



Б.А. Сидоров

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Екатеринбург
2018

МИНОБРНАУКИ РОССИИ

ФГБОУ ВО «УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЛЕСОТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Кафедра автомобильного транспорта

Б.А. Сидоров

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Учебно-методическое пособие
для выполнения курсовой работы обучающимися
по направлению подготовки 23.03.01 «Технология транспортных
процессов» направленности подготовки «Организация перевозок
и управление на автомобильном транспорте»
и «Организация перевозок и безопасность движения»;
дисциплина – «Транспортно-экспедиционная деятельность»
всех форм обучения

Печатается по рекомендации методической комиссии ИАТТС.
Протокол № 3 от 11 января 2018 г.

Рецензент – канд. техн. наук, доцент кафедры автомобильного транспорта
Д.В. Демидов.

Редактор Н.В. Рощина
Оператор компьютерной верстки Т.В. Упорова

Подписано в печать 04.05.18

Плоская печать

Заказ №

Формат 60×84 1/16

Печ. л. 1,16

Поз. 1

Тираж 10 экз.

Цена руб. коп.

Редакционно-издательский отдел УГЛТУ
Отдел оперативной полиграфии УГЛТУ

ВВЕДЕНИЕ

Учебно-методическое пособие предназначено для выполнения курсовой работы обучающимися всех форм обучения по направлению подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов», направленности подготовки – «Организация перевозок и управление на автомобильном транспорте» и «Организация перевозок и безопасность движения»; дисциплина – «Транспортно-экспедиционная деятельность».

Учебно-методическое пособие составлено на основе:

– ФГОС ВО по направлению подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов», утвержденного приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 06 марта 2015 г. № 165;

– рабочей программы дисциплины «Транспортно-экспедиционная деятельность»;

– стандартов УГЛТУ СТВ 1.3.0.0-00-04 «Учебное издание. Основные положения» и СТВ 1.3.1.0-00-2007 «Учебная документация. Учебные издания. Методическое издание. Основные положения».

Необходимость издания учебно-методического пособия вызвана отсутствием систематически подобранного учебного издания по дисциплине и требованием организации самостоятельной работы обучающихся при выполнении курсовой работы.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Цель курсовой работы

Международные автомобильные перевозки (МАП) являются одним из наиболее динамично развивающихся видов предпринимательства в России.

При организации МАП транспортные фирмы решают ряд задач, не встречающихся при внутренних перевозках: соблюдение правил международных конвенций, регламентирующих МАП, приобретение и оформление товарно-транспортных документов международного образца, выполнение технических требований дорожных законодательств других стран, оплата дорожных сборов, оформление виз водителям, приобретение разрешений и др.

Целью курсовой работы является закрепление теоретических знаний, полученных при изучении дисциплины «Транспортно-экспедиционная деятельность».

Каждый обучающийся самостоятельно выполняет курсовую работу в соответствии с индивидуальным заданием.

Курсовая работа представляет собой разработку двух вариантов международной перевозки: прямой и смешанной (мультимодальной) автомобильной с использованием паромной переправы.

Причем полученные в результате расчетов технологические показатели вариантов доставки грузов являются исходными для расчетов экономических показателей разработанных маршрутов.

1.2. Порядок выполнения курсовой работы

Курсовая работа оформляется в виде пояснительной записки, которая должна включать: титульный лист, содержание, введение, исходные данные, основную часть, разделы расчетов, заключение и список литературы. В случае необходимости она может содержать приложения.

Общий объем работы составляет в среднем 15...25 страниц. Титульный лист записки оформляется в соответствии с установленными требованиями.

1.3. Защита курсовой работы

Защита курсовой работы проводится в конце семестра в индивидуальном порядке на основании представленной записки и других иллюстративных материалов.

Если руководитель не допустил курсовую работу к защите как не соответствующую предъявляемым требованиям, то она должна быть переделана обучающимся в соответствии с указаниями руководителя.

Курсовая работа оценивается по балльной шкале в зависимости от качества защиты.

При неудовлетворительной оценке работы обучающемуся устанавливается определенный срок для ее исправления, после чего назначается повторная защита.

1.4. Содержание и структура курсовой работы

В ходе выполнения курсовой работы должны быть решены следующие технологические и организационные задачи:

- выбор подвижного состава для МАП;
- определение маршрутов перевозок в прямом и смешанном сообщении;
- расчет расстояний перевозок и сроков доставки грузов;
- определение объемов и пунктов заправки топливом;
- определение и оформление документов, необходимых при организации МАП (для предприятия, водителя, транспортного средства, груза);
- расчет численности транспортных средств;
- расчет технико-эксплуатационных показателей.

Структурно курсовая работа должна состоять из следующих разделов:
Введение.

1. Выбор подвижного состава.
2. Разработка маршрутов международной перевозки.
3. Оформление документов.
4. Расчет количества единиц подвижного состава.
5. Расчет технико-эксплуатационных показателей.

Заключение.

Литература.

Приложения.

Во введении следует охарактеризовать общую ситуацию в отрасли международных автомобильных перевозок, сформулировать основные технологические цели, стоящие перед предприятиями. Обозначить основные проблемы, препятствующие осуществлению и развитию международных автомобильных перевозок. Объем введения – 2 ... 3 страницы.

В первом разделе необходимо произвести выбор подвижного состава, исходя из его технико-эксплуатационных характеристик. При этом обучающемуся следует особо отметить и объяснить, почему при выборе были использованы данные транспортные средства. Объем раздела 4...6 страниц.

Во втором разделе разрабатываются маршруты МАП. Причем один маршрут полностью сухопутный, другой – с использованием паромной переправы (смешанный). Маршруты прокладываются с помощью автодорожных карт и атласов Европы, таблиц кратчайших расстояний, электронных атласов MS AutoRoute Express.

Раздел следует завершить итоговой таблицей, которая должна демонстрировать последовательные этапы МАП. Каждый этап соответствует определенному виду деятельности и имеет точное время продолжительности, которое должно соответствовать Европейскому Соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих МАП (ЕСТР).

В таблице отмечаются места заправок и количество заправаемого топлива, которое необходимо рассчитать. Объем раздела 8...10 страниц.

В третьем разделе перечисляются необходимые для МАП документы, которые делятся на следующие группы:

- документы для предприятия;
- документы для водителя;
- документы на транспортное средство;
- документы на груз.

Указываются полное наименование оформляемого документа, место получения (орган, выдающий документ), условия получения (требования к перевозчику, грузоотправителю, грузополучателю) и место нахождения документа при осуществлении МАП. Объем раздела 4...5 страниц.

В четвертом разделе определяется необходимое для перевозки количество подвижного состава. Для нахождения фактической грузоподъемности

автопоезда следует учесть ограничения по общей массе и на осевые нагрузки в странах, по которым проходит маршрут. Объем раздела 2...3 страницы.

В пятом разделе производится расчет технико-эксплуатационных показателей работы автопоездов на каждом из маршрутов для одного рейса. Объем раздела 1...2 страницы.

В заключении делаются выводы по результатам проведенной работы, приводится итоговая таблица сравнения маршрутов, обосновывается выбранный вариант перевозки. Объем заключения 2...3 страницы.

2. ВЫБОР ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Выбор подвижного состава для МАП включает следующие этапы.

1. Определить, какой отечественный или импортный подвижной состав будет использоваться на разрабатываемом маршруте, привести веские аргументы в пользу того или иного варианта.

2. Произвести выборку автомобилей (седельных тягачей) – не менее четырех вариантов – с учетом основных эксплуатационных свойств (динамичность, топливная экономичность, мощность двигателя, экологичность и др.).

3. Произвести выборку прицепов (полуприцепов).

Для вариантов подвижного состава необходимо построить табл. 1 исходных критериев: по вертикали – параметры, которые позволят выбрать подвижной состав; по горизонтали – модели автомобилей.

Таблица 1

Исходные данные выбираемого подвижного состава

Показатели ¹	Ед. изм.	Значения по вариантам подвижного состава			
		VOLVO	Mercedes	МАЗ	КАМАЗ
Цена подвижного состава	у.е.	225	300	64	50
Удельный расход топлива	л/100 км	24	23	26	25
Скорость эксплуатационная	км/час	72	76	66	60
Ресурс до списания	тыс. км	800	1000	300	200

Целесообразно выделить среди параметров эталонное значение и привести значения параметров к относительным величинам.

Для этой цели использовать следующее правило: если в качестве эталона выбрано наименьшее значение параметра (например, для такого параметра, как цена автомобиля, чем ниже цена, тем лучше), то значение этого эталона делится на все значения для данной строчки.

¹ В курсовой работе используемые для выборки параметры подвижного состава студент определяет самостоятельно

Если же за эталон выбрано наибольшее значение параметра, то все значения, соответствующие этой строке, делятся на значение эталона.

Результаты расчета занести в табл. 2.

Таблица 2

Параметры тягачей в относительных величинах

Показатели	Обозначение	Значения по вариантам подвижного состава			
		VOLVO	Mercedes	МАЗ	КАМАЗ
Цена подвижного состава	C	0,22	0,17	0,78	1,0
Удельный расход топлива	G	0,96	1,0	0,88	0,92
Скорость эксплуатационная	V	0,95	1,0	0,87	0,79
Ресурс до списания	L	0,80	1,0	0,3	0,20

Затем необходимо произвести ранжирование параметров в зависимости от их степени важности с присвоением им значения рангов.

Значение рангов определяется следующим образом. Берется шкала, например, от 1 до 10. На этой шкале число 1 или 10 присваивается параметрам, которые находятся по степени важности соответственно на 1-м или последнем месте (для последнего места – число 10).

Остальным параметрам присваиваются значения рангов в промежутке от 1 до 10 выбранной шкалы.

Значения рангов параметров могут быть приближены или удалены друг от друга.

Так, в рассматриваемом нами примере экспертно установили, что теснота связи между такими параметрами, как расход топлива и техническая скорость автомобиля, меньше, чем между расходом топлива и ресурсом автомобиля, поэтому параметр расхода топлива стоит ближе к параметру ресурса автомобиля и дальше от другого параметра – техническая скорость автомобиля.

Результат ранжирования представлен в табл. 3.

Таблица 3

Ранжирование показателей

Показатели	Обозначение	Ранг
Цена подвижного состава	C	1
Удельный расход топлива	G	3
Скорость эксплуатационная	V	10
Ресурс до списания	L	8

Далее необходимо относительные значения параметров построчно скорректировать с учетом их рангов. С этой целью данные из табл. 2 делятся на значения рангов и полученные значения приводятся в табл. 4.

Таблица 4

Параметры и показатели подвижного состава после ранжирования

Показатели	Обозначение	Значения по вариантам подвижного состава			
		VOLVO	Mercedes	МАЗ	КАМАЗ
Цена подвижного состава	C	0,22	0,17	0,78	1,0
Удельный расход топлива	G	0,32	0,33	0,29	0,31
Скорость эксплуатационная	V	0,1	0,1	0,09	0,08
Ресурс до списания	L	0,1	0,13	0,04	0,03
Суммарный коэффициент	Z	0,74	0,73	1,2	1,42

Следующим шагом производится суммирование по столбцам полученных значений табл. 4. Из полученных сумм выбирается наибольшая, которая указывает наиболее рациональную модель автомобиля. В приведенном примере наибольшее значение комплексного показателя соответствует автомобилю марки КамАЗ.

4. Описать условия приобретения подвижного состава (собственные или привлеченные средства, аренда, лизинг).

После обоснования выбора подвижного состава приводятся технические параметры тягача и полуприцепа.

3. РАЗРАБОТКА МАРШРУТОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

При прокладке маршрутов нужно использовать по возможности международную сеть «Е» дорог класса А. При этом можно воспользоваться автодорожными картами и атласами России, стран СНГ и Европы, таблицами кратчайших расстояний, электронным атласом MS AutoRoute Express.

После прокладки маршрутов составляются схемы движения с указанием пограничных переходов, портов, расстояний по России, странам СНГ и дальнего зарубежья.

Далее рассчитываются графики движения на маршрутах с учетом средних скоростей движения (прил. 1), соблюдения водителем требований по режиму труда и отдыха (ЕСТР), среднего времени простоя на пограничных переходах (прил. 2), расписания движения паромов (прил. 3), запретов на движение в выходные дни (прил. 4), времени погрузки и разгрузки (прил. 5–9).

Определяются пункты заправки топливом с учетом ограничений ввоза топлива в странах Европы. Необходимо рассчитать количество топлива, требуемого для выполнения рейса, с учетом нормативного расхода топлива, пробегов с грузом и без груза.

В соответствии с нормами расхода топлива и смазочных материалов на автомобильном транспорте, утвержденных в 2008 г. [9], для автопоездов нормируемое значение расхода топлива определяется по формулам:

$$Q_n = 0,01 (H_{san} S + H_w W) (1 + 0,01D), \quad (1)$$

$$H_{san} = H_s + H_g G_{np}, \quad (2)$$

$$W = G_{zp} S_{zp}, \quad (3)$$

где Q_n – нормативный расход топлива, л или м³;
 S – пробег автомобиля или автопоезда, км;
 H_{san} – норма расхода топлива на пробег автопоезда, л/100 км или м³/100 км;
 H_s – базовая норма расхода топлива на пробег автомобиля, л/100 км или м³/100 км;
 H_g – норма расхода топлива на дополнительную массу прицепа или полуприцепа, л/100 км или м³/100 км;
 G_{np} – собственная масса полуприцепа или прицепа, т;
 H_w – норма расхода топлива на транспортную работу, л/100 км или м³/100 км;
 W – объем транспортной работы, т км;
 G_{zp} – масса груза, т;
 S_{zp} – пробег с грузом, км;
 D – поправочный коэффициент.

При работе отечественных седельных тягачей с полуприцепами норма расхода топлива на дополнительную массу прицепа или полуприцепа увеличивается на каждую тонну собственной массы прицепов и полуприцепов, работающих на дизельном топливе, 1,3 л/100 т · км, на транспортную работу на каждую тонну груза – 1,3 л/100 т км.

Уточняющие коэффициенты H_w и H_g для иностранного подвижного состава рассчитываются следующим образом:

$$H_g = (g_2 - g_1) / G_{np}, \quad (4)$$

$$H_w = (g_3 - g_2) / G_{zp max}, \quad (5)$$

где g_1 – базовая норма расхода топлива для одиночного тягача (л/100 км);
 g_2 – эксплуатационная норма расхода топлива для автопоезда без груза (л/100 км);
 g_3 – эксплуатационная норма расхода топлива для автопоезда с максимальной полезной загрузкой (л/100 км);
 G_{np} – величина собственной массы полуприцепа или прицепа, т;
 $G_{zp max}$ – величина максимально полезного груза, т.

Допускается считать в расчетах время движения парома как отдых водителя. Полученные результаты расчетов оформляются по каждому варианту в форме табл. 5.

Таблица 5

График движения на маршруте

Вид деятельности	Время начала деятельности	Пункт начала	Время завершения	Пункт завершения	Продолжительность, часы	Расстояние, км	Количество топлива, л
1	2	3	4	5	6	7	8
Движение	Пн 8:00	Екатеринбург	Пн 12:25		4:25	265	400
Отдых	12:25	Красноуфимск	13:10		0:45	-	

4. ОФОРМЛЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

В этом разделе необходимо составить перечень всех документов, необходимых для организации международной перевозки по конкретному маршруту, исходя из того, что эта перевозка осуществляется на предприятии впервые.

Документы можно разбить на следующие группы: для предприятия, для водителя, для транспортного средства, для груза (прил. 10). Кроме наименования документа, следует указать компетентный орган, осуществляющий его выдачу (продажу), и условия выдачи (продаж).

Раздел оформляется в виде табл. 6.

Таблица 6

Оформляемые при МАП документы

Документ	Компетентный орган его выдающий	Условия получения документа	Место нахождения документа при МАП	Где и кем осуществляется контроль
Разрешение на въезд (выезд) в (страну)	Екатеринбургское представительство Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП)	Наличие удостоверения допуска и карточки МАП	На транспортном средстве	На границе и территории (страны) полиция, погранслужба

5. РАСЧЕТ КОЛИЧЕСТВА ЕДИНИЦ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Численность транспортных средств определяется с учетом необходимости вывоза заданных объемов экспортных и импортных грузов за один месяц при одном водителе на автомобиле.

При этом учитывается коэффициент использования грузоподъемности

$$\gamma = \frac{Q_{\phi}}{Q_n}, \quad (6)$$

где Q_{ϕ} - фактически допустимая масса груза автопоезда, т;

Q_n - номинальная грузоподъемность автопоезда, т.

Формулы для расчета допустимой массы груза автопоезда:

$$Q = \min\{Q_2, Q_3\}, \quad (7)$$

$$Q_3 = \frac{(P_3 - m_3)S}{Z}, \quad (8)$$

$$Q_2 = \left[\frac{(P_2 - m_2)L}{h} - m_c \right] \frac{S}{S - Z}, \quad (9)$$

где Q_2, Q_3 – допустимая масса груза для заданной осевой нагрузки P_2 (задней оси тягача) и P_3 (тележки полуприцепа);

m_2, m_3 и m_c – масса, приходящаяся на переднюю, заднюю оси тягача, на тележку и седло полуприцепа соответственно;

L – расстояние маршрута;

Z – расстояние от седельно-сцепного устройства до центра тяжести груза;

S – расстояние от седла до оси тележки полуприцепа;

h – расстояние от передней оси тягача до седельно-сцепного устройства.

Значения ограничений на осевые нагрузки P_2, P_3 соответствуют весогабаритным ограничениям в странах, по которым проходит маршрут.

Необходимое общее количество ездов следующее:

$$N = \frac{Q_{\text{сп}}}{Q_n \gamma} = \frac{Q_{\text{сп}}}{Q_{\phi}}, \quad (10)$$

где $Q_{\text{сп}}$ – заданный экспортно-импортный объем перевозок, т.

Возможное количество ездов одного автомобиля следующее:

$$n = \frac{T_{\text{мес}}}{t_{\text{об}}}, \quad (11)$$

где $T_{\text{мес}}$ – время, в течение которого необходимо перевезти груз, часы;

$t_{\text{об}}$ – время оборота автомобиля, часы.

Требуемое количество автомобилей следующее:

$$A_m = \frac{N}{n}. \quad (12)$$

6. РАСЧЕТ ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

С учетом полученных в разделах 2, 3 и 5 данных необходимо рассчитать для двух рейсов следующие технико-эксплуатационные показатели:

- 1) среднюю техническую скорость;
- 2) среднюю эксплуатационную скорость;
- 3) среднюю скорость доставки груза;
- 4) коэффициент, характеризующий использование рабочего времени;
- 5) коэффициент использования пробега за рейс;
- 6) коэффициент нулевых пробегов;
- 7) транспортную работу за рейс;
- 8) часовую производительность подвижного состава.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключении курсовой работы приводится сравнительная характеристика маршрутов международной перевозки и делается вывод о выборе маршрута. Сравнительную характеристику разработанных маршрутов рекомендуется выполнить в виде табл. 7.

Таблица 7

Сравнительная характеристика маршрутов перевозки груза

Показатели	Маршрут № 1 (сухопутный)	Маршрут № 2 (мультимодальный)
Общее время перевозки, сутки		
Время движения, часы, в том числе: - сухопутное движение - паромная переправа		
Время работы водителя, часы - за первую неделю - за вторую неделю		
Время простоя, часы, в том числе: - под погрузкой/разгрузкой - на границе		
Общий пробег, км, в том числе: - по России и по странам СНГ - по странам дальнего зарубежья		
Время простоя на пограничных переходах, часы		
Время пребывания водителя в странах дальнего зарубежья, сутки		
Необходимое число транспортных средств, ед.		
Технико-эксплуатационные показатели		

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Еремеева, Л.Э. Основы транспортно-экспедиторского обслуживания: учеб. пособие / Л.Э. Еремеева. – Сыктывкар: СЛИ, 2014. – 148 с.
2. Залукаева, Н.Ю. Транспортно-экспедиционное обслуживание: учеб. пособие / Н.Ю. Залукаева, А.А. Гуськов, Н.В. Пеньшин. – Тамбов: ТГТУ, 2017. – 100 с.
3. Троицкая, Н.А. Транспортно-технологические схемы перевозок отдельных видов грузов / Н.А. Троицкая, М.В. Шилимов. – М.: КНОРУС, 2016. – 232 с.
4. Краткий автомобильный справочник. Том 2. Грузовые автомобили / Кисуленко Б.В. [и др.]. – М.: ИПЦ Финпол, 2004. – 667 с.
5. Евсеева, А.А. Международные перевозки: практическое пособие / А.А. Евсеева, Е.В. Сарафанова. - Ростов-на-Дону: Феникс, 2011. – 413 с.
6. Курганов, В.М. Международные перевозки: учебник для студ. учреждений высш. проф. образования / В.М. Курганов, Л.Б. Миротин; под ред. Л.Б. Миротина. – 2-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2013. – 304 с.
7. Таблицы кратчайших расстояний по иностранной территории. - М.: АСМАП, 1994. – 123 с.
8. Транспортно-экспедиционная деятельность: учебник и практикум для прикладного бакалавриата / Л.И. Рогавичене [и др.]; под ред. Е.В. Будриной. – М.: Изд-во «Юрайт», 2017. – 369 с.
9. Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте: утверждены распоряжением Минтранса России от 14 марта 2008 г. № АМ-23-р.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Статистические характеристики средних скоростей движения автопоездов на маршруте

Дорожные условия	Средняя скорость движения $V_{\text{ср}}$, км/час	
	для отечественных автотранспортных средств	для автотранспортных средств иностранного производства ²
Крупный город, асфальтобет	31	31
Магистральная дорога	59	70
Автомагистраль	72	83
Автомагистраль в горных условиях	40	65
Автомагистраль в условиях пересеченной местности	46	73
Комбинированный маршрут по главным дорогам ЕС (вне населенных пунктов)	68	78

Приложение 2

Статистические характеристики средних значений времени простоев на пограничных переходах

Наименование пограничного перехода	Направление	Среднее время простоев, часы	Средняя скорость движения V , км/час
Козловичи	Выезд	8,38	5,64
	Въезд	10,2	7,13
Чоп	Выезд	6,64	4,31
	Въезд	5,78	3,14
Ужгород	Выезд	5,70	3,06
	Въезд	5,88	3,45
Торфяновка	Выезд	3,50	2,21
	Въезд	1,85	1,81
Брусничное	Выезд	0,90	0,53
	Въезд	1,10	0,72

² Автомобили с двигателем мощностью 500 л.с.

Приложение 3

Расписание паромных переправ

Маршрут	Направление			
	Прямое		Обратное	
	Отправление	Прибытие	Отправление	Прибытие
Новороссийск – Варна	Пн. 14:00 Ср. 12:00	Ср. 7:00 Пт. 19:00	Ср. 19:00 Пн. 16:00	Пн. 12:00 Ср. 9:00
Ильичевск – Варна	Пн. 18:00 Ср. 18:00 Пт. 18:00	Вт. 12:00 Чт. 12:00 Сб. 12:00	Вт. 18:00 Чт. 18:00 Сб. 18:00	Ср. 12:00 Пт. 12:00 Вс. 12:00
Калининград – Травемюнде	Ср. 12:00 Чт. 17:00	Пт. 3:00 Сб. 8:00	Сб. 21:00 Пн. 17:00	Пн. 9:00 Ср. 5:00
СПб. – Киль	Пт. 19:00 Вт. 19:00	Пн. 6:00 Пт. 6:00	Вт. 17:00 Сб. 17:00	Пт. 8:00 Вт. 8:00
СПб. – Окселезунд	Чт. 14:00 Вс. 14:00	Пт. 19:00 Пн. 19:00	Вт. 22:00 Пт. 24:00	Вт. 8:00 Вс. 10:00
Клайпеда – Киль	Пн. 24:00 Чт. 4:00 Чт. 24:00 Сб. 24:00 Вс. 16:00	Ср. 8:00 Пт. 10:00 Сб. 8:00 Пн. 6:00 Пн. 21:00	Пн. 13:00 Вт. 12:00 Ср. 16:00 Пт. 18:00 Сб. 16:00	Вт. 13:00 Ср. 19:00 Чт. 18:00 Вс. 2:00 Вс. 18:00
Хамина – Киль	Ежедневно 8:00	10:00 следующего дня	Ежедневно 16:00	18:00 следующего дня
Турку – Цухавен	Вт. 18:00	Чт. 16:00	Сб. 21:00	Пн. 6:30
Киль – Гетеборг	Пн. 20:00 Ср. 20:00 Сб. 19:00	Вт. 10:00 Чт. 11:00 Вс. 10:00	Вт. 20:00 Пт. 20:00 Вс. 19:00	Ср. 11:00 Сб. 11:00 Пн. 10:00

Приложение 4

Ограничения на движение в странах ЕС

Страна	Общая масса автомобиля, т	День недели, время
Австрия	более 3,5	Сб. 15:00 – 24:00 Вс. 00:00 – 24:00
Венгрия	более 7,5	Сб. 8:00 – 24:00 Вс. 00:00 – 22:00
Германия	более 7,5	Вс. 00:00 – 22:00
Словакия	более 7,5	Вс. 00:00 – 22:00
Чехия	более 7,5	Вс. 00:00 – 22:00
Франция	более 7,5	Сб. 22:00 – 24:00 Вс. 00:00 – 22:00

Приложение 5

Нормы времени простоя бортовых автомобилей и контейнеровозов при погрузке и разгрузке контейнеров кранами, погрузчиками и другими аналогичными механизмами

Масса контейнера, т	Норма времени простоя автомобиля при погрузке/разгрузке одного контейнера, мин.
2,5 ... 3	7
5	7
10	10
20	10
25	12
30	12

Приложение 6

Нормы времени простоя бортовых автомобилей при погрузке / разгрузке вручную грузов в контейнер без снятия его с автомобиля

Масса контейнера, т	Норма времени простоя автомобиля при погрузке/разгрузке грузов, мин.
До 0,5	9,0
0,5 ... 1,25	15,0
1,25 ... 2,0	20,0
2,0 ... 3,0	25,0
3,0 ... 5,0	30,0
5,0 ... 10,0	50,0
10,0 ... 20,0	80,0
Свыше 20	112,0

Приложение 7

Нормы времени на отцепку и зацепку обменных полуприцепов

Грузоподъемность полуприцепа, т	Норма времени, мин.	
	на зацепку	на отцепку
До 10	12,0	8,0
10 - 20	16,0	10,0
Свыше 20	18,00	12,00

Приложение 8

Нормы времени на механизированную погрузку / разгрузку автомобилей (автопоездов)

Грузоподъемность автомобиля, т	Погрузка / разгрузка, мин	
	Грузы, перевозимые со счетом мест (штук)	Грузы, перевозимые без счета мест (навалом)
До 1,5	9	4
1,5 ... 2,5	10	5
2,5 ... 4,0	12	6
4,0 ... 7,0	15	7
7,0 ... 10,0	20	8
10,0 ... 15,0	25	10
15,0 ... 20,0	30	15

Приложение 9

Нормы времени на немеханизированную погрузку или разгрузку автомобилей (автопоездов)

Грузоподъемность автомобиля, т	Погрузка		Разгрузка	
	Грузы, перевозимые со счетом мест (штук)	Грузы, перевозимые без счета мест (навалом)	Грузы, перевозимые со счетом мест (штук)	Грузы, перевозимые без счета мест (навалом)
До 1,5	19	14	13	8
1,5 ... 2,5	20	15	15	10
2,5 ... 4,0	24	18	18	12
4,0 ... 7,0	29	21	22	14
7,0 ... 10,0	37	25	28	16
10,0 ... 15,0	45	30	31	19
15,0 ... 20,0	52	37	40	25

ОПИСЬ

представленных документов на получение Удостоверения допуска
к осуществлению международных автомобильных перевозок

Российский перевозчик _____

(дело № _____)

Вх. № _____ представил документы через _____

(должность, Ф.И.О.)

в Уральское управление государственного автодорожного надзора ниже
перечисленный комплект документов:

№	Наименование документа	Кол-во листов
1	Заявление на получение Удостоверения допуска	
2	Копия Устава или учредительного договора	
3	Копия свидетельства о государственной регистрации юридического лица с внесением записи в единый государственный реестр	
4	Копия свидетельства о государственной регистрации ИП	
5.	Копия свидетельства о постановке на налоговый учет	
6	Сведения об автотранспортных средствах	
7	Копия свидетельства о регистрации автотранспортных средств, копии документов, подтверждающих право пользования	
8	Копии актов или талонов технического осмотра	
9	Копия удостоверения профессиональной компетентности	
10	Балансовый отчет за последний отчетный период (формы 1, 2)	
11	Копия лицензии на осуществление подлежащих лицензированию импортно-экспортных операций в отношении своих товаров	
12	Копия полиса страхования гражданской ответственности владельца автотранспортного средства	
13	Документ, подтверждающий опыт работы международным перевозчиком в течение последних 4 лет	
14	Установка тахографа (документы)	
15	Количество листов по описи	
	Пакет документов принял _____	

Основные характеристики универсальных контейнеров

Обозначение типоразмера	Масса брутто номинальная, т	Наружные размеры, мм			Размеры дверного проема, мм		Внутренние размеры, мм			Внутренний объем, м ³	Площадь пола, м ²
		Длина	Ширина	Высота	Ширина	Высота	Длина	Ширина	Высота		
1AA	30	12192	2438	2591	2286	2261	11988	2330	2350	65,6	27,93
1A	30	12192	2438	2438	2286	2134	1988	2330	2197	61,3	27,93
1BB	25	9125	2438	2591	2286	2261	8931	2330	2350	48,9	20,8
1B	25	9125	2438	2438	2286	2134	8931	2330	2197	45,7	20,8
1CC	24	6058	2438	2591	2286	2261	5867	2330	2350	32,1	13,67
1C	24	6058	2438	2438	2286	2134	5867	2330	2197	30,0	13,67
1D	10	2991	2438	2438	2286	2134	2830	2330	2197	14,3	6,53
УУКА-5(6)	5	2100	2650	2591	1950	2280	1950	2515	2310	11,3	5,05
УУК-5(6)	5	2100	2650	2400	1950	2100	1950	2515	2128	10,4	5,05
УУКП-5	5	2100	2650	2591	1950	2280	1950	2515	2310	11,3	5,05
УУК-5	5	2100	2650	2400	1950	2100	1950	2515	2128	10,4	5,05
УУК-5У	5	2100	1325	2400	1216	2090	1980	1216	2128	5,1	2,4
УУКП-3(5)	3	2100	1325	2591	1225	2300	1980	1225	2380	5,7	2,26
УУК-3(5)	3	2100	1325	2591	1225	2090	1980	1225	2128	5,1	2,26
УУК-3	3	2100	1325	2400	1225	2090	1980	1225	2128	5,1	2,26