Учебная дисциплина **«Организация и выполнение грузовых перевозок автомобильным транспортом».**

Занятие № 1.

Дата: 05.05.2020.

Группа № 61.

Тема: Нормативные правовые акты, определяющие порядок перевозки грузов автомобильным транспортом. Основные показатели работы грузовых автомобилей.

**Задание 1. Изучить материал по теме.**

Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 28.07.2012) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». Перевозки грузов. Заключение договора перевозки грузов. Предоставление транспортных средств, контейнеров для перевозки грузов. Прием груза для перевозки. Погрузка грузов в транспортные средства и выгрузка грузов из них. Сроки доставки груза. Выдача груза. Хранение груза в терминале перевозчика.

Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 (ред. от 30.12.2011) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом». Заключение договора перевозки груза, договора фрахтования транспортного средства для перевозки груза. Особенности перевозки отдельных видов грузов. Порядок составления актов и оформления претензий. Предельно допустимые массы, осевые нагрузки и габариты транспортных средств. Формы и порядок заполнения транспортной накладной и заказа-наряда на предоставление транспортного средства.

Работу автотранспортного предприятия в целом и каждого автомобиля в отдельности оценивают на основании показателей, характеризующих техническое состояние подвижного состава, организацию транспортного процесса и рациональность использования подвижного состава.

Такими показателями являются: коэффициент технической готовности, коэффициент использования парка, продолжительность работы автомобиля на линии, техническая и эксплуатационная скорости движения, коэффициенты использования пробега и грузоподъемности (пас-сажировместимости), объем перевозок.

Показателем, характеризующим готовность подвижного состава выполнять перевозочный процесс, является коэффициент технической готовности подвижного состава .

Он определяется отношением числа технически исправных автомобилей к их списочному числу данного АТП. Если в АТП списочное число автомобилей на сегодняшний день равно 500, а технически исправных на сегодня автомобилей 420, то коэффициент технической готовности парка автомобилей на данное число ат = 420/500 = 0,84.

Коэффициент технической готовности зависит от организации и качества выполнения технического обслуживания и ремонта автомобиля, иными словами, является обобщенным показателем работы производственно-технической службы АТП и характеризует уровень технического состояния подвижного состава данного предприятия.

Повышение коэффициента технической готовности в значительной мере зависит от водителя, его профессионального мастерства. Умелое вождение автомобиля, соблюдение правил технической эксплуатации, своевременное обнаружение и устранение неисправностей—вот те факторы, которыми водитель может влиять на повышение этого коэффициента.

Степень использования подвижного состава в транспортном процессе характеризуется коэффициентом использования парка, который определяется отношением числа отработанных автомобиле-дней к числу календарных автомобиле-дней пребывания их в АТП. Если в АТП каждый автомобиль отработал на линии в среднем по 260 дней в году, то коэффициент технической готовности парка ат=260/365 = 0,71.

Этот коэффициент зависит от ряда организационных факторов: режима работы клиентуры, наличия подменных водителей, технического состояния подвижного состава АТП, состояния дорог на маршрутах перевозок и т. д.

Весьма важным фактором, определяющим организацию транспортного процесса в АТП, является продолжительность работы автомобиля на линии с момента выхода его из предприятия и до его возвращения.

Этот показатель зависит от режима работы грузополучателей и грузоотправителей, расстояния, на которое перевозится груз, и определяет режим работы АТП. Повышение этого показателя достигается организацией двух- и трехсменной работы водителей, созданием бригад водителей, работающих по графику для обеспечения работы подвижного состава в выходные дни.

Автобусные и таксомоторные предприятия, АТП, обслуживающие торговлю, работают все дни года.

Большое влияние на повышение производительности труда подвижного состава оказывает скорость движения. Различают техническую и эксплуатационную скорости.

Каждый водитель должен добиваться повышения технической скорости движения, учитывая при этом, что ее величина зависит от технического состояния автомобиля, дорожных условий, интенсивности движения транспортных средств и пешеходов на маршрутах перевозки.

Эксплуатационная скорость v3 — это средняя скорость за время нахождения автомобиля в наряде. Это время включает не только время движения, но и время на оформление, получение и сдачу грузов, время на погрузочно-разгрузочные работы, время на устранение неисправностей в пути. Эксплуатационная скорость определяется отношением пробега автомобиля ко времени нахождения его в наряде. Эксплуатационная скорость всегда ниже технической. Например, автомобиль ЗИЛ-130 находился в наряде 7 ч, из которых в движении был 5,7 ч и совершил пробег 154 км. Средняя техническая скорость ит= 154/5,7 = =27 км/ч, а эксплуатационная иэ= 154/7 = 22 км/ч.

Эксплуатационная скорость характеризует степень организации транспортного процесса (простои под погрузкой-разгрузкой) и оформления транспортной документации. С увеличением расстояния перевозок эксплуатационная скорость повышается и приближается к технической.

Одним из составляющих техни-ко-эксплуатационных показателей работы подвижного состава является пробег автомобиля. Он выражается в километрах, пройденных автомобилем, и состоит из нулевого пробега, пробега автомобиля с грузом и пробега без груза (порожнего пробега).

Пробег автомобиля с грузом является рабочим (производительным), так как при этом производится транспортная работа.

Нулевым пробегом называется подготовительный пробег для выполнения транспортной работы — подачи автомобилей к месту погрузки из АТП или из пункта выгрузки в АТП в конце работы. К нулевому пробегу относятся также все заезды автомобилей, не связанные с выполнением транспортного процесса (на заправку, техническое обслуживание, текущий ремонт).

Порожним пробегом называется пробег без груза, совершаемый в процессе перевозок при подаче подвижного состава от места выгрузки к месту погрузки.

Рациональная организация транспортного процесса оценивается коэффициентом использования пробега, который определяется делением пробега с грузом на общий пробег. Например, если общий пробег автомобиля ЗИЛ-130 составил 154 км, а пробег с грузом 105 км, то коэффициент использования пробега (3 = = 105/154 = 0,68.

На повышение производительности труда автомобилей большое влияние оказывает коэффицент использования грузоподъемности, определяемый делением массы фактически перевезенного груза на грузоподъемность автомобиля.

Например, если автомобиль ЗИЛ-130 за одну ездку перевез 4,5 т, а грузоподъемность автомобиля 6 т, то коэффицент использования грузоподъемности у = 4,5/6 = 0,75.

Повышение коэффициента использования грузоподъемности достигается полной загрузкой автомобиля, поэтому при перевозке грузов небольшой массы необходимо наращивать борта автомобиля и при укладке груза полнее использовать площадь грузовой платформы, а при перевозке тарного груза укладывать, а затем увязывать его в несколько рядов, не превышая установленных габаритов. Работа грузового автомобиля определяется объемом перевозок (транспортной работой) или количеством перевезенного груза за одну ездку или за смену в тоннах.

**Задание 2.Ответить на вопросы.**

1. От чего зависит коэффициент технической готовности?

2. Что такое АТП?

3. Как вы понимаете термин «нулевой пробег автомобиля?

Ответы могут быть в рукописном (присылаете фото) или печатном вариантах (присылаете документ)

**Задание 3. Прорешать билеты 21-25. Контролируйте себя самостоятельно, работайте над ошибками.**

**Желаю удачи.**

**Список литературы:**

1. Атлас железных дорог СССР. Пассажирское сообщение. - М.: Главное управление геодезии и картографии при Совете Министров СССР, **2016**. - 188 c.
2. Белицкая, А. В. Комментарий к Федеральному Закону "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого ущерба, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном" / А.В. Белицкая, А.А. Кирилловых. - М.: Юстицинформ, **2017**. - 144 c.
3. Беляев, В. М. Грузовые перевозки / В.М. Беляев. - М.: Академия, **2015**. - 176 c.
4. Брагинский, М. И. Договорное право. Книга 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. - М.: Статут, **2015**. - 914 c.
5. Вельможин, А.В. Грузовые автомобильные перевозки: моногр. / А.В. Вельможин. - Москва: **Высшая школа**, **2015**. - **934** c.
6. Воинский тариф на перевозку войск и воинских грузов. - М.: Книга по Требованию, **2015**. - **711** c.
7. Горев, А.Э. Грузовые автомобильные перевозки / А.Э. Горев. - М.: Academia, **2015**. - 288 c.
8. Грузовые автомобильные перевозки. Учебник / А.В. Вельможин и др. - Москва: **Машиностроение**, 2015. - 560 c.
9. Доклад о перевозке скота, мясных и молочных продуктов / Коллектив авторов. - М.: Книга по Требованию, **2015**. - 333 c.
10. Доклад о перевозке скота, мясных и молочных продуктов. - М.: Нобель Пресс, **2015**. - **899** c.

**Обратная связь: Герасимов Дмитрий Анатольевич.**

**Телефон - 89960010271**

**Адрес электронной почты - dmitrygerasimov1975@.yandex**

**ВК https://vk.com/id589010422**