|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Дата | Группа | Дисциплина | Пара |
| 28.09.2021 | 4ТО | МДК.03.02Обеспечение грузовых перевозок | 4 |

**Тема 2.1 Общие положения о коммерческой деятельности транспорта**

Лекция № 7

Цель занятия:Изучить методику составления транспортно-технологических схем (карт) доставки грузов.

Задача: Научиться применять полученные знания на практике.

План:

1.Методика составления ТТС (карт) доставки грузов. Характеристика ТТС.

2. Организация и эффективность централизованных перевозок.

Вопрос 1. Методика составления транспортно-технологических схем (карт) доставки грузов.

Для тщательной проработки процесса выполнения перевозок в конкретных условиях разрабатываются транспортно-технологические схемы (карты), которые согласовываются с грузоотправителем и грузополучателем.

Каждая транспортно-технологическая схема (карта) может быть представлена в виде набора типовых операций, сформированных в блоки. Из этих блоков формируется вся технологическая цепочка.

Главными факторами, определяющими выбор транспортно-технологических схем, является вид перевозимого продукта и условия его производства и потребления.

Транспортно-технологическую схему (карту) необходимо разрабатывать применительно к конкретным условиям перевозки, выбранных механизмов для погрузки-разгрузки грузов, принятого подвижного состава.

Таблица 1 - Технологический процесс (ТТК) доставки ЖБИ

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименованиеоперации | Обозна-чение | Содержаниеработ в операции | Способвыполненияоперации. Использованноеоборудование | Профессиявыпол-няющегооперацию |
| 1 | Контрольно-учетная |  | Осмотр ЖБИ на участке | Визуально | Заведую-щий складом |
| 2 | Перемещение |  | Перемещение крана к ЖБИ | Механизирован-ный, козловой кран КТ-5-16-7,1. Строп с 2 крюками | Крановщик |
| 3 | Строповочная |  | Застроповка ЖБИ | Вручную | Стропаль-щик |
| 4 | Грузовая |  | Подъем ЖБИ | Механизирован-ный, козловой кран, стропы | Крановщик |
| 5 | Перемещение |  | Перемещение ЖБИ к автомобилю | Механизирован-ный, козловой кран, стропы | Крановщик |
| 6 | Грузовая |  | Опускания и установка ЖБИ на платформу автомобиля | Механизирован-ный, козловой кран, стропы | Крановщик |
| 7 | Строповочная |  | Отстроповка ЖБИ | Вручную. Переноснаялестница | Строполь-щик |
| 8 | Транспортная |  | Перевозки ЖБИ к складу получателя | Механизирован-ный  Автомобиль-тягач IVECO | Водитель |
| 9 | Контрольно-учетная |  | Осмотр ЖБИ | Визуально | Водитель |
| 10 | Перемещение |  | Перемещение крана к автомобилю тягачу | Механизирован. Башенный кран, строп с 2 крюками. переноснаялестница | Крановщик |

Окончание таблицы 1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11 | Строповочна |  | Застроповка  ЖБИ | Вручную | Стропаль-щик |
| 12 | Грузовая |  | Подъем  ЖБИ | Механизированный. Башенный кран. | Крановщик |
| 13 | Перемещение |  | Перемещение ЖБИ к автомобилю | Механизиров-анный. Башенный кран. | Крановщик |
| 14 | Грузовая |  | Опускания ЖБИ на площадку | Механизирова-нный. Башенный кран. | Крановщик |
| 15 | Строповочная |  | Отстроповка ЖБИ | Вручную | Стропаль-щик |

Таблица 2 - Технологический процесс (ТТК) доставки отделочных покрытий (краски, лаки)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименованиеоперации | Обозна-чение | Содержаниеработ в операции | Способвыполненияоперации. Использованноеоборудование | Профессиявыпол-няющегооперацию |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | Контрольно-учетная |  | Осмотрподдонов с краской | Визуально | Заведую-щий складом |
| 2 | Перемещение |  | Перемещение крана к поддону с краской | Механизирован-ный, козловой кран КТ-5-16-7,1. Строп с 2 крюками | Крановщик |
| 3 | Строповочная |  | Застроповкаподдона с краской | Вручную | Стропаль-щик |
| 4 | Грузовая |  | Подъемподдона | Механизирован-ный, козловой кран, стропы | Крановщик |
| 5 | Перемещение |  | Перемещениеподдона к автомобилю | Механизирован-ный, козловой кран, стропы | Крановщик |
| 6 | Грузовая |  | Опускания и установка поддона на платформу автомобиля | Механизирован-ный, козловой кран, стропы | Крановщик |
| 7 | Строповочная |  | Отстроповкаподдона | Вручную. Переноснаялестница | Строполь-щик |
| 8 | Транспортная |  | Перевозки поддонов с краской к складу получателя | Механизирован-ный  Автомобиль-тягач IVECO Stralis AT 260S43 | Водитель |

Окончание таблицы 2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 9 | Контрольно-учетная |  | Осмотрподдонов с краской | Визуально | Водитель |
| 10 | Перемещение |  | Перемещение крана к автомобилю тягачу | Механизирован. Башенный кран, строп с 2 крюками. переноснаялестница | Крановщик |
| 11 | Строповочна |  | Застроповкаподдона с краской | Вручную | Стропаль-щик |
| 12 | Грузовая |  | Подъемпдодона | Механизирова-нный. Башенный кран. | Крановщик |
| 13 | Перемещение |  | Перемещениеподдона к автомобилю | Механизиров-анный. Башенный кран. | Крановщик |
| 14 | Грузовая |  | Опусканияподдона с краской на площадку | Механизирова-нный. Башенный кран. | Крановщик |
| 15 | Строповочная |  | Отстроповкаподдона | Вручную | Стропаль-щик |

Вопрос 2. Организация и эффективность централизованных перевозок.

В зависимости от функций, которые выполняют в транспортном процессе участвующие в нем стороны (грузоотправитель, грузополучатель и перевозчик), различают *централизованные* и *децентрализованные* перевозки.

*Централизованные перевозки* – это перевозки, при которых получатель груза не участвует в его перевозке, а только отвечает за выполнение разгрузочных работ.

При *децентрализованных перевозках* грузополучатель помимо организации получения груза подает заказ на ПС, обеспечивает погрузку груза и его экспедирование. Для этого он должен прибыть на пункт погрузки со своими грузчиками, погрузочно-разгрузочными механизмами (ПРМ), экспедиторами, своими или заказанными АТС.

*Методы организации централизованных перевозок*:

- отправительский,

- отраслевой,

- транспортный.

При *отправительском методе* все функции организации перевозок берет на себя грузоотправитель, который заказывает ПС на транспортном предприятии. Этот метод применяется при наличии крупного поставщика, который организует специальное подразделение по сбыту и доставке своей продукции многочисленным потребителям. Основным *преимуществом* данного метода является возможность эффективной организации погрузки ПС за счет согласования графиков производства продукции, ежедневных объемов сбыта и производительности ПРМ. *Недостатком* является невозможность эффективного использования ПС, так как при таком методе в основном могут применяться только маятниковые маршруты.

При *отраслевом методе* необходимо наличие дистрибьютора (поставщика), который организует сбыт продукции сходного назначения от разных производителей. В отличие от отправительского метода здесь предусматривается не только доставка заказанной продукции потребителю, но и ее завоз от различных производителей на склад, который используется для комплектования заказов. Тем самым расширяются возможности для более эффективного использования ПС.

При *транспортном методе* организатором централизованных перевозок является перевозчик или транспортно-экспедиционная организация. В этом случае организатор перевозок не привязан к какой-то конкретной продукции или производителю, а организует перевозки в соответствии с поступающими заказами. За счет этого существуют наиболее широкие возможности повышения эффективности использования ПС.

ТЭО

АТП

АТП

ГОП

АТП

склад

ГОП

ГПП

ГПП

ГПП

а) б) в)

ГОП – грузоотправной пункт

ГПП – грузоприемный пункт

ТЭО – транспортно-экспедиционная организация

а) отправительский метод;

б) отраслевой метод;

в) транспортный метод.

*Порядок подготовки централизованных перевозок.*

При подготовке централизованных перевозок необходимо выполнить следующие действия:

1. Провести обследование грузопотоков и выявить среди них наиболее стабильные.

2. Заключить договоры на перевозку грузов и транспортно-экспедиционные услуги.

3. Выбрать метод выполнения централизованных перевозок.

4. Разработать типовые маршруты перевозки грузов.

5. Проверить соответствие ПРМ обрабатываемым грузопотокам и условия выполнения ПРР требованиям охраны труда. Разработать совмещенные графики работы ПС и ПРМ.

6. Выбрать тип и рассчитать необходимое количество АТС. При необходимости совместно заключить договоры на использование ПС с другими АТП.

7. Выбрать методы контроля работы ПС. При необходимости совместно с грузовладельцами организовать линейные диспетчерские пункты.

8. Выбрать форму и установить порядок расчетов за перевозки.

Эффективность централизованных перевозок складывается из следующих факторов:

1. повышение коэффициента использования пробега за счет оптимизации маршрутов движения ПС;

2. повышение коэффициента использования грузоподъемности при перевозке мелкопартионных грузов за счет подгруппировки;

3. снижение времени на погрузку за счет более четкой организации работ.

Домашнее задание: Законспектировать. Результат работы присылать в виде скан копии (Вашего конспекта лекции) на электронную почту [senyaua@rambler.ru](mailto:senyaua@rambler.ru) до 15:00 28.09.2021