**Теоретическая подготовка водителей категории ВС. Гр.2.3кф.**

**(3 часа)на 07 05 2020**

**1.Перевозка навалочных грузов.**

Перевозки навалочных грузов в больших объемах выполняются в строительстве, при разработке полезных ископаемых и в сельском хозяйстве.

Для перевозки навалочных грузов наиболее рационально использовать самосвалы или самосвальные автопоезда, которые обеспечивают быструю разгрузку. Тип самосвала должен соответствовать особенностям перевозимого груза. При значительных расстояниях перевозки, когда грузоподъемность автотранспортного средства начинает играть главную роль, для перевозки навалочных грузов могут использоваться универсальные автопоезда.

**Характеристики основных навалочных грузов**

| **Наименование** | **Плотность, т/м3** | **Угол откоса в движении °** | **Угол откоса в покое °** |
| --- | --- | --- | --- |
| Глина сухая | 1,8 | 40 | 40 |
| Глина сырая | 2,0 | 20 | 25 |
| Гравий | 1,7 | 30 | 35 |
| Земля | 1,6 | 17 | 27 |
| Зерно | 0,6 | 28 | 35 |
| Картофель | 0,6 | 20 | 28 |
| Песок | 1,6 | 30 | 33 |
| Торф | 0,5 | 40 | 45 |
| Уголь | 0,8 | 30 | 45 |
| Шлак | 0,7 | 35 | 50 |
| Щебень | 1,8 | 35 | 45 |

Время погрузки самосвала зависит от времени цикла экскаватора и соотношения между грузоподъемностью автотранспортного средства и ковша экскаватора. Для уменьшения времени погрузки желательно, чтобы вместимость ковша была кратной грузоподъемности автомобиля. При этом необходимо учитывать, что для уменьшения динамической нагрузки на шасси самосвала при ссыпании груза экскаватором его ковш должен находиться на высоте не более 1 м над днищем кузова. Следует соблюдать следующие соотношения между грузоподъемностью ковша экскаватора и автомобиля:

* мягкий грунт — 3;
* тяжелый или смерзшийся грунт — 4;
* скальный грунт — 5.

Для автосамосвалов время простоя под погрузкой или разгрузкой можно ориентировочно рассчитывать исходя из 1 мин на каждую тонну груза. При погрузке или разгрузке вязких грузов (глина, строительный раствор, бетон, навоз) это время увеличивают до трех раз.

Перевозки однородных навалочных грузов от одного грузоотправителя в адрес одного грузополучателя оформляются одной товарно-транспортной накладной и одним актом замера или взвешивания.

Характерными особенностями карьерных перевозок являются значительный объем перевозок, непостоянство прохождения дорог, повышенные требования к прочности автомобиля и т. п. Для таких перевозок используются карьерные самосвалы грузоподъемностью свыше 30 т. Можно отметить следующие особенности использования автотранспортных средств в карьерах:

* сложные условия движения со значительными уклонами до 8... 10 %, крутые повороты с радиусами 20... 25 м на очень коротких маршрутах;
* необходимость частого проведения технического обслуживания и ремонта автомобиля в связи с тяжелыми условиями работы карьерных самосвалов;
* наличие нескольких технологических перерывов в течение смены для очистки и планировки забоя.

В карьере схема движения автомашины может быть встречной (однополосной или двухполосной), тупиковой или кольцевой. Выбор схемы движения зависит от дальности перевозки, ширины рабочих площадок и схемы установки экскаваторов, интенсивности и безопасности движения, расходов на строительство дорог. На карьерных дорогах обгон запрещен.

|  |
| --- |
|  |

При перевозках грузов в карьерах грузоотправитель обязан:

* устраивать ограждение вдоль карьерной дороги со стороны нижнего откоса высотой не менее 0,7 м;
* при наличии уклона дороги более 8° оборудовать участки длиной 50... 100 м с нулевым уклоном на расстоянии, не превышающем 100 м от начала подъема;
* на погрузочных площадках, имеющих уклоны, устанавливать упоры под колеса автомашины;
* своевременно очищать дорогу и при необходимости поливать для удаления пыли;
* освещать места работы внутри карьера для предотвращения ослепления водителей;
* не допускать концентрации вредных примесей в карьере выше установленных норм.

При использовании большого числа экскаваторов повысить эффективность использования грузовых автомашин можно, не закрепляя самосвалы за конкретным экскаватором, а направляя автомашину к наименее загруженному экскаватору. Это требует наличие диспетчерского поста на въезде в зону погрузки, но существенно снижает простои самосвалов в ожидании погрузки

**2.организация и эффективность централизованных перевозок.**

Учитывая зависимость от функций, которые выполняют в транспортном процессе участвующие в нем стороны (грузоотправитель, грузополучатель и перевозчик), различают централизованные и де централизованные перевозки.

При централизованных перевозках взаимоотношения сторон в транспортном процессе распределяются следующим образом.

1. Заказчиком транспорта является грузоотправитель, который выполняет погрузку груза. Он же ведет расчёты за перевозку. Возмещение стоимости перевозки грузоотправитель получает от грузополучателя одновременно с оплатой стоимости груза.

2. Перевозчик транспортирует груз и выполняет экспедирование кроме особых случаев, требующих непосредственного присутствия представителя грузоотправителя на всех этапах транспортного процесса.

3. Грузополучатель организует разгрузку груза.

Τᴀᴋᴎᴍ ᴏϬᴩᴀᴈᴏᴍ, 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 при быть на пункт погрузки со своими грузчиками, ПРМ, экспедиторами, своими или заказанными АТС.

**Методы организации централизованных перевозок:** отправительский, отраслевой и транспортный. Особенности взаимодействия участников транспортного процесса при использовании этих методов приведены на рис. 8.1.

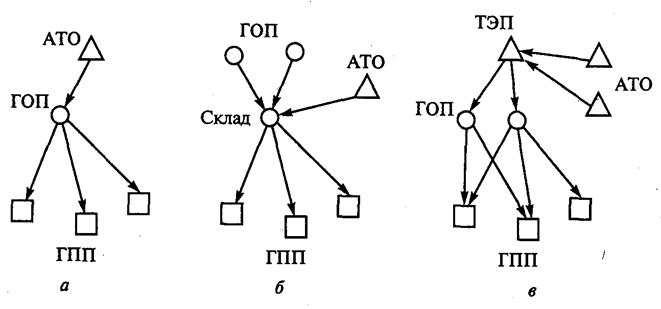


Рис. 5.1. Схемы взаимодействия участников транспортного процесса:

а — отправительский метод; б — отраслевой метод; в — транспортный метод

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 продукций многочисленным потребителям. Основным преимуществом данного метода является возможность эффективной организации погрузки ПС за счёт согласования графиков производства продукции, ежедневных объёмов 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** крайне важно 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 счёт этого существуют наиболее широкие возможности повышения эффективности использования ПС.

**Порядок подготовки централизованных перевозок.** Централизованные перевозки эффективны при вывозе или завозе больших объёмов грузов при относительно мелких отправках. В этом случае появляется возможность более четкого планирования работы ПРП за счёт концентрации управления.

При подготовке централизованных перевозок крайне важно 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 крайне важно е количество АТС. При крайне важности заключить договоры на использование ПС с другими АТО.

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

8. Выбрать форму и установить порядок расчетов за перевозки.

Администрация организации, осуществляющей централизованные перевозки, должна систематически контролировать работу ПС на объектах и принимать совместно с руководством обслуживаемых организаций меры по улучшению процесса транспортных и погрузочно-разгрузочных работ, а также устранению выявленных нарушений.

**Эффективность централизованных перевозок**складывается в основном из следующих факторов:

‣‣‣ повышение коэффициента использования пробега за счёт оптимизации маршрутов движения ПС;

‣‣‣ повышение коэффициента использования грузоподъемности при перевозке мелкопартионных грузов за счёт подгруппировки;

‣‣‣ снижение времени на погрузку за счёт более четкой организации работ.

Улучшение перечисленных технико-эксплуатационных показателей позволяет снизить потребность в ПС или выполнить больший объём транспортной работы.

**3 .Контейнерные перевозки.**

1]: Наиболее распространенный способ укрупнения грузовых мест в настоящее время — **контейнеризация**. Контейнеризация появилась в результате поиска эффективных способов осуществления грузовых работ, когда значительное количество мелких единиц груза объединяется и загружается в единое грузовое место — контейнер.

**Цель контейнеризации** — повышение эффективности грузовых работ за счет их ускорения и упрощения, сокращение простоя транспортных средств, удешевление общих расходов доставку товаров. Наиболее распространенной в мире системой перевозок укрупненными грузовыми местами является ***контейнерная транспортная система*** (КТС). Главное в КТС — сам контейнер как стандартная грузовая единица. Транспортные средства перегрузочное оборудование создавались исходя из стандарта габаритов и условий перевозки контейнеров.

**Контейнер** — съемное приспособление в виде стандартной емкости, служащее для перевозки грузов различными видами транспорта без перегрузки находящихся в нем грузов до склада получателя. Контейнер приспособлен для механизированной погрузки, выгрузки и перегрузки из одного вида транспорта в другой. Он предназначен также для кратковременного хранения грузов.

Стандарты на контейнеры были разработаны Международной организацией по стандартизации (ИСО) в 19б1 г. (Международный стандарт 830 «Контейнеры грузовые»). В основу были положены стандарты на контейнеры, используемые в США (см. Приложение).

Технические требования к строительству контейнеров сформулированы в Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 г. Россия является полноправным участником Конвенции. Контейнер в связи с этим считается аттестованным на предмет безопасности для стран, подписавших КБК. Табличка безопасности прикрепляется на левой двери контейнера в нижней ее части. На табличке указаны следующие сведения в пределах полей 1 — 9 по порядку:

1 — страна, предоставившая допущение, и номер допущения (страна, предоставившая допущение должна обозначаться отличительным знаком, используемым для обозначения страны регистрации автотранспортных средств, находящихся в международном движении),

Загрузка...

2 — дата (месяц и год) изготовления;

3 — идентификационный номер контейнера, присвоенный заводом — изготовителем, или для существующих контейнеров, у которых этот номер неизвестен, номер, присвоенный администрацией;

4 — максимальный эксплуатационный вес брутто (килограммы и фунты);

5 — допустимый вес на штабелирование при 1,8 g (килограммы и фунты), где g — ускорение силы тяжести;

6 — величина нагрузки при поперечном испытании на жесткость конструкции (килограммы и фунты);

7 — прочность торцовой стенки указывается в табличке только в том случае, если торцовые стенки рассчитаны на нагрузку, составляющую меньше или больше 0,4 от максимальной допустимой полезной нагрузки, т. е. 0,4 Р;

8 — прочность боковой стенки у на табличке только в том случае, если боковые стенки рассчитаны на нагрузку, составляющую меньше или больше 0,6 от максимальной допустимой полезной нагрузки, т. е. 0,6 Р;

9 — дата (месяц и год) первого профилактического осмотра новых контейнеров и даты (месяц и год) последующих профилактических осмотров, если табличка используется для этой цели.

Страны, подписавшие КБК, взаимно признают контейнеры с табличками, аттестованными национальными квалификационными органами. Объемы и методики обязательных испытаний контейнеров содержатся в стандарте ИСО, а также в национальных стандартах (например, ГОСТ 20260 бывшего СССР). Табличка КБК служит гарантом безопасности контейнера.

В целях обеспечения беспрепятственных и сохранных перевозок грузов в международном сообщении через пограничные переходы контейнер снабжается табличкой, свидетельствующей о допущении к перевозке с таможенными печатями и пломбами. Наличие такой таблички является гарантом того, что контейнер полностью отвечает таможенным требованиям на перевозку в них грузов. Порядок выдачи такой таблички также определен и реализуется национальными и международными квалификационными органами.

**Грузовой контейнер** — это элемент транспортного оборудования, обладающий постоянной технической характеристикой и достаточной прочностью для многократного использования, специальной конструкцией, обеспечивающей перевозку грузов одним или несколькими видами транспорта, и имеющий внутренний объем 1 м и более. Независимо от назначения все контейнеры стандартизированы по массе брутто, габаритам, размерам, а также по конструкции присоединительных устройств к подвижному составу железнодорожного и автомобильного транспорта и к захватным органам погрузочно-разгрузочных машин. Это позволяет осуществлять с минимальными затратами времени и труда смешанные перевозки различными видами транспорта. Основными типами контейнеров, используемых в перевозках, являются контейнеры типоразмеров IС и IСС, а также IА и IAA.

Типы контейнеров объединены в группы, которые подразделяются согласно следующим принципам:

Ø вид транспорта;

Ø вид груза;

Ø физические характеристики контейнера.

В связи с этим предполагается, что контейнеры предназначены для использования на всех видах наземного транспорта — автомобильном, железнодорожном и морском, если не имеют других технических требований. Только для авиационных контейнеров сделаны особые ссылки на вид транспорта при классификации типов контейнеров ИСО.

В соответствии со стандартом ИСО каждый контейнер имеет четырехбуквенный код и семизначный номер (например, АВСU—1234567). При этом буквы АВС (или любые другие буквы латинского алфавита) означают код владельца контейнера, буква U — обозначает, что в соответствии со стандартом ИСО это транспортное оборудование — «контейнер грузовой». Семь цифр — серийный номер контейнера.

Контейнер может иметь вторую строку маркировочного кода, состоящего из двух частей буквенной и цифровой. Буквенная часть состоит из двух букв латинского алфавита, составляя кодовое обозначение страны владельца контейнера. Две следующие цифры означают код размера контейнера, две последние цифры код типа контейнера. На контейнер также наносятся данные о максимально допустимом весе контейнера — брутто и собственной массе. На контейнере могут быть также яркие надписи рекламного характера, обозначающие владельца контейнера или его арендатора.

По своему назначению контейнеры делятся на:

• универсальные

• специализированные.

**Универсальные** контейнеры предназначены для перевозки грузов широкой номенклатуры и обычно находятся в собственности транспортных или лизинговых компаний. Специализированные контейнеры предназначены для транспортировки одного вида или группы однородных грузов. Эти контейнеры чаще всего принадлежат грузовладельцам. Недостаток эксплуатации специализированных контейнеров в том, что в обратном направлении они чаще всего перевозятся порожняком.

Универсальные контейнеры, в зависимости от номинальной массы брутто, подразделяются на

• малотоннажные,

• среднетоннажные,

• крупнотоннажные

*Малотоннажные* универсальные контейнеры (масса брутто 0,625 и 1,25 т) предназначены для прямых и смешанных автомобильных перевозок.

*Среднетоннажные* универсальные контейнеры (масса брутто 2,5 (3,0) и 5,0 т) применяются для перевозки грузов в смешанном автомобильно-железнодорожном и автомобильно-водном сообщениях.

*Крупнотоннажные* универсальные контейнеры (масса брутто 10,0, 20,0 и 30,0 т) применяются как для внутренних, так и для международных перевозок грузов всеми видами транспорта в прямом и смешанном сообщениях. Типы, основные параметры и размеры универсальных контейнеров определены ГОСТ 18477—79.

Запрещается перевозка в универсальных автомобильных контейнерах сыпучих грузов без тары, едких и ядовитых веществ, а также зловонных и загрязняющих стены и пол контейнера грузов [2].

Универсальные контейнеры оборудуются рымами, пазами и фитингами, обеспечивающими их перегрузку кранами с ручными и автоматическими захватами и вилочными погрузчиками [2].

**Специализированные** контейнеры подразделяются на:

• групповые,

• индивидуальные.

Групповые контейнеры применяются для перевозки групп грузов с однородными свойствами. Типоразмерный ряд предусматривает пять типов специализированных групповых контейнеров:

1. СК—1 — контейнеры, предназначенные для транспортирования кальцинированной соды, геологических сыпучих и других сыпучих грузов в виде порошков, гранул или зерен, требующих защиты от атмосферных осадков. Это непакетируемые контейнеры формы параллелепипеда, водонепроницаемые с люками в крыше и днище. Масса брутто, 1,26; 2,5; 3,4; 5,0; 10,0; 15,5; 20,0 т.

2. СК—2 — контейнеры для перевозки слеживающихся и смерзающихся навалочных грузов (цемент, гипс, сухая штукатурка, концентраты руд цветных металлов и др.). Это пакетируемые контейнеры, имеющие форму усеченного конуса, однолюковые, открытые и закрытые. Масса брутто 3,2; 5,0; 10,0 т. В верхней части конуса имеются съемная крышка и цапфы для подъема контейнера. Для обеспечения влагонепроницаемости крышка люка оборудуется резиновым уплотнителем. Разгрузка контейнеров производится путем и опрокидывания. В порожнем состоянии контейнеры вкладываются один в другой и транспортируются стопками по 5 штук.

3. СК—3 — контейнеры, предназначенные для транспортирования большой номенклатуры индустриальных штучных и сыпучих грузов в таре, требующих защиты от механических повреждений и атмосферных осадков. Это непакетируемые контейнеры, имеющие форму параллелепипеда, закрытые, открытые, со съемной крышей, с дверьми. Масса брутто 5,0; 15,5; 20,0; 30,0 т для перевозки листового стекла Внутри контейнера вставляется специальная пирамида, к которой с двух сторон наклонно устанавливается листовое стекло.

4. СК—4 — контейнеры для перевозки жидких и вязких химических продуктов. Это непакетируемые контейнеры цилиндрической формы, закрытые, с люками в крыше, днище или боковых стенках. Масса 1,25; 5,0; 10,0; 20,0; 30,0 т. В них перевозят жидкий аммиак, перекись водорода, фенол, жидкий хлор и другие грузы

5. СК—5 — контейнеры для перевозки пищевых скоропортящихся продуктов. Это непакетируемые контейнеры, имеющие форму параллелепипеда, закрытые, с дверьми на торцевой стенке, рефрижераторные, с холодильной установкой. Масса брутто 10,0; 20,0; 30,0 т.

Самостоятельную группу специализированных контейнеров составляют контейнеры ***эластичного типа***. Они изготавливаются из многослойной прорезиненной ткани и имеют цилиндрическую форму с двумя люками — загрузочным и разгрузочным, и оборудованы приспособлениями для подъема. Порожние контейнеры складываются.

Кроме групповых специализированных контейнеров, начинают находить широкое применение *индивидуальные специализированные контейнеры* для перевозки картофели, капусты, томатов, зерна и других сельскохозяйственных грузов, а также для перевозки почты, галантереи и парфюмерных изделий, стиральных порошков и т. д.

[2]: Вес отдельных грузовых мест, предъявляемых к перевозке в контейнерах, не должен превышать:

— 80 кг для малотоннажных контейнеров грузоподъемностью 0,625 т; 1,25 т;

— 120 кг для среднетоннажных контейнеров грузоподъемностью 2,5 (3) т; 5 т;

— 300 кг для большегрузных контейнеров грузоподъемностью 10 т и более.

В договорах перевозки грузов в контейнерах необходимо зафиксировать следующее:

— объемы перевозок грузов в контейнерах каждого типа (в том числе раздельно по завозу и вывозу контейнеров);

— график завоза порожних и вывоза груженых контейнеров от грузоотправителя;

— порядок погрузки и разгрузки контейнеров (со снятием их с автомобиля или без снятия с автомобиля);

— определение количества оборотных контейнеров, порядок оформления документов и т.д.;

— сроки оборота контейнеров.

[3]: *Транспортный процесс перевозки контейнеров* в общем случае включает в себя следующие элементы:

• подача порожнего контейнера к месту загрузки;

• загрузка груза в контейнер;

• установка контейнера на АТС и транспортировка к месту на значения;

• снятие контейнера с АТС;

• разгрузка контейнера;

• установка порожнего контейнера на АТС и доставка к месту погрузки.

Такая технология требует наличия *оборотного парка контейнеров* для того, чтобы загрузка происходила до прибытия, а разгрузка контейнеров — после отбытия АТС. При прямых ГАП число используемых контейнеров зависит от числа АТС, осуществляющих перевозку, и числа ПРМ, обслуживающих эти перевозки, и определяется равенством интервала движения АТС Iа и ритма по грузки контейнеров Rп:

*Ia=to/Aэ=Rп= to.кnк /Xк,* (1)

где *to.к* — продолжительность оборота контейнера; *nк* — число контейнеров, одновременно находящихся на АТС; *Xк* — общее число контейнеров, участвующих в перевозке.

Отсюда необходимое число контейнеров для выполнения перевозок составит

*Xк= Aэ to.кnк/ to.* (2)

При расчете времени погрузки-разгрузки учитывается число загружаемых или разгружаемых контейнеров. Время, необходимое для установки или снятия одного контейнера, можно ориентировочно принять в соответствии с табл. 1.

Таблица 1 Время простоя ПС при погрузке или разгрузке контейнеров

|  |  |
| --- | --- |
| Масса контейнера, т | Время на один контейнер, мин |
| До 1,25 |  |
| Свыше 1,25 до 5 |  |
| Свыше 5 до 20 |  |
| Свыше 20 |  |

Если погрузка или разгрузка контейнеров происходит без снятия их с ПС, то время простоя можно принять по табл. 2.

Таблица 2 Время простоя при погрузке или разгрузке контейнеров без снятия их с ПС

|  |  |
| --- | --- |
| Масса контейнера, т | Время простоя, мин |
| на первый контейнер | на каждый последующий контейнер |
| До 0,5 |  |  |
| Свыше 0,5 до 1,25 |  |  |
| Свыше 1,25 до 2,0 |  |  |
| Свыше 2,0 до 3,0 |  |  |
| Свыше 3,0 до 5,0 |  |  |
| Свыше 5,0 до 10,0 |  |  |
| Свыше 10,0 до 20,0 |  | - |
| Свыше 20,0 |  | - |

При перевозке грузов в контейнерах объем перевезенного груза рассчитывается по номинальной массе брутто контейнера, а не по фактической массе загруженного в него груза. Однако учет при планировании перевозок фактической полной массы контейнеров позволяет более эффективно использовать ПС, поскольку в контейнерах, как правило, перевозятся легковесные грузы, и за счет этого можно за одну ездку перевезти большее число контейнеров.

[3]: **Экономическая эффективность контейнерных перевозок** заключается в следующем:

Ø сокращение потерь перевозимых грузов,

Ø сокращение простоя подвижного состава под погрузочно-разгрузочными операциями;

Ø снижение трудоемкости выполнения погрузочно-разгрузочных работ;

Ø сокращение сроков перевозки грузов от места их производства до места потребления;

Ø снижение затрат на производство тары;

Ø упрощение и удешевление транспортно-экспедиционных операций.

К **недостаткам** перевозки грузов в контейнерах следует отнести:

Ø необходимость капитальных вложений в изготовление контейнеров;

Ø необходимость перевозки порожних контейнеров в пункты их загрузки;

Ø недоиспользование грузоподъемности подвижного состава за счет массы контейнера.

Местом подачи контейнеров под загрузку считается:

— **контейнерная площадка** — при доставке контейнеров на склад грузоотправителя автотранспортом или при централизованной доставке автотранспортом общего пользования, осуществляющим транспортно-экспедиционное обслуживание;

— **склад грузоотправителя** — когда при централизованной перевозке транспортно-экспедиционное обслуживание осуществляется железной дорогой.

Движение ПС при доставке контейнеров может быть организовано по следующим схемам:

§ маятниковый маршрут со снятием контейнера с автомобиля в пункте назначения;

§ маятниковый маршрут с обменом груженого контейнера на порожний в пункте назначения;

§ маятниковый маршрут с обменом контейнера на другой груженный в пункте назначения;

§ маятниковый маршрут с загрузкой или выгрузкой груза из контейнера без снятия его с автомобиля;

§ треугольный кольцевой маршрут с двукратным обменом контейнеров: груженый контейнер, доставленный со станции железной дороги, обменивается у получателя на порожний, который доставляется к отправителю и обменивается на загруженный, предназначенный к отправке на станцию.

С точки зрения управления контейнерными перевозками важную роль играет Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров. Конвенция определяет, считать ли при международных перевозках контейнер товаром, взимать ли с него ввозную пошлину, в равной степени, как и с товара, находящегося в нем.

Дело в том, что если контейнер записан в контракте купли-продажи как возвратный, то он не облагается пошлиной. Но при этом он может находиться в стране прибытия только в течение трех месяцев с момента пересечения им границы. В течение этого срока он может совершить три поездки по стране, в которую прибыл: первая — доставка на место назначения товара, вторая — подача под загрузку нового товара, третья — выезд из страны. Контролировать движение, возвратного контейнера обязаны таможенные органы. Если контейнер невозвратный, то он считается товаром и с него взимается пошлина как за товар.

**Контейнерная транспортная система** включает контейнерные терминалы в портах, на железнодорожных и автомобильных станциях, реже в аэропортах (воздушный транспорт в основном не приспособлен для массовой перевозки контейнеров международного стандарта). Эти терминалы оснащены разнообразным подъемно-транспортным оборудованием для работы с контейнерами (козловыми кранами, кранами на рельсовом ходу, вилочными погрузчиками, контейнероперегружателями разных видов и типов).

**Задание: Ответить на вопросы.**

**1.Дать определение навалочный груз?**

**2.Какие автомобили применяются для перевозки навалочных грузов?**

**3.Особенности использования АТС в карьерах?**

**4 .Методы организации централизованных перевозок ?**

**5.Эффективность централизованных перевозок ?**

**6.Технология контейнерных перевозок?**

**Ответы присылать до12 мая 2020**

на эл.почту ieliena .zhukova.64@mail.ru

Или по номеру тел: 89082004500 (Viber или WhatsApp)