**15.10.21 Учебная группа 2ТО**

Преподаватель Павлова Светлана Ивановна
МДК 01.01 Технология перевозочного процесса на автомобильном транспорте
Тема 1.2 Основные понятия о грузовых автомобильных перевозках

Лекция №10

Цели занятия:

* образовательная – изучение материально-технической базы автотранспорта и ее элементов, классификации предприятий автотранспорта и значение автотранспорта в жизни населения и экономике страны;
* воспитательная – воспитание интереса к выбранной специальности;
* развивающая – развитие умения анализировать полученную информацию, в частности в знаниях материально-технической базы автотранспорта и ее элементах, в классификации предприятий автотранспорта.

Задачи занятия: рассмотреть материально-техническую базу автотранспорта и ее элементы, классификацию предприятий автотранспорта.

Мотивация: полученные знания и умения необходимы для дальнейшего изучения МДК 01.01 Технология перевозочного процесса на автомобильном транспорте и найдут практическое применение при трудоустройстве по специальности, в частности при организации перевозок грузов.

Задание студентам:

1. Записать в тетрадь и выучить конспект лекции.
2. Ответить на контрольные вопросы. Фотографию конспекта и ответы на контрольные вопросы в текстовом документе в формате Word или в тексте электронного письма прислать на электронный адрес pva30011955@mail.ru в срок до 08.00 18.10.2021.

**План:**

1. Материально-техническая база автотранспорта и ее элементы.

2. Классификация предприятий автотранспорта.

3. Значение автотранспорта в жизни населения и экономике страны.

**Литература:**

1. Закон ДНР «Об автомобильном транспорте», №77-IНС от 21.08.2015

2.Горев А.Е. Грузовые автомобильные перевозки: Учеб. пособие для студ. Высш. Учеб. заведений –М.:Академия, 2004–288 с.

3.Ходош М.С. Грузовые автомобильные перевозки: учебник для автотран-х техникумов М: Транпорт, 1986–208 с.

Конспект лекции:

**Вопрос №1 Материально-техническая база автотранспорта и ее элементы**

Материально-техническая база (МТБ) транспорта включает три основных элемента – пути, терминалы, подвижной состав.

Путь – это среда, по которой (или в которой) движется транспортное средство. Выделяют различные виды путей: естественные (воздушные, водные); улучшенные (увеличенная глубина рек); искусственные (автомобильные дороги, железнодорожные и трамвайные пути).

Терминал – это специальное сооружение, которое обеспечивает доступ к подвижному составу и служит для выполнения функций: смена подвижного состава; смена вида транспорта (перевалка груза); погрузочно-разгрузочные работы; обслуживание подвижного состава (технический осмотр, ремонт); временное хранение груза; отстой подвижного состава; оформление документов; оказание транспортно-логистических услуг грузовладельцам.

Подвижной состав транспорта состоит из двух элементов: тяговые средства и грузовые средства. Тяговое средство выполняет функцию обеспечения движения грузовых средств (тягачи, локомотивы). Грузовые средства предназначены для размещения перевозимых грузов.

МТБ автомобильного транспорта следующая: транспортные средства (тягачи, автомобили, прицепы, полуприцепы); дороги; автозаправочные станции и депо. Подвижной состав автотранспорта различается большим разнообразием и классифицируется по конструкции и роду перевозимого груза: крытые; тентованные; самосвалы; цистерны; платформы; рефрижераторы; и др.

**Вопрос №2 Классификация предприятий автотранспорта**

Предприятия автомобильного транспорта подразделяются на автотранспортные, автообслуживающие и авторемонтные.

Автотранспортные предприятия осуществляют перевозку грузов или пассажиров, а также все производственные функции по техническому обслуживанию, ремонту, хранению и снабжению подвижного состава.

По своему назначению АТП делятся на грузовые, пассажирские (легковые и автобусные), смешанные и специальные (скорой медицинской помощи, пожарные, коммунального обслуживания и т. п.).

По организации производственной деятельности АТП подразделяются на: комплексные, осуществляющие транспортную работу, все виды технического обслуживания (ТО), текущего ремонта (ТР) и хранение подвижного состава; кооперированные, деятельность которых осуществляется с учетом централизации транспортной работы, а также централизации (частичной или полной) работ ТО и ТР. Такие кооперированные предприятия – автокомбинаты на 700 – 1600 единиц подвижного состава – состоят из основного предприятия и нескольких филиалов (на 150 – 200 единиц и более), расположенных на других территориях, – в районе обслуживания перевозками.

К автообслуживающим предприятиям относятся базы централизованного обслуживания, станции технического обслуживания, гаражи-стоянки (гостиницы для автотуристов – мотели, кемпинги), пассажирские автостанции и автовокзалы, грузовые автостанции и топливозаправочные станции.

Станции технического обслуживания предназначены для обслуживания автомобилей индивидуальных владельцев, выполнения отдельных работ и всего объема (по видам) ТО и ремонта автомобилей, а также снабжения их запасными частями, принадлежностями и эксплуатационными материалами.

Они подразделяются на городские и придорожные.

Гаражи-стоянки (ГС) являются предприятиями для хранения автомобилей. Иногда на них выполняют техническое обслуживание автомобилей индивидуальных владельцев. К этому типу предприятий относятся автогостиницы (мотели) и кемпинги – гаражи-стоянки для временного хранения автомобилей туристов.

Пассажирские автостанции и автовокзалы предназначены для обслуживания междугородных и межрайонных автобусных и таксомоторных сообщений. Автостанции сооружают в городах, населенных пунктах, а также на отдельных участках дорог с относительно малой интенсивностью движения автобусов. Автовокзалы, как правило, сооружаются в крупных городах, где концентрируются конечные пункты междугородных автобусных сообщений.

Автовокзал представляет собой комплекс сооружений, обеспечивающих обслуживание пассажиров и автобусных бригад. Для пассажиров устраивают посадочные площадки, залы ожидания, билетные кассы, камеры хранения, буфеты, гостиницы, рестораны, комнаты матери и ребенка и другие бытовые помещения. Для автобусных бригад предусматривают комнаты отдыха и служебные помещения. На автовокзалах обслуживают и транзитных пассажиров по смешанным перевозкам (автобусы – железная дорога – водный транспорт). Автовокзалы делятся на классы в зависимости от их пропускной способности.

Грузовые автостанции предназначаются для сбора, хранения, комплектования и экспедирования грузов. Размер станций определяется грузооборотом и вместимостью складов.

Автозаправочные станции являются предприятиями по снабжению автомобилей эксплуатационными материалами, преимущественно топливом, а также маслами, консистентными смазками, антифризом, водой и иногда воздухом для шин.

АЗС подразделяют на городские и придорожные. Обычно АЗС специализируются по роду топлива: бензиновые, дизельные, газобаллонные.

Авторемонтные предприятия являются также специализированными предприятиями, производящими ремонт (восстановление) автомобилей и агрегатов. К ним относятся авторемонтные и агрегатно-ремонтные заводы, авторемонтные мастерские, шиноремонтные мастерские или заводы, аккумуляторные зарядно-ремонтные станции и специализированные цехи. Специализированные цехи и мастерские выполняют ремонт узлов и механизмов автомобиля, а также окрасочные, кузовные и другие работы, обслуживая автоэксплуатационные предприятия в централизованном порядке.

**Вопрос№3 Значение автотранспорта в жизни населения и экономике страны**

Транспорт является важнейшим инфраструктурным элементом экономики любой страны. Во все времена его функция заключалась в обеспечении соединения материальных ресурсов в процессе воспроизводства и в создании условий их доступа на рынок реализации. Транспорт объединяет производителей, продавцов и покупателей.

Доля транспорта в ВВП большинства стран колеблется в пределах 4 –9%, а в занятости – 3–8%. Эти данные не включают индивидуальный и внутрифирменный транспорт, который увеличивает значение транспортных услуг (затрат) в экономике, особенно в случае значительной скрытности получаемых доходов. Как правило, доля ВВП понижается по мере увеличения национального дохода.

При современных масштабах производства объем продукции в среднем на одного жителя достигает в развитых странах 20 – 25 т, а в целом по всему миру – около 10 т в год. В то же время каждая тонна общественной продукции суммарно в сфере производства, не считая технологических перевозок внутри предприятия, и в сфере обращения в среднем требует 860 т/км работы транспорта, включая международные морские перевозки и более 550 т/км – без их учета.

Для анализа роли перевозок в экономическом развитии используется ряд показателей: соотношение ВВП и грузооборота, эластичность спроса на транспорт по отношению к доходу на душу населения и др. Соотношение ВВП и грузооборота (т/км) – наименьшее в промышленно развитых странах – на один доллар ВВП приходится примерно 2,4 т/км перемещения груза, в странах со средним уровнем развития – 2,8 т/км, в восточноевропейских государствах – 5,3 т/км. Примерно такое соотношение отмечается и в эластичности спроса. Различия в показателях, как видно, довольно значительны. Они означают, что равный экономический рост требует больших перевозок в менее развитых странах, чем в высоко развитых. Дело в том, что в западных странах больше развита сфера услуг, которая не требует больших расстояний перевозок на единицу производства.

Так, транспортные издержки в себестоимости продукции составляют в России от 15% до 26%, в то время, как странах Европы – всего 7 – 8%.

Из общей суммы затрат на организацию товародвижения в развитых странах наблюдается следующее соотношение по отдельным составляющим: транспортировка – 46%; складирование – 26%; поддержание товароматериальных запасов – 10%; погрузка и выгрузка – 6%; упаковка – 5%; обработка документов – 3%; административные расходы – 4%.

Различна роль транспорта в подсистемах мирового хозяйства при осуществлении внешнеторговых связей. Ее показателем выступает транспортная составляющая, которая представляет собой отношение фрахта к стоимости экспортируемых/импортируемых товаров. Транспортная составляющая активно влияет на развитие международной специализации и кооперирования производства. В том случае, когда величина дополнительных транспортных расходов превышает выгоды, получаемые от международной специализации и кооперирования производства, последнее становится неэффективным.

Транспортные расходы составляют заметную величину по отношению к объему международных поставок. В развитых капиталистических странах фрахт достигает примерно 5% стоимости импорта, в развивающихся – до 10%, а в восточноевропейских – свыше 10%. Отмеченные соотношения объясняются, прежде всего, различной динамикой мировых экспортных цен и тарифов на транспортные услуги, а также относительно высоким удельным весом «транспортной составляющей» в ценах на сырье и относительно низким – на готовые изделия.

По объему перевозимых грузов в экономически развитых странах среди всех видов транспорта на первом месте находится автомобильный, далее следует железнодорожный, морской, трубопроводный, внутренний водный и авиационный транспорт. Быстрый рост грузовых перевозок автомобильным транспортом приводит к сокращению других видов транспорта, особенно железнодорожного и внутреннего водного. Это объясняется многими причинами, в том числе меньшей густотой их сети, их неспособностью без перегрузки обеспечить доставку товара от «двери к двери». Процессы концентрации промышленного производства до 60-х годов прошлого века способствовали интеграции железных дорог и внутренних водных путей. Фрагментация производства, диверсификация спроса и увеличение номенклатуры изделий приводят к возрастанию роли автомобильного транспорта. Железнодорожный транспорт зависит от перевозок насыпных и массовых грузов. В России, как и в США, на их долю приходится 80% железнодорожных перевозок, при этом каменный уголь и сельскохозяйственные продукты составляют 38 и 12%.

Все эти обстоятельства позволяют отнести транспорт к числу приоритетных отраслей экономики.

Вопросы:

1. Какие элементы включает в себя материально-техническая база транспорта?
2. Дать определения элементам материально-технической базы транспорта.
3. Как делятся АТП по своему назначению?
4. Как делятся АТП по организации производственной деятельности?
5. Для чего предназначены станции технического обслуживания?
6. Для чего предназначены пассажирские автостанции и автовокзалы?
7. Что представляет собой автовокзал?
8. Для чего предназначены грузовые автостанции?
9. Значение автотранспорта в жизни населения.
10. Значение автотранспорта в экономике страны.