**Электронное обучение для заочного отделения.**

Учебные материалы по дисциплине **МДК 01.01 Технология перевозочного процесса**,

для 11 группы на период с 18.05.20 по 24.05.20г.

Оформить 2 темы в виде конспекта

1. Организация перевозок грузов.
2. Документация, применяемая при перевозках грузов, порядок выдачи и заполнения.

**Тема 9. Организация перевозок грузов**

**Маршрутизация грузовых перевозок.** Организация движения подвижного состава при перевозках должна обеспечивать наибольшую производительность и наименьшую себестоимость перевозок. Движение подвижного состава происходит по маршрутам.

*Маршрут движения* – это путь следования подвижного состава при выполнении перевозок.

*Длина маршрута* – это путь, проходимый автомобилем от начального до конечного пункта маршрута.

*Оборотом подвижного состава* на маршруте называется законченный цикл движения, т.е. движение по всему маршруту с возвращением подвижного состава в начальный пункт, из которого оно началось, с выполнением всех соответствующих операций.

*Маршрутизация* – разработка таких маршрутов движения, которые обеспечивают наилучшее использование пробега. Выбор маршрута зависит от расположения погрузочно-разгрузочных пунктов, размера партии груза и типа подвижного состава.

*Маятниковым маршрутом* называется такой маршрут, при котором движение между двумя пунктами многократно повторяются. Маятниковые маршруты бывают трех видов: с обратным не груженым пробегом, с обратным не полностью груженым пробегом, с груженым пробегом в обоих направлениях.

*Маршрут с обратным не груженым пробегом* носит название простого маятникового. Такой маршрут является наиболее нецелесообразным, т.к. при работе на нем за один оборот совершается только одна ездка с грузом. Коэффициент использования пробега *β*0на простом маятниковом равен 0,5, т.к. *lег* = *lx*.

Объем перевозок (Q) измеряется в тоннах и показывает количество груза, которое уже перевезено или необходимо перевезти за определенный период времени.

При маршрутизации перевозки грузов наибольшая производительность подвижного состава обычно обеспечивается при минимальных холостых пробегах (если при этом не происходит ухудшение остальных показателей). Поэтому наиболее предпочтительным вариантом является маятниковый или кольцевой маршруты с полным использованием пробега. Однако при составлении кольцевых маршрутов и маятниковых маршрутов с использованием обратного пробега следует учитывать возможность совмещения перевозки различных грузов на том же подвижном составе (с точки зрения сохранности груза, соблюдения санитарных условий и т.д.).

Объединение грузопотоков осуществляем на основе логического анализа совместимости грузов и их пространственного соединения. Для объединенного маршрута следует из возможных транспортных средств выбрать один, удовлетворяющий установленным ограничениям по полной массе для всех участков маршрута. Учитывая, что показатели: коэффициент использования грузоподъемности, длина ездки с грузом, время простоя под погрузкой-разгрузкой определяются по формуле среднеарифметического.

При маршрутизации перевозок однородных грузов приемлемых для выбранного подвижного состава, от нескольких поставщиков нескольким потребителям в проекте используем метод совмещенных матриц.

**Тема 10. Документация при перевозке грузов**

**Устав автомобильного транспорта.** Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического

транспорта [федеральный закон Российской Федерации](https://infourok.ru/go.html?href=http%3A%2F%2Fdic.academic.ru%2Fdic.nsf%2Fruwiki%2F1659426%2F1162071) регулирующий отношения, возникающие при оказании услуг[автомобильным транспортом](https://infourok.ru/go.html?href=http%3A%2F%2Fdic.academic.ru%2Fdic.nsf%2Fruwiki%2F1659426%2F761674) и городским наземным [электрическим транспортом](https://infourok.ru/go.html?href=http%3A%2F%2Fdic.academic.ru%2Fdic.nsf%2Fruwiki%2F1659426%2F1209221), которые являются частью[транспортной системы](https://infourok.ru/go.html?href=http%3A%2F%2Fdic.academic.ru%2Fdic.nsf%2Fruwiki%2F1659426%2F1260582) [Российской Федерации](https://infourok.ru/go.html?href=http%3A%2F%2Fdic.academic.ru%2Fdic.nsf%2Fruwiki%2F1659426%2F678075). Отношения, связанные с оказанием услуг автомобильнымтранспортом и городским наземным электрическим транспортом и не урегулированные настоящимФедеральным законом, регулируются другими федеральными законами и иными [нормативными правовымиактами](https://infourok.ru/go.html?href=http%3A%2F%2Fdic.academic.ru%2Fdic.nsf%2Fruwiki%2F1659426%2F96339) Российской Федерации

 УАТ определяет основные функции и задачи, права и обязанностиавтотранспортных предприятий и организаций, а также министерств, ведомственных предприятий,организаций, учреждений – грузоотправителей  и грузополучателей;  устанавливает требования,предъявляемые к подвижному составу, автодорогам, сооружениям и устройствам для перевозок грузов иобслуживания пассажиров; регламентирует порядок планирования и организации перевозок грузов,перевозки пассажиров, багажа и почты, отношения по прокату автомобилей, тарифы и расчёты за перевозки,взаимоотношения с др. видами транспорта при перевозках в прямом смешанном сообщении, выполнение транспортно-экспедиционных операций и услуг; предусматривает ответственность  автотранспортных предприятий  и  организаций, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров,  а также  граждан, пользующихся  автомобилями,  предоставляемыми напрокат;  определяет порядок составления актов,предъявления претензий и исков по

требованиям, вытекающим из перевозки, и др. Действие УАТраспространяется на перевозки, осуществляемые всеми автотранспортными предприятиями иорганизациями, независимо от их ведомственной подчинённости, за исключением автотранспортных предприятий  и  организаций  министерства обороны РФ,  Комитета государственной безопасности  и  министерства  внутренних  дел.  В развитие УАТ и в порядке, имустановленном, разрабатываются и утверждаются Правила перевозки грузов автомобильным транспортом,Особые условия перевозки автотранспортом грузов предприятий, организаций и учреждений отдельныхотраслей народного хозяйства, Правила перевозки пассажиров и багажа, Правила перевозки почты и др.

**При перевозке грузов между грузоперевозчиком и грузоотправителем оформляются:**

1. [Договор на перевозку груза](https://infourok.ru/go.html?href=%231.%D0%94%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%80+%D0%BD%D0%B0%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%BE%D0%B7%D0%BA%D1%83)
2. [Заявка](https://infourok.ru/go.html?href=%232.%D0%97%D0%B0%D1%8F%D0%B2%D0%BA%D0%B0)
3. [Накладная ТТН и CMR](https://infourok.ru/go.html?href=%233.%D0%9D%D0%B0%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D0%B0%D1%8F)
4. [Договор транспортной экспедиции](https://infourok.ru/go.html?href=%234.%D0%94%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%80+%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9%D1%8D%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%B8)
5. [Генеральная доверенность на получение, хранение и транспортировку груза](https://infourok.ru/go.html?href=%235.%D0%93%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%D1%8F%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C)

**Другие документы, необходимые при перевозке груза:**

1. [Путевой лист](https://infourok.ru/go.html?href=%236.%D0%9F%D1%83%D1%82%D0%B5%D0%B2%D0%BE%D0%B9%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%82)
2. [Поручение экспедитору](https://infourok.ru/go.html?href=%237.%D0%9F%D0%BE%D1%80%D1%83%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%D1%8D%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D1%83)
3. [Экспедиторская расписка](https://infourok.ru/go.html?href=%238.%D0%AD%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BA%D0%B0)
4. [Складская расписка](https://infourok.ru/go.html?href=%239.%D0%A1%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BA%D0%B0)
5. [Санитарный паспорт на транспорт](https://infourok.ru/go.html?href=%2310.%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%B0%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9%D0%BF%D0%B0%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82)
6. [Договор аренды транспортного средства без экипажа](https://infourok.ru/go.html?href=%2312.%D0%94%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%80+%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%B4%D1%8B+%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE+%D1%81%D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B0+%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D1%8D%D0%BA%D0%B8%D0%BF%D0%B0%D0%B6%D0%B0)
7. [Договор аренды транспортного средства с экипажем](https://infourok.ru/go.html?href=%2311.%D0%94%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%80+%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%B4%D1%8B+%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE+%D1%81%D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B0+%D1%81%D1%8D%D0%BA%D0%B8%D0%BF%D0%B0%D0%B6%D0%B5%D0%BC)
8. [Договор аренды транспортного средства с правом выкупа. Акт приема передачи тс по договору аренды тс с правом выкупа](https://infourok.ru/go.html?href=%2313.%D0%94%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%80+%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%B4%D1%8B+%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE+%D1%81%D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B0+%D1%81+%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%BC%D0%B2%D1%8B%D0%BA%D1%83%D0%BF%D0%B0)
9. [Трудовой договор ИП с водителем-экспедитором](https://infourok.ru/go.html?href=%2314.%D0%A2%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B9+%D0%B4%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%80+%D0%98%D0%9F+%D1%81%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BC)
10. [Претензия](https://infourok.ru/go.html?href=%2315.%D0%9F%D1%80%D0%B5%D1%82%D0%B5%D0%BD%D0%B7%D0%B8%D1%8F)
11. [Исковое заявление](https://infourok.ru/go.html?href=%2316.%D0%98%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B5%D0%B7%D0%B0%D1%8F%D0%B2%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5)
12. [Правила составления актов и примеры актов](https://infourok.ru/go.html?href=%2317.%D0%9F%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%BB%D0%B0+%D1%81%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F+%D0%B0%D0%BA%D1%82%D0%BE%D0%B2+%D0%B8+%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BC%D0%B5%D1%80%D1%8B%D0%B0%D0%BA%D1%82%D0%BE%D0%B2)
13. [ТОРГ-12](https://infourok.ru/go.html?href=%2318.%D0%A2%D0%9E%D0%A0%D0%93-12)

**Договор перевозки** конкретного груза автомобильным транспортом является срочным, взаимным, реальным, возмездным, публичным, при осуществлении перевозок грузов общественным транспортом.   
Содержание договора перевозки конкретного груза представляет собой совокупность всех его условий, предусматривающих права и обязанности сторон. Указанные условия предопределены предметом данного договора, а именно: необходимостью урегулировать действия перевозчика по доставке груза в пункт назначения и выдачи его получателю, а также действия грузоотправителя по уплате за перевозку груза установленной платы.  
К числу существенных условий договора относятся: предмет договора перевозки, вид груза, который подлежит доставке, срок доставки груза и провозная плата. При отсутствии соглашения по указанным условиям договор считается незаключенным.  
Основные права и обязанности перевозчика и грузоотправителя по договору автомобильной перевозки грузов, регламентированы императивным образом, в ГК РФ, а дальнейшая детализация прав и обязанностей сторон дается в УАТ РФ и в соответствующих правилах перевозок.  
Договор об организации перевозки грузов представляет собой такой договор, по которому перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме.   
Главной целью договоров об организации перевозок, является планирование и организация перевозок сторонами соглашения на продолжительный период. Поэтому этот договор носит долгосрочный характер и заключается перевозчиком и грузовладельцем при необходимости осуществления систематических перевозок грузов, в нем определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки. Таким образом, в договоре об организации перевозок грузов определяются общие условия перевозок, в соответствии с которыми впоследствии осуществляется заключение разовых договоров.  
Такой договор можно охарактеризовать как разновидность добровольного, консенсуального, двустороннего, взаимного, предварительного договора.  
В современном обороте договоры об организации перевозок грузов стали обыденным явлением в предпринимательской деятельности хозяйствующих субъектов, систематически пользующихся услугами перевозчика. Построение взаимоотношений на долгосрочной основе показало не только свою актуальность, но и практическую значимость. Представляется, что ритмичное функционирование перевозочного процесса невозможно без долгосрочного планирования, когда предъявление грузов к перевозке осуществляется ежедневно и в больших объемах.

**3. Централизованные перевозки. Правила перевозки грузов.**

В транспортном процессе участвуют три стороны: грузоотправитель (поставщик), транспортная организация и грузополучатель. В зависимости от роли каждого участника в транспортном процессе различают централизованные и децентрализованные перевозки. Под централизованными перевозками следует понимать перевозки, при которых транспортная организация доставляет грузы всем потребителям (от одного до нескольких) по заявкам грузоотправителей.

В отличие от централизованных перевозок при децентрализованных грузополучатель сам организует перевозку необходимых ему грузов, включая выполнение погрузочно-разгрузочных работ и экспедирование грузов. Для этого грузополучатель подает заявку на автотранспорт, прибывает на пункт погрузки со своими грузчиками, экспедитором и своим или арендованным автомобилем, получает груз, экспедирует его и разгружает у себя на складе.

При такой организации перевозок на пункте погрузки скапливается большое количество автомобилей, грузчиков, экспедиторов и создаются длинные очереди в ожидании получения и погрузки груза. Погрузка ведется, как правило, вручную, так как поставщик груза не заинтересован в механизации погрузочных работ, ибо не отвечает за погрузку. Функция поставщика сводится лишь к отпуску продукции (груза) по нарядам; за организацию загрузки автомобилей и рациональное их использование он не отвечает.

Автотранспортное предприятие в соответствии с заказом выделяет определенное количество подвижного состава, но за организацию и состояние транспортного процесса  не отвечает. Такая система перевозки приводит к тому, что грузополучатели вынуждены приобретать свой транспорт, что приводит к организации мелких и неэкономичных автопредприятий, измельчает грузопотоки. Это не позволяет организовать перевозку грузов по рациональным маршрутам, использовать специализированные автомобили и другие. Все это значительно повышает расходы на содержание транспорта и увеличивает транспортные издержки.

Большинство из перечисленных недостатков можно устранить при организации перевозок грузов централизованным способом, обеспечивающим повышение производительности подвижного состава, снижение себестоимости перевозок и сокращение транспортных издержек грузовладельцев. Централизованные перевозки повышают культуру обслуживания грузовладельцев и улучшают организацию транспортной работы.

Автомобильный транспорт выполняет перевозки грузов, как правило, централизованно. Организация централизованных перевозок закреплена в уставах автомобильного транспорта союзных республик. Грузоотправители и грузополучатели обязаны повсеместно содействовать развитию.

При централизованных перевозках взаимоотношения сторон в транспортном процессе распределяются следующим образом:

* заказчиком транспорта является грузоотправитель или организация, поставляющая его груз;
* транспортирует груз автотранспортное предприятие, как правило, общего пользования;
* разгрузку груза производит получатель;
* груз экспедирует автотранспортное предприятие, причем функции экспедитора выполняет шофер, за исключением случаев, когда при перевозке необходимо соблюдать особые меры предосторожности или когда перевозят особо ценные грузы, требующие при сдаче перевеса или пересчета;
* расчеты за перевозку ведет грузоотправитель - заказчик транспорта, которому получатель возмещает стоимость транспортных расходов одновременно с оплатой стоимости груза.

Таким образом, централизованными следует считать перевозки, при которых получатель груза не участвует в его перевозке и отвечает только за выполнение разгрузочных работ. Как правило, централизованно грузы перевозят по единому графику, согласованному между поставщиком, получателем и автотранспортным предприятием.

Централизованные перевозки имеют следующие преимущества:

* создаются условия для ритмичного поступления грузов от поставщиков к потребителям, причем резко сокращаются сроки их доставки;
* ликвидируются простои подвижного состава в ожидании погрузки, так как перевозки выполняются по заранее согласованному графику, возникает возможность механизации погрузочно-разгрузочных работ; отпадает необходимость в грузчиках и экспедиторах;
* имеются возможности для внедрения специализированного подвижного состава, значительно сокращаются транспортные издержки грузовладельцев;
* объем перевозок выполняют меньшим количеством подвижного состава со снижением затрат на материалы и рабочую силу;
* значительно снижаются себестоимость транспортировки груза и издержки на транспортные расходы;
* повышается производительность подвижного состава и эффективность использования транспортных средств;
* имеется возможность оперативно планировать и учитывать перевозки экономико-математическими методами и на ЭВМ;
* открываются перспективы для развития укрупненных автотранспортных предприятий общего пользования.

В Уставе автомобильного транспорта записано, что основной задачей предприятий и организаций автомобильного транспорта общего пользования является осуществление централизованных перевозок грузов в городах и промышленных центрах для промышленных предприятий, строек, снабженческих, торгующих и транспортно-экспедиционных организаций, предприятий промышленности строительных материалов, централизованного завоза (вывоза) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты, перевозок грузов в сельской местности и в первую очередь урожая зерновых и технических культур, хлопка, овощей, картофеля, силосной массы и других сельскохозяйственных грузов на заготовительные пункты, на перерабатывающие предприятия и в места длительного хранения.

Впервые массовые централизованные перевозки автомобильным транспортом общего пользования были применены в 1951 г., когда в Москве была централизована перевозка кирпича. В Узбекистане таким способом начали перевозить в 1953-1955 гг. хлопок, кирпич, кислород и другие. В дальнейшем такой способ перевозки распространился на жидкое и твердое топливо, контейнеры со станций железных дорог, металл, строительные материалы и так далее. В настоящее время этим методом в республике перевозят более 90% всех грузов,  перевозимых транспортом общего пользования.

Эффективность централизованных перевозок очевидна: производительность автомобилей повысилась на перевозке кирпича в 2,8 раза, угля - в 4,3, металла- в 4,7, нефтепродуктов - в 7,1 и кислорода - в 9 раз.

Переход на систему централизованных перевозок связан со значительными изменениями не только в самой организации транспортного процесса, но и в работе грузовладельцев. При этом необходимо тщательно изучить размеры грузооборота, его структуру, особенности перевозок грузов, состояние подъездных путей, средства механизации погрузочно-разгрузочных работ, подобрать наиболее рациональный тип подвижного состава, выявить возможность повышения коэффициента использования пробега, определить методы оперативного планирования перевозок и другие. Одновременно с этим следует разработать новую систему работы грузовладельцев (например, при перевозке контейнеров со станций железнодорожных дорог в три смены), новый порядок подачи заявок, оформления документаций и другие.

**ПРАВИЛА  
ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ  
2015 год**

Утверждены Постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2011 года № 272   
(текст по состоянию на 01.03.2015 г.)

**ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**1.** Настоящие Правила устанавливают порядок организации перевозки различных видов грузов автомобильным транспортом, обеспечения сохранности грузов, транспортных средств и контейнеров, а также условия перевозки грузов и предоставления транспортных средств для такой перевозки.  
**2.** Перевозка грузов автомобильным транспортом в международном сообщении по территории Российской Федерации осуществляется в соответствии с международными договорами Российской Федерации в области автомобильного транспорта, нормативными правовыми актами Российской Федерации и настоящими Правилами.  
**3.** Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответствии с требованиями, установленными приложениями A и B Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ) и настоящими Правилами.  
**4.** Перевозка скоропортящихся грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответствии с требованиями, установленными Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, подписанным в г. Женеве 1 сентября 1970 г., и настоящими Правилами.

**4. Организация перевозки грузов в междугороднем сообщении**

К междугородным автомобильным перевозкам грузов и пассажиров относятся перевозки, выполняемые за пределы черты города или населенного пункта на расстояние более 50 км. Автомобильный транспорт обладает преимуществами перед другими видами транспорта, заключающимися в ускорении доставки грузов "от двери до двери", возможности быстрой и сравнительно дешевой организации новых линий, более низкой стоимости перевозок мелкопартионных и немассовых грузов. Большим удобством междугородных и международных перевозок грузов автомобилями является устранение перегрузочных операций в пути неизбежных при использовании других видов транспорта. Перегрузки приводят к увеличению времени доставки груза, удорожанию перевозок, а также к меньшей сохранности грузов.  При современном состоянии автомобильного транспорта и железных дорог считается целесообразным переключать грузы всех видов на автомобильный транспорт при расстоянии перевозок до 100 км, а для отдельных видов грузов при расстоянии до 600 км  (перевозки  животных, мебели, грузов в контейнерах и др.). Скоропортящиеся грузы и грузы особо ценные могут перевозиться и на более длинные расстояния. Следует иметь в виду, что ''равновыгодные'' расстояния возрастают при увеличении грузоподъемности автомобилей  и применении автопоездов. Основными  требованиями к междугородным перевозкам грузов являются: регулярность их выполнения и возможность отправок мелкими партиями.  
Маршруты движения при междугородных автомобильных перевозках грузов называют автомобильными линиями Условия работы на автомобильных линиях имеют ряд особенностей, главная из которых заключается в том, что оборот подвижного состава, т.е. период времени от начала движения автомобиля из данного пункта до момента следующего начала движения из этого же пункта, может составлять несколько суток. Это осложняет работу водителей, отрывая их на значительный срок от места работы и жительства, затрудняет проведение технического обслуживания подвижного состава и организацию диспетчерского руководства. Движение на автомобильных линиях может быть организовано по сквозному или участковому методу. При сквозном методе движения каждый автомобиль проходит весь путь от начального до конечного пункта и обратно. Автомобиль, а следовательно, и водитель находятся в рейсе продолжительное время. Водителю должен предоставляться перерыв- для отдыха на 10 мин после первых 3 ч непрерывного движения и затем на 10 мин через каждые 2 ч. При совпадении этого перерыва с обеденным перерывом указанное дополнительное время для отдыха не предоставляется. После 12 ч работы водителю должен быть предоставлен междусменный отдых продолжительностью 12 ч. Подвижной состав в это время простаивает. Время оборота подвижного состава при сквозном движении складывается из времени: на движение, на погрузку-разгрузку, на техническое обслуживание подвижного состава, на отдых водителей. Работа водителей, обслуживающих автомобили при сквозном движении, может быть организована по системе одиночной или турной езды. При одиночной езде автомобиль в течение всего оборота обслуживает один водитель. Такая система наименее эффективна, и ее целесообразно применять в тех случаях, когда автомобиль может сделать за рабочий день один оборот, т. е. при отсутствии времени большого отдыха. При системе турной езды автомобиль в течение всего оборота обслуживают два водителя, отдыхающие поочередно во время рейса в кабине на специально оборудованном спальном месте. Турная езда по сравнению с одиночной обеспечивает сокращение времени оборота. При участковом методе движения автомобильную линию разбивают на отдельные участки. Подвижной состав автотранспортных предприятий, осуществляющих междугородные перевозки по данной линии, работает только на определенном участке. Груз на стыках участков передается, а подвижной состав возвращается на начальный пункт своего участка. Длину участка подбирают таким образом, чтобы время оборота автомобиля на участке не превышало 1 —1,5 смены работы водителя, т. е. чтобы водитель в тот же день возвращался к месту своей постоянной работы. Учет рабочего времени при работе водителей на междугородных перевозках грузов имеет ряд особенностей. Так, началом работы в смене при дальних перевозках считается время истечения установленного графиком сменности отдыха, а окончанием — время начала отдыха по графику в пути следования или в пункте оборота. При трудной езде каждому из двух водителей в рабочее время включается половина времени, затрачиваемого в соответствии с графиком (расписанием) на оборот. Если водители заняты на междугородных перевозках более недели за один оборот и не имеют возможности использовать в этот период день еженедельного отдыха, то им после возвращения к месту постоянной работы должен быть предоставлен отгул.Передача груза с участка на участок может осуществляться двумя способами: груз перегружают с автомобиля на склад, а затем со склада на другой автомобиль после кратковременного хранения. Такой способ является наименее эффективным, так как требует значительных материальных и трудовых затрат на перегрузку и удлиняет срок доставки груза от отправителей до получателей; груз на стыках участков перегружают с одного автомобиля на другой. Этому способу присущи те же недостатки, что и предыдущему; на стыках участков происходит смена прицепов с грузом. Передача груза, размещенного на прицепе, происходит значительно быстрее, чем при перегрузке, однако передача груза, находящегося на самом автомобиле, происходит с перегрузкой по первому или второму способу; на стыках участков происходит смена полуприцепов с грузом. Этот способ является наиболее эффективным. Участковый метод по сравнению со сквозным имеет следующие преимущества: создаются нормальные условия работы и быта водителей, возвращающихся в тот же день к месту своей постоянной работы и жительства; повышается качество проведения технического обслуживания, так как оно выполняется на АТП; исключается полностью из времени оборота время простоев, связанных с техническим обслуживанием подвижного состава во время рейса и с временем большого отдыха водителей; повышается скорость доставки груза и увеличивается коэффициент использования рабочего времени. Выбор типа подвижного состава определяется условиями перевозок (род груза, объем перевозок, дорожные условия и т.д.). Количество единиц подвижного состава, необходимых для работы на автомобильной линии, зависит от объема перевозок, системы организации движения и времени оборота. При сквозном движении необходимое число автомобилей (автопоездов) определяют для каждого маршрута перевозок по данной автомобильной линии.

**ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ.**

Регулярные междугородные централизованные перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования на основных автомобильных дорогах федерального, регионального и местного значения организуют для расширения и совершенствования связей между экономическими районами, областями, городами. К ним относятся перевозки, осуществляемые по графикам (расписаниям).На перевозках используют автомобили и автопоезда большой грузоподъемности. Междугородные централизованные перевозки могут осуществляться с использованием двух основных схем движения: сквозного движения и движения по системе тяговых плеч с перецепкой полуприцепов в промежуточных и конечных пунктах. Для выполнения регулярных междугородных централизованных перевозок груза могут быть созданы специализированные предприятия, осуществляющие весь комплекс перевозок и транспортно-экспедиционных работ, автомобильно-дорожные комбинаты, объединяющие в своем составе автотранспортное предприятие, сеть грузовых автостанций, агентств, диспетчерских пунктов, подгруппировочные склады и расположенные на границе города и загородных автомобильных дорог контрольно-диспетчерские пункты. Организации регулярных централизованных междугородных перевозок груза должны предшествовать большие подготовительные работы: необходимо выявить объемы, направления и расстояния перевозок груза по линиям, на которых предполагается внедрение централизованных перевозок; после сбора и изучения этих сведений нужно установить начальные, промежуточные и конечные пункты автомобильной линии и решить вопрос об использовании существующих или строительстве новых транспортных предприятий; затем необходимо выбрать систему движения, тип подвижного состава, рассчитать потребное число автомобилей, автомобилей-тягачей, прицепов и полуприцепов и составить графики их движения. Междугородные перевозки осуществляются с участием грузовых автостанций (ГАС), представляющих собой комплекс сооружений, предназначенных для обслуживания регулярных междугородных перевозок.  Основные задачи ГАС заключаются в организации и осуществлении регулярных междугородных перевозок и выполнении транспортно-экспедиционных операций, связанных с этими перевозками, а также в загрузке порожних автомобилей в попутном направлении. Их организуют в крупных городах и промышленных центрах на выходах к автомобильным дорогам, у станций железных дорог, портов и пристаней. Грузовая автостанция должна иметь складские помещения, навесы или открытые площадки для подгруппировки и краткосрочного хранения груза, площадку для перецепки и краткосрочного хранения прицепов и полуприцепов, средства механизации для погрузочно-разгрузочных работ, товарные весы, помещения для оформления документов, помещения для отдыха и ночлега водителей.Грузовые автостанции работают во взаимодействии между собой, обеспечивая загрузку в обратном направлении подвижного состава, прибывающего с других автостанций. Партии грузов массой до 5 т называют мелкими, а свыше 5 т — поездными отправками. К перевозке могут быть приняты тяжелые, крупногабаритные, длинномерные, скоропортящиеся, огнеопасные, взрывчатые, ядовитые и особо ценные грузы, а также наливные грузы в цистернах. При отправке тарных и штучных грузов отправитель обязан нанести на них маркировку. Поездные отправки  отправляют транзитом без завоза на  грузовые автостанции. Грузы мелкими отправками, как правило, доставляют от отправителей  вначале  для подгруппировки и укрупнения на склады  грузовых автостанций. Междугородные перевозки грузов  в контейнерах  организуют  между  грузовыми автостанциями или предприятиями,  выполняющими их функции. Грузовые автостанции должны иметь контейнерные площадки, оборудованные для  приема  и  выдачи  контейнеров. Без перегрузки на грузовых автомобильных станциях доставляют контейнеры в тех случаях, когда автомобиль или автопоезд разгружается у клиентов, как правило, не более чем за два заезда. На контейнерных площадках проводят технический осмотр контейнеров. Осмотру подлежат все контейнеры, прибывшие на площадку: после разгрузки автомобиля; перед отправлением контейнеров на склады клиентуры; по возвращении контейнеров со складов клиентуры; перед погрузкой на автомобиль. Мелкие отправки можно перевозить в сборно-развозочных автопоездах большой  грузоподъемности (7—12т) со склада грузоотправителя на склад грузополучателя или на грузовую автостанцию  с выполнением  транспортно-экспедиционных операций. По прибытии автопоезда под погрузку водитель принимает груз к перевозке. При этом в начальном пункте маршрута принимают грузы для отправок во все пункты маршрута. При движении автопоезда через промежуточные пункты маршрута в них выгружают перевозимый груз и грузят новый. На  междугородных перевозках используют путевые листы специальной  формы. Их отличие от обычных путевых  листов (форма № 4-с) заключается в следующем: на лицевой стороне путевого листа  нанесена  по диагонали  надпись  "междугородные перевозки"; в путевом листе на лицевой стороне  предусмотрена запись данных  (фамилии, имени,  отчества,   номера водительского удостоверения, табельного номера)  по  двум водителям. Тарифная плата при междугородных перевозках грузов автомобильным транспортом зависит от расстояния перевозки, величины отправки и местоположения отправителя груза. Различные тарифы установлены для поездных и мелких отправок: при поездных (массой свыше 5 т) плата взимается по сдельным тарифам в зависимости от расстояния и класса груза; а при мелких (массой до 5 т) — по сдельным тарифам в зависимости от расстояния и массы (брутто) и независимо от класса груза. В тарифы за мелкие отправки включена стоимость доставки от склада ГАС (терминала)в пункте отправления до склада ГАС в пункте назначения и стоимость услуг по приему и сдаче грузов, сопровождению и охране их в пути, выполнению на ГАС погрузочно-разгрузочных работ, подгруппировки и хранению груза.

**ОРГАНИЗАЦИЯ  МЕЖДУГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ   ПО  СИСТЕМЕ  ТЯГОВЫХ  ПЛЕЧ.**

Перевозки по системе тяговых плеч организуют при наличии постоянных грузопотоков на автомобильных дорогах, по которым осуществляются регулярные междугородные перевозки. Протяженность участков должна обеспечивать возврат водителя в тот же день на свое АТП. При выборе числа автотранспортных предприятий, участвующих в перевозках по этой системе, необходимо учитывать наличие автотранспортных предприятий в проектируемых пунктах перецепки, их обеспеченность соответствующими моделями и типами подвижного состава. Необходимо стремиться к сокращению числа участвующих в перевозке автотранспортных предприятий до минимума, что дает возможность более четко организовать и выполнить перевозки и упростить расчеты между участниками. Автомобили-тягачи представляют все АТП, а полуприцепы — только АТП, находящиеся в конечных пунктах. Техническое обслуживание полуприцепов и автомобилей-тягачей выполняют автотранспортные предприятия-владельцы, однако при необходимости мелкий ремонт полуприцепа может быть выполнен любым АТП с последующим отнесением расходов на счет предприятия-владельца. Автомобили-тягачи доставляют полуприцепы с грузом, как правило, на грузовые автостанции конечных пунктов. Полуприцепы с грузом от автостанции до получателей и от отправителей до автостанции доставляют маневровыми автомобилями-тягачами. Перецепка полуприцепов в начальном, конечном и промежуточном пунктах осуществляется на территории грузовых автостанций, их агентств или автотранспортных предприятий. Перецепка и кратковременное хранение полуприцепов осуществляются на специальных площадках, которые должны иметь размеры, обеспечивающие свободное маневрирование автомобилей-тягачей, твердое и ровное покрытие. Ее можно также выполнять и непосредственно на территории отправителей и получателей, если у последних имеются подготовленные к отправке в обратном направлении загруженные полуприцепы или если эта территория находится на удалении не более 5 км от основного пункта перецепки. Движение автопоездов  организуют по часовым   графикам. После разработки графика для его уточнения     проводится     пробный рейс   автопоезда   с   полной   нагрузкой под наблюдением комиссии. Затем графики утверждают и составляют расписание движения по данной  автомобильной дороге,  в  котором   указывают   дни   и   часы   прибытия  и отправки  автопоездов для каждого пункта. Скорости движения должны снижаться в осенне-зимний период    в    связи    с    сокращением светлого  времени   суток  и  ухудшением метеорологических    условий. Перевозки   по   системе   тяговых плеч   выполняют   в   полуприцепах-фургонах   за   пломбой   отправителя или грузовой автостанции   (при перевозках мелких отправок),  в  бортовых   полуприцепах   при   перевозках  автомобильных  контейнеров  за пломбой  отправителя  или  грузовой автостанции и т. п. На этих перевозках установлена специальная система документооборота. В товарно-транспортных накладных при перевозках в полуприцепах-фургонах за пломбой графы для сведений о роде упаковки и числе мест не заполняют, а делают специальную отметку о наличии пломбы. Грузоотправитель должен вкладывать во внутренний карман фургона подробную опись груза с указанием числа и наименования. Кроме того,  применяют дополнительные документы: сопроводительно-передаточный лист на техническое состояние полуприцепа, передаточный лист и передаточную ведомость. Сопроводительно-передаточный лист выписывается в одном экземпляре автотранспортным предприятием в пункте отправления, сопровождает полуприцеп на всем пути следования и подлежит обязательному возврату на АТП вместе с полуприцепом. В нем отмечают факты обнаружения и устранения технических неисправностей в период оборота полуприцепа. Передаточный лист заполняется на автостанции пункта отправления в одном экземпляре на каждый отправляемый полуприцеп, следует с полуприцепом от пункта отправления до пункта назначения и передается вместе с накладными от одного водителя к другому на стыках участков, в пунктах перецепки, а затем должен быть возвращен на автостанцию. В передаточном листе делают отметки о сдаче и приеме полуприцепа и отмечают фактическое время перецепки, что дает возможность проверить исполнение графика движения. Сдачу и прием заверяют штампом грузовой станции или автотранспортного предприятия, где проводилась перецепка. На грузовой автостанции ведется книга учета и сдачи полуприцепов, в которой регистрируют все перецепки. При перецепке в промежуточных пунктах, а также при доставке полуприцепов на конечные пункты грузовые автостанции или автотранспортные предприятия выдают водителям справки в двух экземплярах о приеме от них полуприцепов. Эти справки являются отчетом о работе водителей и служат основанием для расчетов между участниками перевозки. При приеме (передаче) полуприцепов следует особое внимание обращать на целостность пломб, тары, упаковки. Для маневровых автомобилей-тягачей грузовая автостанция на каждый день их работы выписывает сопроводительную ведомость.Учет выполненной работы и расчеты за перевозку осуществляются следующим образом: объем перевозок в тоннах учитывается только тем автотранспортным предприятием, которое выделяет автомобили-тягачи для маневрирования в пункте отправления или для транспортирования полуприцепа на первом плече. Общее число выполненных тонно-километров распределяют между всеми АТП, предоставляющими автомобили-тягачи, пропорционально расстояниям транспортирования полуприцепа автомобилями-тягачами различных АТП. При перевозках по системе тяговых плеч всю плату, причитающуюся с грузоотправителя, получает грузовая автостанция пункта отправления, рассчитывающаяся затем с другими участниками перевозки на основании взаимного предъявления счетов. Плата распределяется между участниками перевозки (автотранспортными предприятиями и автостанциями) в зависимости от степени их участия: АТП, предоставившие полуприцеп в пункте отправления груза, получают плату за весь его пробег по маршруту, а АТП, предоставлявшие автомобили-тягачи,— за их пробег в зависимости от протяженности тягового плеча. Отчисления за предоставление автомобилей-тягачей и полуприцепов установлены на 1 км пробега в зависимости от грузоподъемности автомобиля-тягача, типа и грузоподъемности полуприцепа. Грузовые   автостанции   или   автотранспортные     предприятия, на территории которых  происходит перецепка  полуприцепов в промежуточных пунктах, получают отчисления за  каждую перецепку и оформление документов. После определения размера платы, причитающейся за    предоставление автомобилей-тягачей полуприцепов   и   перецепку, оставшаяся сумма делится поровну между грузовыми  автостанциями  пунктов  отправления  и  назначения для покрытия  их  расходов по  перецепке, оформлению заказов, работе маневровых автомобилей-тягачей и т.д.

**ОРГАНИЗАЦИЯ ЗАГРУЗКИ  ПОРОЖНИХ АВТОМОБИЛЕЙ.**

         Для улучшения использования  автомобилей и недопущения порожних пробегов при междугородных перевозках грузов организована загрузка порожних автомобилей в попутном направлении. Загрузка может   быть осуществлена   только в   направлении,  попутном указанному в   путевом  листе. Отклонение от   основного  маршрута допускается  в пределах  не  более 10 % от  общей  длины маршрута и только по дорогам, открытым для движения автомобилей. Загрузку с  большим отклонением выполняют только с согласия   предприятия и организации, которой  принадлежит автомобиль (владельца). В случае необходимости междугородной  перевозки   владельцы автомобилей обязаны не позднее, чем за  24ч  до  начала перевозки сообщить об этом   грузовой автостанции и получить  от   нее  разрешение   на   перевозку. Автостанция в зависимости от конкретных условий может принять  следующие  решения: разрешить перевозку владельцу, обеспечив загрузку его автомобиля попутным грузом в порожнем (прямом или обратном)   направлении; разрешить перевозку владельцу   при отсутствии   попутного груза   с   обязательной   отметкой   в путевом листе — штамп "В    направлении...   попутного груза   нет"; не разрешить  перевозку  владельцу, обеспечив вывоз груза на автомобилях других владельцев. Если загрузка порожнего автомобиля в попутном направлении проведена по предварительной заявке владельца, то общая стоимость перевозки распределяется следующим образом: 80% — владельцу автомобиля, 20% — грузовой автостанции [2].