**ОКД -02.09.20-4 ЧАСА**

**Тема: Значение и функции транспорта в системе товародвижения. Характеристика основных видов транспортных средств.-2 часа**

**Задание: составить конспект по теме**

Значение и функции транспорта в системе товародвижения. Характеристика основных видов транспортных средств

В системе товародвижения существенная роль отводится транспорту. Правильный выбор и эффективное использование транспортных средств позволяют организовать бесперебойное снабжение товарами предприятий торговли, улучшить экономические показатели их работы, повысить качество обслуживания как оптовых, так и розничных покупателей.

Существуют различные виды транспорта, каждому из которых присущи свои особенности и сфера применения.

В торговле значительная доля перевозок приходится на *автомобильный транспорт.* Его используют при перевозках грузов на короткие и средние расстояния. Так, почти все товары, поступающие в розничную торговую сеть, доставляются этим видом транспорта.

Все автотранспортные средства, используемые в процессе товародвижения, подразделяются на универсальные и специализированные.

*Универсальный подвижной состав* представлен бортовыми автомобилями и прицепами с открытым кузовом. В них перевозят грузы, не требующие особых условий при транспортировании.

*Специализированный подвижной состав* включает в себя автомобили и прицепы с кузовами, приспособленными для перевозки специальных грузов. Это могут быть фургоны, рефрижераторы, цистерны и самосвалы.

Автомобили-фургоны используют для доставки товаров, требующих специальных условий при их транспортировании. Например, в них перевозят подготовленную к продаже одежду, ковры, мебель и другие товары. В автомобилях-фургонах, имеющих приспособления для загрузки лотков, доставляют хлеб и хлебобулочные изделия, а в оборудованных подъемными устройствами — осуществляют контейнерные перевозки.

Для доставки в розничную торговую сеть скоропортящихся продуктов в охлажденном и замороженном виде используют автомобили-рефрижераторы, оснащенные машинной холодильной установкой.

В автомобилях-цистернах перевозят жидкие наливные продукты (молоко, квас и т. п.).

В зависимости от грузоподъемности все виды автотранспортных средств подразделяют на пять классов:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (т) |
| Особо малой грузоподъемности | До 1 |
| Малой грузоподъемности | 1-3 |
| Средней грузоподъемности | 3-5 |
| Большой грузоподъемности | 5-8 |
| Особо большой грузоподъемности | Свыше 8 |

Автомобили первых двух классов используют для доставки небольших партий товаров на незначительные расстояния. Доставка товаров на большие расстояния крупными партиями чаще всего производится на автомобилях средней и большой грузоподъемности.

*Железнодорожный транспорт* занимает первое место по объему грузоперевозок. За счет возможности перемещения товаров большими партиями на значительные расстояния средняя себестоимость железнодорожных перевозок намного ниже себестоимости перевозок автомобильным транспортом. Кроме того, применение этого вида транспорта в наименьшей степени зависит от погодных условий по сравнению с другими.

Для перевозки товаров по железной дороге используются универсальные и специализированные вагоны, изотермический подвижной состав и цистерны.

К *универсальным вагонам* относятся:

• крытые вагоны (для перевозки различных упакованных товаров, не требующих поддержания особых условий при транспортировании);

• полувагоны (для перевозки контейнеров, насыпных грузов и т. п.);

• платформы (для перевозки длинномерных грузов).

*Специализированными* являются:

• вагоны для муки (муковозы), лесоматериалов (лесовозы) и т. д.;

• хопперы и цистерны для цемента (цементовозы);

• вагоны и двухъярусные платформы для автомобилей (ав- томобилевозы) и др.

Скоропортящиеся продовольственные товары (охлажденные и замороженные) перевозят в *изотермическом подвижном составе.* Сюда относят:

• рефрижераторы;

• вагоны-ледники;

• вагоны-термосы.

*Цистерны* используют для перевозок нефти и нефтепродуктов, спиртов, а также наливных скоропортящихся грузов.

Для перевозки товаров и доставки их в северные и другие отдаленные районы применяется *водный транспорт* (речной и морской).

Использование *воздушного транспорта* ограничено из-за высокой себестоимости перевозки. В основном его применяют при доставке грузов в труднодоступные районы, а также при транспортировании срочных грузов.

При завозе товаров в сельские магазины иногда используют *гужевой транспорт,* т. е. транспорт, в котором для перемещения грузов используется сила животных.

**Тема: Организация перевозок грузов автомобильным, железнодорожным транспортом-2 часа**

**Задание: составить конспект по теме**

**Перевозка грузов по железным дорогам**— один из самых рас­пространенных видов перевозок в РФ. Железнодорожные пере­возки осуществляются в соответствии с заявками на перевозку грузов, которые предоставляются грузоотправителями в управле­ние железных дорог.

Грузоотправители и железная дорога при регулярном осу­ществлении перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок. **В договорах об организации перевозок определяются:**

1) объемы перевозок;

2) сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок;

3) порядок расчетов;

4) иные условия организации перевозок. В соответствии с договорами железнодорожной перевозки

грузов, железные дороги обязуются в установленные сроки при­нимать грузы в обусловленном объеме, грузоотправители обя­зуются предъявить их для перевозок.

При подготовке к принятию груза **железная дорога обязана подать к погрузке вагоны в следующем состоянии**:

1) исправные;

2) очищенные внутри и снаружи;

3) в необходимых случаях промытые и продезинфициро­ванные;

4) годные для перевозки конкретных грузов;

5) контейнеры со снятыми приспособлениями для крепле­ния, за исключением несъемных.

Пригодность в коммерческом отношении вагонов, контейне­ров (состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригод­ное для перевозки конкретных грузов, а также отсутствие внутри них постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, влияющих на состояние груза при погрузке, выгрузке и в пути следования; особенности внутренних конструкций кузовов ваго­нов, контейнеров (ст. 20 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»)) для перевозки конкретных грузов определяется грузоотправителями.

О времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку, осу­ществляемую грузоотправителями, работники железнодорожных станций уведомляют грузоотправителей не позднее, чем за 2 ч до подачи вагонов, контейнеров под погрузку. Грузоотправители вправе отказаться от вагонов, контейнеров, непригодных для перевозки конкретных грузов, и железная дорога обязана подать взамен указанных вагонов, контейнеров ис-правные, пригодные для перевозки таких грузов вагоны, контейнеры (ст. 20 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ»).

**Грузоотправитель обязан:**

1) подготовить грузы для перевозок так, чтобы обеспечить безопасность движения, сохранность грузов, вагонов, контейнеров;

2) представить на каждую отправку груза транспортную железнодорожную накладную и другие документы. Загруженные вагоны, контейнеры должны быть опломбированы железными дорогами, если грузы погружены железными дорогами, или грузоотправителями, если грузы погружены грузоотправителями. Крытые вагоны, контейнеры при перевозках в них грузов для личных нужд должны быть опломбированы железными дорогами или транспортно-экспедиторскими организациями по усмотрению и за счет грузоотправителей (ст. 28 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ»).

**При прибытии груза к месту назначения установлены правила выдачи груза грузополучателю:**

1) железная дорога обязана уведомить грузополучателя о при­бывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 ч дня, следующе­го за днем прибытия грузов (ст. 34 ФЗ «Устав железнодорож­ного транспорта РФ»); груз выдается на железнодорожной станции назначения грузополучателю после внесения им платы за перевозку груза и иных причитающихся железной дороге платежей (ст. 35 ФЗ «Устав железнодорожного транс­порта РФ»);

2) подпись грузополучателя в дорожной ведомости является непосредственным подтверждением выдачи груза;

3) в случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку груза и иных причитающихся железной дороге пла­тежей железная дорога вправе удерживать груз с уведомле­нием в письменной форме об этом грузоотправителя, который обязан в течение 4 суток после получения такого уведомления распорядиться грузом (ст. 35 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ»);

4) если в течение указанного срока грузополучатель не при­мет соответствующие меры по внесению платы за перевозку груза и иных причитающихся железной дороге платежей и грузоотправитель не распорядится грузом, железная дорога имеет право, если иное не предусмотрено договором перевоз­ки, реализовать удерживаемый груз, за исключением груза, изъятого из оборота, и груза, реализация которого запрещена (ст. 35 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ»);

5) после выгрузки грузов вагоны, контейнеры должны быть очищены внутри и снаружи, с них должны быть сняты при-с-пособления для крепления, за исключением несъемных, а так­же должны быть приведены в исправное техническое состоя­ние (ст. 44 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ»). Грузоперевозчик несет ответственность за несохранность

груза, произошедшую после принятия его к перевозке и до выда­чи грузополучателю, управомоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли вслед­ствие обстоятельств, которые грузоперевозчик не мог предотвра­тить и устранение которых от него не зависело (ст. 95 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ»). **Ущерб, причиненный при перевозке груза, возмещается перевозчиком:**

1) в случае утраты или недостачи груза — в размере стоимости утраченного или недостающего груза;

2) в случае повреждения груза — в размере суммы, на кото­рую понизилась его стоимость, а при невозможности восста­новления поврежденного груза — в размере его стоимости;

3) в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности, — в размере объявленной стоимости груза или багажа (ст. 96 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ»).

До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из пере­возки груза, обязательно предъявление ему претензии (ст. 120 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ»). Иск к перевоз­чику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополу­чателем в случае полного или частичного отказа удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в тридцати­дневный срок. Срок исковой давности по требованиям, вытекаю­щим из перевозки груза железнодорожным транспортом, уста­навливается в 1 год с момента, определяемого Уставом железнодорожного транспорта.

**Организация перевозок автомобильным транспортом**

 Автомобильный транспорт является одним из самых широко используемых. Автомобильный транспорт в стране обусловливается следующими достоинствами:

  - способность обеспечивать доставку по схеме «от двери до двери», т. е. без необходимости использования нескольких видов транспорта, без дополнительных перегрузок, а значит, и без лишних расходов времени и материальных средств;

  - высокая маневренность и подвижность позволяют быстро сосредоточить автомобили в нужном месте и в необходимом количестве;

  - высокая скорость доставки, связанная с техническими особенностями автомобилей;

  - более высокая степень сохранности грузов;

  - широкая сфера применения по видам грузов, системам сообщения и расстояниям перевозки.

  К недостаткам автомобильного транспорта относятся:

  - небольшая грузоподъемность грузовых автомобилей (до 10-12 т);

  - малая дальность перевозки - автомобильный транспорт выгоднее использовать при перевозке на небольшие расстояния;

  -высокая стоимость перевозок, что не может не влиять на цену груза, а значит, и на его конкурентоспособность.

  Недостаточно широкое использование автомобильного транспорта связано еще и с тем, что во многих районах отсутствуют автомобильные дороги, а многие уже существующие дороги очень низкого качества. В России процент протяженности автомобильных дорог крайне низок по сравнению с Западной Европой.

  Еще один недостаток - малая грузоподъемность, хотя в развитых странах он давно уже устранен. В США и Канаде добились того, что грузоподъемность грузовых автомобилей-тяжеловесов превысила 300 т. В качестве примера можно назвать «Terex titan 33-19» (его грузоподъемность составляет 318 т); канадский «Wabco» (120 т); французский «Benne Morel» (65 т).  Как уже было сказано, автомобильный транспорт является универсальным, и вследствие этого он используется во многих областях экономики.

Грузовые перевозки классифицируются по ряду признаков, описывающих их основные сферы и способы применения. Схема классификации приведена на рис. 1.



Рис. 1. Классификация грузовых автомобильных перевозок

  Общепринятая классификация грузовых перевозок наиболее полно описывает возможности применения автотранспорта.

**Транспортные предприятия в новых условиях**

## Политика транспортных предприятий

Отличительной чертой работы транспортных предприятий в новых условиях конкуренции на рынке транспортных услуг становится разработка политики *комплексного* решения транспортных и *сопряженных* с ними проблем на ином, *качественно высоком*уровне. Такая политика должна базироваться на таких основных компонентах, как предоставление новых нетрадиционных дополнительных услуг и совершенствование коммуникаций.

#### Политика предоставляемых услуг

К политике предоставляемых услуг относятся все решения и действия, направленные на *комплексное* осуществление транспортного процесса. Это означает, что организация перевозок грузов планируется наряду с оказанием *дополнительных* услуг клиентам, т.е. аутсорсингом. Предприятия чаще всего передают транспортным фирмам следующие функции:

1)   выполнение и оформление расчетов за перевозку грузов;

2)   определение цены за перевозку;

3)   выполнение складских операций;

4)   выбор оптимального маршрута доставки товаров;

5)   контроль грузов, находящихся в пути следования;

6)   организацию электронного обмена данными между всеми участниками логистического процесса и хранение информации;

7)   контроль за товарно-материальными запасами, выполнением заказов;

8)   эксплуатацию парка транспортных средств.

В последние годы на транспорте ряда промышленно развитых стран исследованием потребностей стали заниматься специальные*логистические центры*. Они проводят анализ грузопотоков и распределения их по сети. На основе данных анализа подготавливаются предложения:

1)   по организации оптимальных грузопотоков;

2)   по распределению перевозок между различными видами транспорта;

3)   по комплектованию групп товаров;

4)   по порядку заключения договоров на перевозку и др.

На железных дорогах индустриально развитых стран существуют и другие организации, занимающиеся логистическими услугами в соответствии с требованиями рынка, например организации по **экспедиторской деятельности**, предоставляющие услуги по любой логистической операции, связанной с перевозочным процессом. Например, берут на себя функции по выполнению таможенных формальностей, отвечают за сохранность груза в пути, гарантируют его доставку необходимой скоростью и в целом несут ответственность за доставку груза даже в тех случаях, когда груз перевозится в смешанных сообщениях.

Политика дополнительных услуг повышает потенциал привлечения клиентуры, увеличивает прибыль, ускоряет внедрение более прогрессивных транспортных технологий и улучшает обслуживание потребителей, а также укрепляет положение фирмы на рынке транспортных услуг.

Основная выгода промышленных фирм – *снижение суммарных затрат* и особенно сокращение фонда заработной платы. Это очень ценно для отраслей, работающих на распределенных по большим территориям рынках и несущих потери от несвоевременного переключения товарных потоков в соответствии с колебаниями спроса.

Важной причиной, препятствующей расширению взаимодействия промышленных и транспортных фирм в области логистики, является опасность *потери грузовладельцем контроля над движением материального потока (МП)*. Но она снижается по мере накопления опыта совместной работы и укрепления взаимного доверия.

#### Политика в области коммуникаций

Цели политики в области коммуникаций следующие:

1)   информировать клиентов о предлагаемых пакетах услуг и постоянно оказывать необходимое влияние на клиентуру, чтобы она могла использовать услуги в возможно большем объеме;

2)   способствовать расширению и совершенствованию взаимодействия транспортных фирм и грузоотправителей на основе использования вычислительной техники, главным образом с помощью электронного обмена данными.

Таким образом, политика в области коммуникаций должна быть направлена на то, чтобы убедить рынок или определенные группы клиентуры в *особой значимости* предложенной услуги и, возможно, ее незаменимости.

Потоки бумажной информации на современном этапе все больше вытесняются электронными данными. Наиболее важные операции с информацией для транспортных фирм включают: передачу данных грузовых накладных с компьютера грузоотправителя на компьютер перевозчика и далее на компьютер грузополучателя; электронный перевод ценных бумаг, сведений о местонахождении грузов и др. Электронная передача данных сокращает объем бумажной документации и конторские расходы, помогает избежать традиционных ошибок, возникающих при ручном заполнении документов, способствует ускорению доставки грузов, уменьшению запасов товарно-материальных ценностей, повышению производительности труда.