

ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
КОМИТЕТ ПО ОБРАЗОВАНИЮ
Санкт-Петербургское государственное бюджетное профессиональное
образовательное учреждение «Автомеханический колледж»

РАССМОТРЕНО И ПРИНЯТО

на заседании Педагогического Совета
СПб ГБПОУ «Автомеханический колледж»

РАССМОТРЕНО И ПРИНЯТО

на заседании Педагогического Совета
СПб ГБПОУ «Автомеханический колледж»

Протокол №10

«__ 16 __» __ 06 __ 20 __ 21 __ г

Протокол №10

«__ 16 __» __ 06 __ 20 __ 21 __ г

**МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
К ПРАКТИЧЕСКИМ ЗАНЯТИЯМ**
общепрофессионального цикла

<i>Специальность</i>	23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)(базовая подготовка)
<i>Дисциплина</i>	ОП.04 Транспортная система России
<i>Срок обучения</i>	3 года 10 месяцев

Сборник практических занятий учебной дисциплины разработан на основе Федерального государственного образовательного стандарта (далее ФГОС) по специальностям среднего профессионального образования (далее СПО), входящим в состав укрупнённой группы специальностей: 23.00.00 Техника и технологии наземного транспорта, 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) (базовая подготовка)

Организация-разработчик:

Санкт-Петербургское государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение «Автомеханический колледж»

Составитель:

Николаева Ирина Сергеевна, преподаватель СПб ГБПОУ «Автомеханический колледж»;

Бобуров Александр Владимирович, преподаватель СПб ГБПОУ «Автомеханический колледж»

РАССМОТРЕНА И РЕКОМЕНДОВАНА К УТВЕРЖДЕНИЮ на заседании Методической комиссии профессионального цикла «Техника и технологии наземного транспорта» СПб ГБПОУ «Автомеханический колледж»

СОДЕРЖАНИЕ

1. Пояснительная записка.....	4
-------------------------------	---

2. Перечень практических занятий.....	6
3. Подготовка и порядок проведения практических занятий.....	7
4. Информационное обеспечение обучения.....	7
5. Практическое занятие №1.....	8
6. Практическое занятие №2,3.....	9
7. Практическое занятие №4.....	11
8. Практическое занятие №5.....	12
9. Практическое занятие №6.....	14
10. Практическое занятие №7.....	15
11. Практическая работа №8.....	17
12. Практическое занятие №9.....	17
13. Практическое занятие №10.....	18
14. Практическое занятие №11.....	19
15. Практическое занятие №12.....	24
16. Практическое занятие №13.....	25

1. Пояснительная записка

Настоящие методические рекомендации предназначены для обучающихся, в качестве практического пособия при выполнении практических занятий по программе дисциплины ОП.04 Транспортная система России, по специальности СПО 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) (базовая подготовка)

Цель данных методических указаний:

- оказание помощи студентам в выполнении практических работ по дисциплине «Транспортная система России».

В результате проведения практических занятий по дисциплине ОП.04 Транспортная система России обучающиеся должны:

- знать:

структуру транспортной системы России, основные направления грузопотоков и пассажиропотоков.

- уметь:

давать краткую экономико-географическую характеристику техническому оснащению и сфере применения различных видов транспорта.

Критерии оценки ПЗ

Процент результативности (правильных ответов)	Оценка уровня подготовки	
	балл (отметка)	вербальный аналог
90 ÷ 100	5	отлично
80 ÷ 89	4	хорошо
60 ÷ 79	3	удовлетворительно
менее 60	2	неудовлетворительно

2. Перечень практических занятий

Наименование разделов, тем	№	Тема практических занятий	Кол-во часов
Раздел 1. Общие сведения о транспорте и транспортных системах.	1.	Практическое занятие № 1 Построение структурно-функциональной схемы транспортной системы.	2
Раздел 2. Основные направления грузовых и пассажирских потоков.	2,	Практическое занятие № 2 Определение сферы использования подвижного состава различных видов транспорта.	2
	3.	Практическое занятие № 3 Элементы транспортной системы Российской Федерации.	1
Раздел 3. Основные характеристики, техническое оснащение и сферы применения автомобильного транспорта.	4	Практическое занятие № 4 Автомобильная транспортная сеть Российской Федерации.	2
	5.	Практическое занятие № 5 Сферы применения автомобильного транспорта	1
Раздел 4. Основные характеристики, техническое оснащение и сферы применения различных видов транспорта	6.	Практическое занятие № 6 Структура транспортно-экспедиционных услуг.	2
	7.	Практическое занятие № 7 Преимущества и недостатки железнодорожного транспорта.	1
	8.	Практическое занятие № 8 Преимущества и недостатки автомобильного транспорта.	1
	9.	Практическое занятие № 9 Преимущества и недостатки водных видов транспорта.	2
	10.	Практическое занятие № 10 Сферы применения различных видов транспорта.	1
Раздел 5. Транспорт в условиях рыночной экономики.	11.	Практическое занятие № 11 Определение значения равномерности грузопотока.	1
	12.	Практическое занятие № 12 Построение структуры управления, функции и полномочия подразделений по видам транспорта, факторы конкурентоспособности перевозок.	1
	13.	Практическое занятие № 13 Основные условия выбора видов городского пассажирского транспорта.	1
Итого			18

3. Подготовка и порядок проведения практических занятий

Подготовка к проведению практических занятий включает подготовку преподавателя, обучающихся и помещения.

Подготовка преподавателя состоит из анализа форм и методов проведения данной работы и подготовки заданий для обучающихся. Подготовка обучающихся заключается в предварительном повторении теоретического материала и записи в тетрадях для практических работ темы, задания и порядка проведения практического занятия. В подготовку лаборатории входит проверка исправности оборудования, подготовка необходимого инвентаря, инструментов, и литературы. Затем преподаватель проводит *вводный инструктаж* о правилах техники безопасности при работе с оборудованием, инвентарем и инструментами. Обучающиеся закрепляются за отдельным рабочим местом, получают индивидуальные задания и приступают к работе, в процессе которой преподаватель обращает внимание обучающихся на правильность проведения работы, организацию и состояние рабочего места.

По окончании практической работы преподаватель оценивает работу обучающихся, учитывая правильность выполнения работы, своевременность окончания работы, аккуратность в процессе выполнения задания, поддержание чистоты рабочих мест; подводит итоги, отмечая положительные стороны и ошибки.

По окончании занятий обучающиеся убирают рабочее место.

Дежурная бригада проверяет качество уборки рабочих мест и производит уборку помещения.

Оценка за практическое занятие выставляется на основании результатов работы и отчета, в соответствии с критериями оценивания.

4. Информационное обеспечение обучения

Основные источники:

1. Солодкий А.И. Транспортная инфраструктура. Учебник и практикум. М.: Юрайт, 2019 г. ЭФУ

Дополнительные источники:

1. Бобуров А.В. Методические указания к практическим занятиям дисциплины ОП.04 Транспортная система России, специальность 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) (базовая подготовка), СПБ ГБПОУ «Автомеханический колледж», 2020 г.
2. Бобуров А.В. Методические указания по выполнению внеаудиторных самостоятельных работ ОП.04 Транспортная система России, специальность 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) (базовая подготовка), СПБ ГБПОУ «Автомеханический колледж», 2020 г.

2.

5. Практическое занятие №1

Тема: Построение структурно-функциональной схемы транспортной системы.

Цели: познакомиться со структурной схемой транспортной системы России.

Необходимые профессиональные компетенции для выполнения данной работы: (ПК 1.1-1,3., ПК 2.1-2.3)

Оборудование: Инструктивные карточки.

Теоретические сведения: Кроме деления на транспорт общего и необщего пользования, в некоторых случаях подразделяют транспорт на магистральный - синоним транспорта общего пользования, а немагистральный - необщего (например, промышленный транспорт - это транспорт немагистральный). С другой стороны, термин «магистральный транспорт» применяется для обозначения путей сообщения, связывающих крупные города и промышленные центры страны или крупного региона. В этом случае небольшие ответвления от основных магистралей, несмотря на то что они входят в состав сети общего пользования, не считаются звеньями магистрального транспорта и обычно именуется линиями местного значения.

В зависимости от целей экономического анализа транспорт общего пользования группируется следующим образом:

универсальный (железнодорожный, водный, автомобильный, воздушный) и специальный;

внутренний (осуществляющий перевозки внутри страны) и внешний (обычно морской, выполняющий перевозки не только внутри страны, но и за границу); круглогодичный (железнодорожный, автомобильный и т.д.) и сезонный (внутренний водный).

Любой вид транспорта располагает своей собственной системой показателей, которая сложилась исторически и отражает его уникальность и неповторимость, учитывает технико-экономические и другие особенности. Однако многие показатели являются общими для всех видов транспорта. Условно их можно разделить на следующие группы:

показатели перевозочной и погрузочно-разгрузочной работы (грузо и пассажирооборот, объём перевозок грузов и пассажиров, приведённый грузооборот, объём отправления, объём прибытия);

показатели материально-технической базы (протяжённость сети путей сообщения, её густота, суммарная грузоподъёмность или тоннаж транспортных единиц, суммарная энергетическая мощность активных транспортных единиц, пропускная и провозная способность элементов транспортной сети);

показатели эксплуатационной работы (средняя грузонапряжённость, средняя дальность перевозок, скорость доставки грузов, использование грузоподъёмности подвижного состава и время его оборота, среднесуточный пробег);

показатели экономической эффективности и финансовые (себестоимость, производительность труда, фондоотдача, фондёмкость, доходы, расходы, прибыль, рентабельность).

Важной характеристикой транспортных сетей является их территориальная организация, т.е. схема взаимного размещения отдельных элементов сети на различных иерархических уровнях.

Территориальную организацию, являющуюся продуктом длительной эволюции транспорта под влиянием экономических и - не в последнюю очередь - естественно-географических факторов, можно считать одним из показателей потенциальных возможностей путей сообщения.

Видовые особенности транспорта проявляются в существовании линейных и точечных

структур. Первые характерны для железнодорожного, автомобильного, трубопроводного и речного транспорта, вторые - для морского и воздушного транспорта.

Ход работы: Повторив теоретический материал:

1. Постойте структурную схему транспортной системы.
2. Дайте характеристику транспорту общего и необщего пользования.
3. В чём разница и особенности магистрального и немагистрального транспорта.
4. На какие группы разделяют показатели работы транспорта?
5. Какие функции и задачи управления на транспорте вам известны?

6. Практическое занятие №2,3

Тема: Определение сферы использования подвижного состава различных видов транспорта. Элементы транспортной системы Российской Федерации.

Цели: знать сферы использования подвижного состава различных видов транспорта и элементы транспортной системы;

Необходимые профессиональные компетенции для выполнения данной работы: (ПК 1.1-1,3., ПК 2.1-2.3)

Оборудование: Инструктивные карточки.

Теоретические сведения: Осуществление перевозок различными видами транспорта зависит от целого ряда факторов, основными из которых являются следующие:

характер и уровень развития материально-технической базы конкретного вида транспорта, определяющие его возможности освоения предъявляемых перевозок;

размещение транспортных средств и сети видов транспорта относительно предприятий и населенных пунктов;

организация перевозочного процесса, регулярность перевозок, сроки доставки грузов и пассажиров.

Каждый вид транспорта обладает характерными, только ему присущими особенностями в размещении, техническом оснащении, провозных возможностях, разновидности подвижного состава и т.д. Для определения сфер экономически целесообразного использования того или иного вида транспорта необходимо учитывать, как общехозяйственные, так и специфические транспортные факторы.

К общехозяйственным факторам относятся:

размещение и размеры производства и потребления, определяющие объемы и направление перевозок и грузопотоков;

номенклатура выпускаемой продукции, определяющая тип подвижного состава и ритмичность его работы;

состояние запасов товарно-материальных ценностей, которое определяет срочность доставки грузов и т.д.

К специфическим транспортным факторам относятся:

размещение сети путей сообщения;

условия эксплуатационной работы, в том числе сезонность и ритмичность работы;

пропускная и провозная способности;

техническая вооруженность;

система организации транспортного процесса.

При сравнении вариантов перевозок различными видами транспорта основными показателями являются:

уровень эксплуатационных расходов (себестоимость перевозок);

капитальные вложения;

скорости движения и сроки доставки;

наличие провозной и пропускной возможностей;

маневренность в обеспечении перевозок в различных условиях;

надежность и бесперебойность перевозок, их регулярность;

гарантии сохранности перевозимых грузов и багажа; условия эффективного использования транспортных средств, механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных работ.

Величина этих показателей на каждом виде транспорта различна. Она зависит от мощности и структуры грузопотоков, дальности перевозок, величины отправок, типа подвижного состава, материально-технической базы вида транспорта и ряда других факторов.

Ход работы: Изучив теоретический материал ответить на вопросы.

1. Классификация транспортных услуг по организации процессов в транспортной отрасли.
2. Перечислите и дайте определения основным элементам в транспортной системе. Приведите примеры по известным вам видам транспорта.
3. Характеристика видов транспорта в транспортной системе.

Ответить на вопросы теста «Классификация подвижного состава». Выберите правильные ответы:

1. Что входит в понятие подвижной состав?

1. Погрузочно-разгрузочные механизмы;
2. Тара и маркировка;
3. Средства сообщения;
4. Гаражи, парки, депо.

2. Какой подвижной состав называют универсальным?

1. Бортовые платформы;
2. Карьерные транспортные средства;
3. Вездеходы;
4. Самопогрузчики.

3. Какой подвижной состав называют специальным?

1. Краны;
2. Автопоезда;
3. Фургоны;
4. Самосвалы.

4. Какой подвижной состав называют специализированным?

1. Тягачи;
2. Городской;
3. Грузопассажирский;
4. Амфибии.

5. Преимущества специализированного подвижного состава:

1. Сокращаются порожние пробеги;
2. Уменьшаются затраты на ТО, ТР;
3. Стоимость подвижного состава;
4. Повышается сохранность грузов.

6. Назначение самосвальных автомобилей:

1. Перевозка штучных грузов;
2. Механизированная погрузка-выгрузка;
3. Перевозка навалочных грузов;
4. Универсальная перевозка.

7. Назначение автомобилей фургонов:

1. Универсальная перевозка.
2. Продовольственные и промышленные товары, требующие специальных условий;
3. Опасные самовозгорающиеся вещества;

4. Продовольственные и промышленные товары, не требующие специальных условий.

8. Какие качества подвижного состава влияют на срочность доставки грузов и пассажиров?

1. Долговечность;
2. Простота обслуживания;
3. Техническая скорость;
4. Удобство использования.

9. Факторы, влияющие на эффективность использования подвижного состава:

1. Условия эксплуатации;
2. Условия выполнения ТО, ТР;
3. Требования грузоотправителя;
4. Требования грузополучателя.

10. Факторы, влияющие на выбор подвижного состава:

1. Дорожные условия;
2. Срочность доставки;
3. Вид груза;
4. Дальность перевозки.

7. Практическое занятие №4

Тема: Транспортная сеть Российской Федерации.

Цели: знать элементы системы путей сообщения и транспортной сети.

Необходимые профессиональные компетенции для выполнения данной работы: (ПК 1.1-1,3., ПК 2.1-2.3)

Оборудование: Инструктивные карточки.

Ход работы: Изучив теоретический материал ответить на вопросы:

1. Что называют транспортной сетью, как её разделяют?
2. Укажите основные показатели работы транспортной сети.
3. Транспортные коридоры и узлы, их роль и значение в транспортной системе РФ.
4. Транспортно-дорожный комплекс (ТДК) и его значение в транспортной системе РФ.

Ответить на вопросы теста «Транспортный процесс». Выберите правильные ответы:

1. Что входит в понятие транспортный процесс?

1. Перемещение грузов;
2. Перемещение пассажиров;
3. Перемещение грузов и пассажиров;
4. Погрузка и выгрузка.

2. Из каких элементов состоит транспортный процесс?

1. Технические устройства и сооружения;
2. Подвижной состав;
3. Погрузка, движение, разгрузка;
4. Маршруты перевозок.

3. Какова роль и значение транспорта?

1. Повышение скорости доставки;
2. Рыночные отношения;
3. Расход энергетических ресурсов;
4. Обеспечивает развитие государство.

4. Что является продукцией транспорта?

1. Погрузка и разгрузка;
2. Перемещение грузов и пассажиров;

3. Подвижной состав и механизмы для погрузки-выгрузки;
 4. Упаковка и маркировка.
- 5. Особенности транспортной продукции:**
1. Неотделима от транспортного производства;
 2. Подвижной состав и ГСМ;
 3. Создание новой продукции;
 4. Производится внутри транспортного предприятия.
- 6. Что входит в понятие средства сообщения?**
1. Путепроводы и мосты;
 2. Магистральные линии;
 3. Погрузочно-разгрузочные механизмы;
 4. Подвижной состав.
- 7. Что входит в понятие пути сообщения?**
1. Трассы, дороги, воздушный коридор, морские линии.
 2. АТП, СТО, АЗС;
 3. Вокзалы, станции, порт;
 4. Транспортные узлы.
- 8. Что входит в понятие технические сооружения на транспорте?**
1. СТО, гаражи, станции;
 2. Погрузочно-разгрузочные механизмы;
 3. Средства связи и сигнализации;
 4. Транспортные коридоры.
- 9. Что входит в понятие технические устройства на транспорте?**
1. Тоннели и эстакады;
 2. Прицепы и полуприцепы;
 3. Терминалы и склады;
 4. Погрузочно-разгрузочные механизмы.
- 10. Задачи развития транспорта:**
1. Накопление транспортной продукции;
 2. Увеличение затрат на перевозки;
 3. Реконструкция изношенного подвижного состава;
 4. Совершенствование рынка транспортных услуг.

8. Практическое занятие №5

Тема: Сферы применения автомобильного транспорта

Цели: знать сферы применения автомобильного транспорта

Необходимые профессиональные компетенции для выполнения данной работы: (ПК 1.1-1,3., ПК 2.1-2.3)

Оборудование: Инструктивные карточки.

Теоретические сведения: Автомобильный транспорт относится к динамично развивающимся видам транспорта.

В условиях России, в отличие от европейских стран и США, автомобильный транспорт используется в основном для перевозки небольших потоков грузов на короткие и средние расстояния. Средняя дальность перевозки 1 т груза составляет всего 24 км. Это связано со сравнительно высокой себестоимостью данного вида транспорта и его малой грузоподъемностью.

К достоинствам автомобильного транспорта следует отнести высокую скорость и высокую маневренность автотранспортных средств, позволяющую осуществлять перевозку грузов и пассажиров «от двери до двери» без промежуточных погрузочно-разгрузочных операций и пересадки пассажиров, а значит и без дополнительных затрат на эти операции.

Наряду с этим у автотранспорта есть и большой недостаток - сравнительно высокие себестоимость и удельная энергоёмкость грузовых перевозок, которые значительно выше по сравнению с железнодорожным и водным транспортом.

Высокий уровень себестоимости автоперевозок в России - результат не только малой грузоподъемности автомобиля как единицы подвижного состава (в сравнении с грузоподъемностью грузового поезда, морского и речного судна), но и следствие отсутствия развитой сети автодорог высокого технического класса (и связанный с этим повышенный износ автомашин, расход топлива и др.) и рациональной структуры автопарка (не хватает автомобилей малой и большой грузоподъемности, что оказывает отрицательное влияние на производительность труда при автоперевозках).

Сфера применения автомобильного транспорта чрезвычайно широка. Автомобили выполняют большую часть городских, пригородных и короткобежных внутрирайонных грузовых перевозок. Они подвозят грузы от производителей продукции к станциям железных дорог, речным пристаням, морским портам и развозят от них к потребителям. Таким образом, автомобильный транспорт может участвовать в перевозках одного и того же груза несколько раз. Поэтому его доля в перевозках грузов чрезвычайно велика и составляет почти 80% от общего объема перевозок грузов всеми видами транспорта.

Дальние межрайонные перевозки автомобильный транспорт осуществляет в тех случаях, когда-либо другие виды транспорта отсутствуют (например, в северных и восточных районах страны), либо грузы относятся к ценным или скоропортящимся (перевозки фруктов, овощей и пр.).

Обеспеченность автодорогами с твердым покрытием служит важным показателем развития транспорта в стране.

Основу автодорожной сети России общей протяженностью 929 тыс. км (из них длина шоссейных дорог общего пользования - 574 тыс. км, ведомственных - 355 тыс. км) формируют дороги с твердым покрытием, доля которых составляет 3/4.

В России 40% сельских населенных пунктов не имеют связи с сетью путей сообщения общего пользования. Качество автодорожной сети невысокое: 11% автодорог - грунтовые, 1/3 дорог, имеющих твердое покрытие, - гравийные, щебеночные, шлаковые и булыжниковые, они не соответствуют техническим нормам. Такие дороги быстро изнашиваются и требуют ремонта, а в условиях экономического кризиса ремонтные работы имеют тенденцию к сокращению.

Однако протяженность автодорог соответствующего современным требованиям технического уровня исчисляется лишь первыми десятками тысяч километров, поэтому проблема создания современной сети автодорог остается для России одной из наиболее актуальных.

Особая роль автодорог состоит в том, что они в большей степени, чем другие пути сообщения, обеспечивают перевозки пассажиров с трудовыми, культурно-бытовыми, административными и другими целями. Доведение автодорог с твердым покрытием до каждого населенного пункта, необходимое по социальным соображениям, является одновременно и обязательным условием ликвидации экономических потерь от бездорожья. Данный принцип необходимо рассматривать как один из основных при развитии сети дорог общего пользования. Поэтому проблема развития автодорожной сети России включает в себя и задачу значительного увеличения протяженности автодорог с твердым покрытием (по некоторым оценкам до двукратного уровня).

Автомобильный транспорт широко применяется как для внутрипроизводственных (технологических) перевозок, так и для доставки грузов из пунктов производства в пункты потребления продукции. Поэтому в структуре перевозок основное значение имеют строительные грузы (в том числе кирпич и цемент), вскрышные породы и грунт, хлебные грузы, черные металлы, лесные грузы, товары народного потребления.

Автомобильный транспорт (автобусы) выполняет основной объем пассажирских перевозок - почти 90% от всех перевозок пассажиров основными видами магистрального

транспорта. Однако основная их часть - около 80% - приходится на внутригородские перевозки. Доля пригородных поездок составляет 18%, а междугородных - лишь 2%. В последние годы в крупных городах резко возрастает парк индивидуальных легковых автомобилей, что приводит к увеличению их доли в пассажирских перевозках. Также необходимо учесть, что в России производится только 10-12% грузовых автомобилей и автобусов от уровня производства в бывшем СССР. Это в ближайшем будущем осложнит развитие автомобильного транспорта.

Ход работы: Изучив теоретический материал ответить на вопросы:

1. Укажите специфические показатели оценки работы автомобильного транспорта.
2. Укажите критерии качества пассажирских перевозок.
3. Укажите критерии качества грузовых перевозок.

1. К особенностям автомобильного транспорта относятся:

1. высокая провозная и пропускная способность;
2. низкая энергоёмкость и стоимость перевозок;
3. возможность перевозки без перегрузки и промежуточного складирования;
4. значительная экологическая нагрузка на окружающую среду;
5. сравнительно высокая себестоимость.

2. Назначение самосвальных автомобилей:

5. Перевозка штучных грузов;
6. Механизированная погрузка-выгрузка;
7. Перевозка навалочных грузов;
8. Универсальная перевозка.

3. Назначение автомобилей фургонов:

5. Универсальная перевозка.
6. Продовольственные и промышленные товары, требующие специальных условий;
7. Опасные самовозгорающиеся вещества;
8. Продовольственные и промышленные товары, не требующие специальных условий.

9. Практическое занятие №6

Тема: Структура транспортно-экспедиционных услуг.

Цели: знать структуру и классификационные признаки транспортно-экспедиционных услуг.

Необходимые профессиональные компетенции для выполнения данной работы: (ПК 1.1-1.3., ПК 2.1-2.3)

Оборудование: Инструктивные карточки.

Теоретические сведения: В общем случае транспортно-экспедиционное обслуживание заключается в том, что груз принимается от грузовладельца, подготавливается к транспортированию и загружается в транспортное средство, перегружается с одного вида транспорта на другой, если это требуется, хранится в надлежащем месте, выгружается из транспортного средства и сдается получателю.

Под транспортным обслуживанием подразумевается деятельность, направленная на осуществление доставки груза и выполнение погрузочно-разгрузочных работ (ПРР) на всем протяжении перевозки от грузоотправителя до грузополучателя. Погрузочно-разгрузочные операции являются обязательными элементами процесса доставки грузов и выполняются непосредственно на территории клиентов, в распределительных центрах, на транспортных узлах, а также при перегрузке продукции с одного вида транспорта на другой.

Экспедиционное обслуживание — деятельность, обеспечивающая своевременную и качественную доставку груза потребителю и включающая в себя подготовительно-заключительное обслуживание, складские работы и экспедиционные услуги.

Подготовительно-заключительное обслуживание является элементом технологического процесса доставки груза и включает в себя подачу подвижного состава (ПС) к месту погрузки, подготовку груза к перевозкам (приведение груза в транспортабельное состояние, нанесение маркировки, проверка качества и количества груза, взвешивание, выделение контейнеров, поддонов и т. п.), прием и сдачу груза.

Складские работы выполняют на контейнерных и грузовых площадках транспортных узлов, в складских помещениях, а также в распределительных центрах. Необходимость в складских операциях чаще всего обусловлена значительной неравномерностью поступления грузов на транспортные узлы, что вызывает необходимость в постепенном накоплении грузов и их группировке по маршрутам перевозок. Кроме того, имеет место обратная ситуация, когда возникнет необходимость в расформировании крупных партий в мелкие отправки для последующей доставки потребителям.

Ход работы: Изучив теоретический материал ответить на вопросы:

1. Дать определение транспортно-экспедиционного обслуживания.
2. Что называется транспортно-экспедиционной операцией?
3. Что называется транспортно-экспедиционной услугой?
4. На какие основные группы можно разделить субъекты транспортно-экспедиционного обслуживания?
5. Укажите правовые источники, регламентирующие транспортно-экспедиционную деятельность.

10. Практическое занятие №7

Тема: Преимущества и недостатки железнодорожного транспорта.

Цели знать показатели, преимущества и недостатки железнодорожного транспорта

Необходимые профессиональные компетенции для выполнения данной работы: (ПК 1.1-1,3., ПК 2.1-2.3)

Оборудование: Инструктивные карточки.

Теоретические сведения: Ведущая роль железных дорог на транспортном рынке страны объясняется следующими преимуществами:

- массовостью перевозок и высокой провозной способностью железных дорог;
- независимостью от климатических условий, что обеспечивает ритмичность перевозок и регулярность отправок;
- большой грузоподъемностью и вместимостью подвижного состава;
- универсальностью подвижного состава для перевозок различных родов грузов;
- наличием специализированного подвижного состава для перевозки массовых грузов (вагоны-ковши для жидкого металла, шлака, битума и других грузов, требующих предварительного подогрева перед разгрузкой; цистерны для перевозки пылевидных грузов, полувагоны с разгрузкой через донные люки и др.);
- возможностью прямой схемы физического распределения «от двери до двери» для крупных промышленных и перерабатывающих предприятий;
- относительно невысокой стоимостью транспортировки.

Но железнодорожный транспорт наряду с массой преимуществ имеет и свои недостатки:

- высокую стоимость погрузочно-разгрузочных работ;
- низкую маневренность и мобильность - перевозка мелких партий груза требует доставки автомобильным видом транспорта;
- высокую капиталоемкость основных средств производства. Предприниматели-грузовладельцы должны при планировании перевозок обосновать технико-экономическую эффективность использования транспортных средств. В частности, не рекомендуются:

- встречные перевозки - перевозки одинаковых или однородных грузов в направлениях, встречных основному потоку этих грузов;
- излишне дальние перевозки, т. е. перевозки на расстояния, превышающие установленные схемы;
- перевозки, которые целесообразно осуществлять водным, автомобильным, трубопроводным транспортом или в смешанном сообщении;
- повторные перевозки однородных (взаимозаменяемых) грузов, за исключением перевозок таких грузов с баз длительного хранения, с баз подгруппировки или предприятий, выполняющих эти функции.

Грузовые перевозки на железнодорожном транспорте подразделяются с ледующим образом:

- местное сообщение - в пределах одной железной дороги;
- прямое сообщение - в пределах одной или нескольких железных дорог по одному перевозочному документу;
- прямое смешанное сообщение - при перевозке комбинируются несколько видов транспорта (железнодорожно-водное, железнодорожно- автомобильное, железнодорожно-водно-автомобильное и др.);
- прямое международное сообщение - осуществляется при перевозке с участием дорог двух и более государств, но по одному перевозочному документу.

Железнодорожные перевозки грузов также различаются по скорости доставки:

- грузовой скоростью перевозят большую часть номенклатуры грузов, не требующих особых условий доставки;
- пассажирской скоростью (в багажном отделе) перевозят, как правило, почту, периодическую печать и вещи пассажиров;
- большой скоростью перевозят скоропортящийся груз, требующий оперативной транспортировки.

Ход работы: Изучив теоретический материал ответить на вопросы:

1. Укажите специфические показатели оценки работы железнодорожного транспорта.
2. Укажите преимущества и недостатки железнодорожного транспорта.

Практическое занятие №8

Тема: Преимущества и недостатки автомобильного транспорта.

Цели знать показатели, преимущества и недостатки автомобильного транспорта.

Необходимые профессиональные компетенции для выполнения данной работы: (ПК 1.1-1,3., ПК 2.1-2.3)

Оборудование: Инструктивные карточки.

Теоретические сведения: Автомобильный транспорт на сегодняшний день позволяет наиболее удобным и доступным способом осуществлять грузоперевозки по России, цены на данный вид транспортировки выгодно отличаются от стоимости перевозок прочими видами транспорта.

Современные грузовые автомобили превратились в многофункциональные, удобные, вместительные транспортные средства, отличающиеся при этом достаточной грузоподъемностью и маневренностью. Грузовику не требуются рельсы, как например поезду, он может менять свой маршрут исходя из требований заказчика или для оптимизации затрат.

Возможность перевозки самых различных грузов обусловлена большим разнообразием типов и видов грузового автотранспорта, его моделей и комплектаций. Небольшие Бычки или Газели показывают себя с лучшей стороны во время офисных или квартирных переездов, в то время как, мощные седельные тягачи занимаются транспортировкой тяжелых или крупногабаритных грузов, а также скоропортящихся товаров в специализированных прицепах-рефрижераторах. Для перевозки опасных грузов используется специальный транспорт, в конструкцию которого внесены изменения, позволяющие избежать или минимизировать ущерб при потенциальном взрыве или возгорании.

Естественно, у автомобильного транспорта существуют недостатки, главным из которых можно назвать их ограниченную и относительно небольшую грузоподъемность. Тем не менее, эта проблема решается благодаря использованию нескольких машин (автопоездов) для перевозки крупных партий товара. Еще один серьезный недостаток грузового автотранспорта – ограничения на его перемещения на территориях городов, а также запрет на проезд крупнотоннажных автомобилей по трассам федерального назначения при температуре выше плюс тридцати градусов.

И несмотря на это, автомобильный транспорт был, остается и еще долго будет одним из лучших способов грузоперевозок по России.

Ход работы: Изучив теоретический материал ответить на вопросы:

1. Укажите специфические показатели оценки работы автомобильного транспорта.
2. Укажите преимущества и недостатки автомобильного транспорта.

12. Практическое занятие №9

Тема: Преимущества и недостатки водных видов транспорта.

Цели: знать показатели, преимущества и недостатки водных видов транспорта.

Необходимые профессиональные компетенции для выполнения данной работы: (ПК 1.1-1,3., ПК 2.1-2.3)

Оборудование: Инструктивные карточки.

Теоретические сведения: Морской и внутренний водный транспорт обладают целым рядом схожих черт, вследствие чего оба эти вида удобно рассмотреть совместно.

Внутренний водный (или речной) транспорт специализируется в основном на перевозках минерально-строительных грузов (3/4 всех грузов) и сезонных грузов – зерна, овощей и бахчевых. Перевозятся также лесные и нефтяные грузы. Более 2/3 всего грузооборота приходится на Волго-Камский бассейн. Важную роль речной транспорт играет в тех районах, где иные виды транспорта отсутствуют, например, на Крайнем Севере. Лена, Енисей, Обь выступают как основные транспортные магистрали для целого ряда районов Сибири и Дальнего Востока.

Морской торговый флот обслуживает в основном внешнюю торговлю. Для перевозок внутри страны (каботажное плавание) он используется незначительно. В Советском Союзе доля морских перевозок в общем объеме перевозок экспортно-импортных грузов в отдельные периоды достигала 80%. К настоящему времени эта доля сократилась с 80% до 12%, а сам флот уменьшился практически наполовину. Значительную долю российских экспортно-импортных перевозок теперь выполняют иностранные морские суда, а также зарубежные автомобильные перевозчики. Впрочем, неблагоприятные времена переживает и международный морской флот в целом. Увеличение флота в последние годы явно превышает рост спроса на морские перевозки. В перспективе это грозит падением тарифов и кризисными явлениями в этой транспортной отрасли.

Преимущества и недостатки морского и внутреннего водного транспорта.

А. Низкая себестоимость перевозок на дальние расстояния при высокой провозной и пропускной способности. Для морского транспорта следует отметить также возможность межконтинентальных перевозок.

В. Низкая скорость доставки грузов. Зависимость от времени года, климатических и навигационных условий. Для внутреннего водного транспорта имеет также значение глубина фарватера и направление движения по руслу реки. Невысокая сохранность груза.

Ход работы: Изучив теоретический материал ответить на вопросы:

1. Укажите специфические показатели оценки работы морского транспорта.
2. Укажите преимущества и недостатки морского транспорта.
3. Укажите специфические показатели оценки работы речного транспорта.
4. Укажите преимущества и недостатки речного транспорта.

13. Практическое занятие №10

Тема: Сферы применения различных видов транспорта

Цели: знать технологию и организацию транспортного процесса, виды сообщений;
- уметь определять сферу эффективного использования различных видов транспорта.

Необходимые профессиональные компетенции для выполнения данной работы: (ПК 1.1-1,3., ПК 2.1-2.3)

Оборудование: Инструктивные карточки.

Теоретические сведения: Каждый вид транспорта обладает особенностями своего функционирования, определяемыми характеристиками транспортных средств и путей сообщений. Особенности каждого вида транспорта определяют рациональные сферы его использования, поэтому можно говорить об относительно слабой конкуренции различных видов транспорта между собой.

В ряде случаев может стоять выбор между автомобильным и железнодорожным транспортом (в случае перевозок на расстояния до 1000-1500 км) или о конкуренции воздушного и автомобильного транспорта (при перевозках срочных, скоропортящихся и ценных грузов). При перевозках массовых и относительно малоценных грузов (руды, строительные материалы, наливные грузы) некоторую конкуренцию друг другу могут составить водный и железнодорожный транспорт, но по стоимости доставки преимущество имеет обычно водный транспорт.

Вместе с тем имеет место и вытеснение одного вида транспорта другим. Автомобильный транспорт вытесняет железнодорожный при перевозках на дальние расстояния (за счет своих преимуществ по скорости доставки, несмотря на более высокую стоимость), а железнодорожный транспорт вытесняет автомобильный даже при относительно небольших расстояниях перевозки, если законодательно ограничивается экологическая нагрузка на окружающую среду.

Железнодорожный транспорт обычно используют на массовых и регулярных перевозках на дальние расстояния.

Морской транспорт, наряду с речным, является одним из древнейших в истории человечества, использовавшимся для массовых перевозок грузов. Он выполняет международные грузовые перевозки, а каботажный морской флот — перевозки между пунктами побережья России, в основном на Дальнем Востоке.

Речной транспорт предпочтителен для перевозки малоценных массовых грузов, когда не ставится задача обеспечить минимальное время в пути и высокую сохранность перевозимого груза. Он незаменим для перевозки различных строительных материалов. Доставленные строительные материалы (обычно песок, щебень, известняк, песчаногравийная смесь и т.п.) можно выгрузить практически в любом месте на берегу, при необходимости углубив дно водоема.

Автомобильный транспорт обеспечивает подвоз грузов к магистральному транспорту, то есть обеспечивает функционирование других видов транспорта. Автомобильный транспорт вне конкуренции при доставке небольших партий груза (от нескольких

килограммов до 20 — 40 тонн), особенно когда требуется обеспечить высокую скорость доставки.

Ход работы: Изучив теоретический материал ответить на вопросы:

1. Что такое транспортное сообщение?
2. Приведите примеры различных видов сообщения.
3. Что такое тарифная ставка на перевозки, как их дифференцируют, кто устанавливает и контролирует?
4. Методы выбора вида транспорта.
5. **Вывод:** сфера эффективного использования различных видов транспорта зависит:

14. Практическое занятие №11

Тема: Определение значения равномерности грузопотока.

Цели: знать критерии выбора доставки.

Необходимые профессиональные компетенции для выполнения данной работы: (ПК 1.1-1,3., ПК 2.1-2.3)

Оборудование: Инструктивные карточки.

Теоретические сведения: Уточнение величины расчетных суточных грузопотоков производится двумя способами: на основе определения коэффициента неравномерности внешнего грузопотока и с помощью метода превышения средних значений.

Для определения коэффициента неравномерности внешнего грузопотока прибытия (или отправления) грузов со склада используются следующие методы:

расчет на основе максимально возможного грузопотока;

расчет с применением статистических показателей.

По первому методу коэффициент неравномерности грузопотока, прибывающего на склад, определяют по формуле:

$$k_{пр} = Q_{стmax} / (5) \quad (5)$$

где $Q_{стmax}$ – максимальный суточный грузопоток, который наблюдался за определенный, достаточно длительный период времени (например, за год), т/сут.;

– средний суточный грузопоток по прибытию груза на склад, определяемый по формуле (1), т/сут.

При применении второго метода используются статистические данные по грузопотоку за длительный период времени (число величин в статистической выборке должно составлять не менее 50-60).

Полученные статистические данные обрабатываются в табличной форме (табл. 2)

Таблица 2

Форма таблицы для определения коэффициента неравномерности грузопотока, прибывающего на склад

№ интервала	Интервалы $Q_i' - Q_i''$	Средняя величина в интервал \bar{Q}_i	Частота попадания в интервал n_i	Относительная частота попадания в интервал $f_i = n_i/m$	Накопленная относительная частота $F_i = F_{i-1} + f_i$	Отклонения от средней $-M[Q]$
1	2	3	4	5	6	7
1.						
2.						

...						
k						
			$\sum n = m$	$\sum f_i = 1,000$		

Число интервалов k значений случайной величины грузопотока обычно принимается равным 8-15. Для учебной задачи количество интервалов может быть сокращено до 5. Начало первого интервала принимается равным минимальному значению грузопотока: $Q_1 = Q_{\min}$.

Величина интервала определяется по формуле:

$$\Delta Q = (Q_{\max} - Q_{\min}) / k \quad (6)$$

где Q_{\max}, Q_{\min} – максимальное и минимальное значения случайной величины в статистической выборке.

Начало каждого последующего интервала величин грузопотоков принимается равным концу предыдущего интервала $Q_i' = Q_{i-1}''$. Конец каждого i-го интервала (кроме последнего), определяется по формуле:

$$Q_i'' = Q_i' + \Delta Q, \text{ т/сут.} \quad (7)$$

где Q_i' – начальная величина i-го интервала;

ΔQ – величина интервала значений грузопотока.

Конец последнего, k-го интервала принимается равным максимальной величине грузопотока в статистической выборке: $Q_k'' = Q_{\max}$.

Средняя величина грузопотока в i-м интервале (столбец 3) определяется по формуле: $= \frac{1}{2} (Q_i' + Q_i'')$, т/сут. (8)

где Q_i', Q_i'' – величина начала и конца i-го интервала, т/сут.

В столбце 4 записывается число n_i случаев, когда величина грузопотока попала в соответствующий i-й интервал. Сумма по этому столбцу должна быть равна общему числу величин в статистической выборке m.

В столбце 5 определяется относительная частота попадания случайной величины грузопотока в соответствующий i-й интервал: $f_i = n_i / m$.

В столбце 6 записывается накопленная относительная частота F_i попадания случайной величины v_i -й интервал, начиная от первого до i-го интервала включительно:

(9)

Для определения величины математического ожидания грузопотока $M[Q]$, используемой в столбцах 7 и 8, применяется формула

(10)

На основании значений столбца 8 производится расчет дисперсии случайной величины грузопотока:

(11)

где k – число интервалов значений случайной величины суточного грузопотока;

- средняя величина грузопотока в i-м интервале;

Таким образом, значение коэффициента неравномерности $k_{\text{пр}}$ может быть определено по формуле:

$$k_{\text{пр}} = 1 + v[Q] \quad (12)$$

где $v[Q]$ - коэффициент вариации грузопотока, вычисляемый как:

$$v[Q] = \sigma[Q] / M[Q] \quad (13)$$

В этой формуле $\sigma[Q]$ - среднее квадратическое отклонение:

(14)

Далее величины расчетных суточных грузопотоков корректируются с учетом уточненного коэффициента неравномерности внешнего грузопотока с использованием формул (3) и (4).

Использование метода превышения средних значений позволяет корректировать расчетную величину суточного грузопотока без предварительного вычисления коэффициента неравномерности.

Ход работы: Изучив теоретический материал ответить на вопросы:

1. Виды планирования перевозок, критерии выбора доставки.
2. Что учитывают коэффициенты неравномерности перевозок.

Ответить на вопросы теста:

1. Что не определяет выбор перевозчика в цепи поставок:

1. определение вида транспорта;
2. выбор оператора перевозки (транспортно-экспедиционного предприятия);
3. выбор типа транспортного средства;
4. назначение водителя, управляющего транспортным средством.

2. Выбор способа транспортного обеспечения наиболее часто производят по следующим критериям:

1. принадлежность транспортного средства;
2. минимум затрат на перевозку;
3. привлекательность транспорта по желанию клиента;
4. по видам сообщения.

3. Выбор способа транспортного обеспечения наиболее часто производят по следующим критериям:

1. минимальное время доставки;
2. по провозной и пропускной способности;
3. организационно-правовая форма деятельности перевозчика;
4. по видам сообщения.

4. Выбор способа транспортного обеспечения:

1. всегда производят по нескольким критериям;
2. осуществляют, используя только один критерий;
3. в зависимости от условий перевозки производят либо по одному, либо по нескольким критериям;
4. осуществляют исходя из пожеланий клиента.

5. Упрощая задачу выбора способа транспортного обеспечения, обычно многообразие возможных критериев оценивают с точки зрения:

1. вместимости транспортных средств;
2. суммарных затрат на доставку;
3. количества транспортных услуг в процессе доставки;
4. расстояния перевозки.

6. Низкая надежность транспортировки может быть оценена клиентом:

1. по времени прибытия;
2. превышением расхода топлива по отношению к норме;
3. недоиспользованием вместимости транспортного средства;
4. затратами на транспортировку.

7. Соответствие выбранного вида транспорта критерию минимума времени доставки может быть оценено:

1. затратами из-за ожидания прибытия;
2. максимально возможной скоростью транспортного средства, установленной его техническими характеристиками;
3. длительностью нахождения в пути;
4. затратами из-за прибытия позже, чем это требуется потребителю.

8. Для выбора способа транспортного обеспечения:

1. в зависимости от обстоятельств можно применять либо количественные, либо качественные оценки;
2. используют только экономические показатели;
3. всегда используют только качественные оценки типа «больше-меньше», «дороже-дешевле»;
4. проводится детальный расчет значения критериев для анализируемых вариантов.

9. Перечень факторов, учитываемых компаниями при выборе перевозчика:

1. не может быть менее двух или трех факторов (показателей);
2. базируется только на стоимости перевозки;
3. может насчитывать от одного до нескольких десятков факторов;
4. не должен превышать пяти наименований.

10. Конкуренцию различных видов транспорта между собой можно охарактеризовать:

1. как острую, поскольку предложение на рынке транспортных услуг постоянно превышает спрос;
2. как высокую в связи с наличием большого количества компаний, организующими транспортный процесс;
3. как относительно слабую в связи с тем, что у каждого вида транспорта имеются свои рациональные сферы использования;
4. как подверженную сезонным колебаниям в зависимости от активности потребительского спроса.

11. Конкуренцию друг другу при перевозке грузов чаще составляют:

1. автомобильный и железнодорожный транспорт;
2. водный и железнодорожный транспорт;
3. воздушный и железнодорожный транспорт;
4. автомобильный и воздушный транспорт.

12. Конкуренция между воздушным и автомобильным транспортом обычно проявляется:

1. на расстояниях перевозки до 1000-1500 км;
2. при ограничении экологической нагрузки на окружающую среду;
3. при организации массовых перевозок;
4. по скоростным параметрам.

13. Конкуренция между железнодорожным и автомобильным транспортом обычно проявляется:

1. по скоростным параметрам;
2. при ограничении экологической нагрузки на окружающую среду;
3. при организации массовых перевозок;
4. на расстояниях перевозки до 1000-1500 км.

14. Конкуренция между железнодорожным и речным транспортом обычно проявляется:

1. при перевозках скоропортящихся и ценных грузов;
2. при ограничении экологической нагрузки на окружающую среду;
3. при перевозке массовых и малоценных грузов;
4. на расстояниях перевозки до 1000-1500 км.

15. На массовых и регулярных перевозках на дальние расстояния предпочтительнее использовать:

1. авиационный транспорт;
2. автомобильный транспорт;
3. водный (морской и речной) транспорт;
4. железнодорожный транспорт.

16. Для перевозки малоценных массовых грузов предпочтительнее использовать:

1. водный (морской и речной) транспорт;
 2. автомобильный транспорт;
 3. воздушный транспорт;
 4. железнодорожный транспорт.
- 17. Для мелкопартионных перевозок предпочтительнее использовать:**
1. железнодорожный транспорт;
 2. воздушный транспорт;
 3. водный (морской и речной) транспорт;
 4. автомобильный транспорт.
- 18. Понятие эффективности доставки:**
1. является составной частью качества;
 2. оценивается объективными показателями и не зависит от того, с чьей точки зрения оценивается доставка;
 3. не может быть связано с категориями субъективности и объективности оценки;
 4. является субъективным и зависит от того, с чьей точки зрения оценивается доставка: с точки зрения перевозчика или заказчика транспорта.
- 19. Надежность:**
1. оценивается только потребителем транспортных услуг;
 2. может по-разному оцениваться потребителем и транспортных услуг и перевозчиком;
 3. является объективной характеристикой, в общем случае оцениваемой вероятностью безотказной работы;
 4. оценивается только производителем транспортных услуг.
- 20. Приемлемый для перевозчика уровень качества транспортного обслуживания заказчиков:**
1. определяется компромиссом между затратами на обеспечение установленного уровня качества и доходами за счет привлечения клиентов;
 2. определяется запросами потребителей по принципу «Клиент всегда прав»;
 3. определяется по согласованию с региональным органом сертификации;
 4. определяется производителем услуг.

15. Практическое занятие №12

Тема: Построение структуры управления, функции и полномочия подразделений по видам транспорта, факторы конкурентоспособности перевозок.

Цели: знать структуры управления, функции и полномочия подразделений по видам транспорта, факторы конкурентоспособности перевозок.

Необходимые профессиональные компетенции для выполнения данной работы: (ПК 1.1-1,3., ПК 2.1-2.3)

Оборудование: Инструктивные карточки.

Теоретические сведения: Переход к рыночной экономике требует от предприятий повышения эффективности производства, конкурентоспособности продукции и услуг на основе внедрения достижений научно-технического прогресса, эффективных форм хозяйствования и управления производством, преодоления бесхозяйственности, активизации предпринимательства.

Важная роль в реализации этой задачи отводится экономическому анализу деятельности субъектов хозяйствования. С его помощью вырабатываются стратегия и тактика развития предприятия, обосновываются планы и управленческие решения, осуществляется контроль за их выполнением, выявляются резервы повышения эффективности производства, оцениваются результаты деятельности предприятия, его подразделений и работников.

Особенно важна в современных условиях роль экономического анализа в сфере предприятий торговой деятельности и всех, так или иначе, связанных с этой сферой

хозяйствующих субъектов – в частности, предприятий транспортной системы, осуществляющих перевозки торговых грузов. Структура организации – это метод построения взаимосвязи между уровнями управления и функциональными областями, обеспечивающий оптимальное при данных условиях достижение целей организации, т.е. "организационная структура управления" (ОСУ) – одно из ключевых понятий менеджмента, тесно связанное с целями, функциями, процессом управления, работой менеджеров и распределением между ними полномочий. В рамках этой структуры протекает весь управленческий процесс (движение потоков информации и принятие управленческих решений), в котором участвуют менеджеры всех уровней, категорий и профессиональной специализации. Структуру можно сравнить с каркасом здания управленческой системы, построенным для того, чтобы все протекающие в ней процессы осуществлялись своевременно и качественно.

Структура управления включает в себя все цели, распределенные между различными звеньями, связи между которыми обеспечивают координацию отдельных действий по их выполнению. Связь структуры с ключевыми понятиями управления – его целями, функциями, процессом, механизмом функционирования, людьми и их полномочиями свидетельствует о ее огромном влиянии на все стороны работы организации.

Ход работы: Изучив теоретический материал ответить на вопросы:

1. Структура управления транспортом в РФ, задачи управления.
2. Функции и полномочия подразделений управления по видам транспорта.

16. Практическое занятие №13

Тема: Основные условия выбора видов городского пассажирского транспорта.

Цели: знать условия выбора видов городского пассажирского транспорта.

Необходимые профессиональные компетенции для выполнения данной работы: (ПК 1.1-1,3., ПК 2.1-2.3)

Оборудование: Инструктивные карточки.

Теоретические сведения: Выбор вида транспорта для пассажирских перевозок связан с другими определяющими факторами. Клиенты пассажирского транспорта - в основном индивидуальные пользователи, требования которых существенно различаются в зависимости от платежеспособности, психотипа, жизненных приоритетов и связаны с целью поездки, ее продолжительностью, стоимостью проезда, удобством расписания движения транспорта, качеством обслуживания до, вовремя и после поездки, доступности вида транспорта, развитости транспортной сети и другими факторами.

Основные критерии выбора вида транспорта для перевозок пассажиров таковы: экономия средств клиентов, скорость и комфортность перемещения, экономия времени, рациональное использование свободного времени населения, что определяет значение пассажирских перевозок как социально-значимых для государства и его экономики.

Все факторы, влияющие на выбор вида транспорта, классифицируют на следующие группы: технико-экономические; санитарно-гигиенические; архитектурно-планировочные; местные условия. Если первая группа имеет количественные показатели, то последние три группы таких показателей не имеют и оценка по ним может быть субъективной. Поэтому при расчетах пользуются технико-экономическими показателями, определяемыми при сравнении различных видов транспорта.

Виды транспорта и типы подвижного состава сравнивают по технико-экономическим показателям:

- при выборе видов транспорта в эксплуатационных условиях на направлениях, где существующий вид транспорта или тип подвижного состава не обеспечивает перевозки;

- при проектировании транспортных систем, а также при их развитии в городах, в которых имеется транспорт;
- при определении областей рационального применения типов и видов транспорта и их количественного соотношения.

При выборе вида транспорта в эксплуатационных условиях определяют наиболее экономичные для данного направления виды транспорта и вместимости подвижного состава по себестоимости перевозок.

Ход работы: Изучив теоретический материал ответить на вопросы:

1. Перечислите основные критерии выбора вида транспорта для перевозок пассажиров.
2. Перечислите виды транспорта для пассажирских перевозок. Дайте краткую характеристику каждому виду транспорта.