибири и на Дальнем Востоке, в европейской части основной является река Волга, протяженность которой более 3,5 тыс. км. Использование Северного морского пути и его морей возможно в период навигации для завоза грузов в районы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где нет другой возможности для их доставки. Значение его увеличено транзитными перевозками других стран, в частности скандинавских.

Мультимодальное сообщение на водных видах транспорта имело много сложностей из-за разных сроков навигации морского и речного транспорта, различия в грузоподъемности транспортных средств и мощности механизмов для перегрузки и др. Это сообщение может осуществляться с перегрузкой груза с одного на другой вид транспорта в пунктах их стыковки с оформлением раздельных документов. Может быть иная система — перевозчик или экспедитор отвечает за весь процесс перевозки, являясь оператором мультимодальной перевозки, который выдает отправителю сквозной транспортный документ, подтверждающий свою ответственность на всем маршруте следования груза.

Международные перевозки в силу большего расстояния осуществляются чаще всего в смешанном (мультимодальном) сообщении по правилам Конвенции о международных смешанных перевозках грузов. Этот документ используется только странами, подписавшими эту Конвенцию.

Как отмечалось ранее, любая перегрузка груза, как правило, приводит к увеличению времени доставки груза, не говоря о риске потерь груза или изменения его товарного вида при повреждении тары и упаковки. В связи с этим наука стала разрабатывать способы уменьшения количества перегрузок или полную их ликвидацию. Такими способами стали интермодальные технологии в мультимодальном сообщении или иначе бесперегрузочные технологии. Это связано, в том числе, с возникающей проблемой несоответствия грузоподъемности транспортных средств и перегрузочной техники.

Интермодальную бесперегрузочную технологию рассматривают как вариант или разновидность мультимодальной системы, т.е. технологии, лежащей внутри мультимодальной системы.

**Контрольная работа №3** **«Процессы и подпроцессы доставки грузов»**

 Какими нормативными документами регламентируется деятельность автомобильного транспорта в РФ?

Страхование груза.

Что такое ИНКОТЕРМ?

Какие документы оформляются при перевозке грузов?