

УДК 37

## СЕМИНАРСКИЕ ЗАНЯТИЯ ПО ГЕОГРАФИИ ДЛЯ УЧЕНИКОВ И УЧАЩИХСЯ

<sup>1</sup>Фролов Д.В., <sup>2</sup>Шевченко М.В.

<sup>1</sup>Администрации города Сочи, Управление потребительского рынка и услуг,  
Сочи, e-mail: dima@msx.ru;

<sup>2</sup>Ростовский государственный университет путей сообщения (РГУПС),  
Ростов-на-Дону, e-mail: milana@msx.ru

Доказывается, что компьютеризации учебного процесса должны соответствовать новые: 1) технологии обучения; 2) правила оценки знаний, благоприятствующие применению и развитию родного языка в устной форме; 3) акцентуация истинного, главного, практически применимого и безопасного для жизнедеятельности населения России, права общения на родном языке. В статье предложен метод семинарских занятий, ориентированный на: 1) тематический поиск исходных данных в сети Интернет, 2) оценку достоверности, истинности, анализа, синтеза и направления практического применения обработанной информации в безопасной жизнедеятельности. Тематика семинарских занятий ориентирована на фундаментирование патриотизма на ранней стадии формирования члена Российского Общества. Именно через понимание и оценку истинности интернетских высказываний можно сформировать в умах подрастающего поколения россиян правильное мировоззрение, устойчивое против распространяющейся посредством сети Интернет лжи, клеветы, нападок со стороны внешней среды.

**Ключевые слова:** география, семинарские занятия для учеников и учащихся, освоение Сибирских территорий, освоение внеконтинентальных территорий России, освоение Россией земель Северного Кавказа, завоевание Крыма войсками российской империи, транспортные коридоры, железные дороги, конвенции, таможенные союзы

## SEMINARS IN GEOGRAPHY FOR PUPILS AND STUDENTS

<sup>1</sup>Frolov D.V., <sup>2</sup>Shevchenko M.V.

<sup>1</sup>Management Department the Food Markets and Services, Sochi, e-mail: dima@msx.ru;

<sup>2</sup>Rostov State University of Means of Communication, Rostov-on-Don, e-mail: milana@msx.ru

It is proved that the computerization of the educational process must comply with the new: 1) learning technologies; 2) assessment of knowledge rules, favoring application and development of the mother tongue in the oral form; 3) accentuation of the true, the main practically applicable, and safe for the life of the Russian population, the right to communicate in their native language. This paper proposes a method of seminars focused on: 1) thematic search source data on the Internet, 2) evaluation of the reliability, truthfulness, analysis, synthesis and practical applications of the processed information in a secure life. Themes of seminars focused on patriotism fundamentirovanie at an early stage of formation of a member of the Russian Society. It is through understanding and appreciation of the truth internetских statements can be formed in the minds of the younger generation of Russians the right outlook, resistance spreading through the Internet lies, slander, attacks from the external environment.

**Keywords:** geography, seminars for pupils and students, development of Siberian territories, внеконтинентальн development of Russian territories, Russian land development of the North Caucasus, the conquest of the Crimea troops of the Russian Empire, transport corridors, railways, conventions, customs unions

Ужесточение форм спроса знаний учеников и учащихся неизбежно должно сопровождаться инновациями в обучении. Внедрение компьютерных технологий, доступность технических средств почти каждому отроку и юноше не то, чтобы способствовало обучению, а ещё в большей мере отвлекло от обучения, поскольку способствует доступности к такой информации, знания которой запрещены по возрасту.

Всякое внедрение новой техники в учебный процесс, неотложно требует внедрения новых, вплетённых в этот процесс тактических процедур. Благодаря компьютерным технологиям, по дисциплинам, ранее не содержащим практических занятий, представилась полезная возможность введения семинарских занятий, на которых респон-

денты фактически впервые применяют устный русский язык. Семинарские занятия могут проводиться в форме и по правилам «круглых столов». В среднем учебном заведении могут появиться и иные, более оригинальные формы раскрытия текущих социальных, экономических и политических тем, например, дельфийский метод решения некоторых проблем, позволяющий исключить влияние мнения одних респондентов на мнения других.

В данной статье предлагается инновация, направленная на самостоятельный поиск респондентами релевантной информации в сети Интернет по темам, указанным в учебных пособиях. Для приобретения на семинарских занятиях учениками и учащимися знаний, требуются поиск, осмысление,

сопоставление, анализ и синтез, проверка на истинность сведений, предоставленных для обывателя друзьями или врагами в сеть Интернет. Компетентное жюри «оплачивает» озвученные ответы баллами, в режиме состязательности.

*Примечание 1. Форма ЕГЭ не относится к дельфийскому методу. Исключение возможности влияния мнения одного респондента на мнение других действительно застраховано, но каждому респонденту предоставляется выбор из ассортимента ответов, на 80% ложных (из пяти ответов только один истинный). ЕГЭ, как форма опроса, приемлема в тех случаях, когда из заданных пяти ответов все достоверны, но оптимальный (наилучший) по указанному критерию только один ответ. Например, гвозди, предназначенные для крепления деревянных конструкций, могут быть трехгранной, четырехгранной, пятигранной, шестигранной и круглой формы. Требуется назвать форму, наиболее удовлетворяющую условию крепежа именно деревянных конструкций. Но если при тех же исходных данных требуется крепёж для того, чтобы подковать лошадь, то, не круглой, а четырехгранной формы. При этом все остальные варианты крепежа возможны, но не наилучшие.*

Функционально материал статьи разделен на следующие две самостоятельные части:

### **1. Освоение российских земель;**

### **2. Изучение географии, как предметной области транспортной логистики.**

1 Актуальность и своевременность занятий по освоению российских земель заключается в том, чтобы предоставить подрастающему поколению россиян истинную информацию о том, как именно формировалась необъятная территория России.

Закладывая основу подросткового и взрослого патриотизма учеников и учащихся, необходимо помочь им достоверно уяснить:

1) каким образом, Россия расширяла свои территории, не колонизируя и не угнетая проживающие на осваиваемых территориях народы, оказывая им социальную помощь и содействуя поднятию их культурно-просветительного уровня;

2) как Аляска стала принадлежать России и почему перестала;

3) почему Россия отказалась от принадлежащих ей всех Гавайских островов;

4) как формировались доброжелательные отношения Калифорнии с Россией и почему они прекратились;

5) когда и при каких условиях россияне впервые создали частно-государственную русско-американскую компанию и заложили бизнес-основу межгосударственных

экономико-политических отношений США с Россией.

Тема разрабатывается сначала учителями и преподавателями, дробится на разные задачи для докладов и содокладов. Для проведения семинарского занятия, включенного в расписание календарных занятий, заранее выдаются темы и предоставляются респондентам на выбор. Результатом является доклад в письменной и устной форме. Готовятся и содокладчики, не повторяя уже сказанное, но дополняя его вширь, и в глубину вопроса. Выбранное заранее жюри из среды респондентов и учителя (преподавателя) оценивает качественную и количественную стороны результатов. Докладчик получает от 40 до 60 баллов, содокладчик – от 10 до 30 баллов. За верно сформулированный к докладчику вопрос и знание ответа на него, даётся от 10 до 30 баллов. В конце занятия составляется протокол, в котором поимённо регистрируются мнения участников семинара о миролюбии российской «колонизации» окраин и предоставлении гражданских прав присоединённым народам. Набранные каждым участником семинара баллы, суммируются и записываются в дневник. Отличные доклады отправляются в Интернет. В конце учебного года ссуммированные за все семинарские занятия баллы выдаётся грамота, благодарность за подписью директора учебного учреждения, скреплённые печатью. Полученные документы предъявляются при поступлении в вуз.

*Примечание 2. На каникулы, предшествующие проведению семинарского занятия по первой теме, в список планированного прочтения литературы, необходимо включить книги Задорнова Николая Павловича. Автор в доступной для восприятия учениками и учащимися форме, представил увлекательные сюжеты из быта сибирского населения. Задорнов Н.П. вскрыл трудности и показал мужество, работоспособность, стремление к достижению успеха, способность к выживанию в очень затруднительных ситуациях, смелость и сильную веру сибиряков в прекрасное будущее именно в России.*

### **Тема 1: Освоение Сибирских территорий Россией (6-8 часов).**

Заселение русскими Сибири, Дальнего Востока и Комсомольска-на-Амуре крестьянами-переселенцами. Зачем России потребовалась Сибирь? Первопроходцы земли Сибирской. Ермак Тимофеевич, Иван Юрьевич Москвитин, Василий Данилович Поярков, Ерофей Павлович Хабаров, Семен Иванович Дежнев и др. Колонизация или освоение? Отношения первопроходцев с местным насе-

лением. Как строительство Транссибирской магистрали повлияло на освоение сибирских территорий. Творчество Н.П. Задорнова (род. 1909-1992 г.) и В.А. Ключевского. Первое открытие Н.П. Задорнова. 1) Амур-Батюшка, 2) Далёкий край, 3) К океану, 4) Война за океан, 5) Капитан Невельской, 6) Золотая лихорадка, 7) Владычица морей, 8) трилогия Цунами, Симода, Хэда – описывающая путь первой русской экспедиции в Японию. Обратить внимание на вторичные месторождения золота (золотые россыпи), встречающиеся в долинах сибирских ручейков, в ложбинах и образующие пластообразные залежи толщиной от одного до двух метров, шириной до ста метров и длиной до километра.

**Тема 2: Освоение внеконтинентальных территорий России с 1798 года (6-8 часов).**

Аляска (глинкиты, эскимосы, алеуты), Гавайские острова, Калифорния. Акционерное общество Г.И. Шелихова, М.С. Голикова, Н.П. Мыльников (1790 г.). Первая Русско-Американская компания (РАК), принадлежащая России. РАК владела всеми тихоокеанскими землями России от Курильских островов до самой Калифорнии и всех Гавайских островов. Царь Павел первый способствовал деятельности акционерного общества РАК. Позже акционерами РАК были царь Александр первый и все члены его семьи. Творчество А.И. Алексеева. Судьба русской Америки.

РАК использовала кожаные деньги (марки) и имела свой государственный флаг. Сопоставить гербы России и РАК. Прибыльность составляла 700-1100% в год (шкурки каланов, соболей, песцов). Пока РАК управлялась частно-государственным образом, компания прогрессировала, но её подчинили государству, и чиновники, взяв под свой контроль все финансовые потоки, подключив силовиков с большими окладами, разрушили её, снизив закупочные цены на шкурки.

Отказ России от внеконтинентальных территорий, продажа имущества РАК. Речка «ДОН» (бывшая Ханапепе) существует на Гавайских островах, как доказательство того, что там жили русские, как и крепости: «Александр первый», «императрица Елизавета», «Барклай-де-Толли». Местные вожди по своему желанию могли получать русские фамилии Платов, Воронцов, Иванов и др. С таким фамилиями местные люди живут там и в настоящее время.

Акцентировать компанию «Калифорний Форт-Росс», которая русскими была продана за 30 тыс. долларов немецкому колонисту.

*Примечание 3. Жителям стран, правительства которых представляют недоброжелательное отношение к Российскому*

*государству, кажется, что территория России таких необъятных размеров не могла быть оформлена иначе, как войнами. Изучая вторую тему, можно убедиться с какой лёгкостью Российские Цари отказывались от уже освоенных островов и иных внеконтинентальных территорий, принимали на бесплатное обучение туземцев в Санкт-Петербургские высшие учебные заведения, а также то, как россияне, проживающие на континенте, сопротивлялись переселению на упомянутые островные территории.*

**Тема 3: Освоение Россией земель Северного Кавказа с 1550 года (6-8 часов).**

*Примечание 4. Прежде всего, прочитать книги Федора Федоровича Торнау. В начале семинарского занятия включить и коллективно прослушать шесть песен Кубанского казачьего хора, посвящённые освоению земель вдоль реки Терек, гор Кавказа.*

Великий Шелковый путь (показать путь на физической карте и доказать причину его криволинейности). Азово-Моздокская укрепленная линия и Предкавказье. Крепость Ставрополь и князь А. Потёмкин. Начало активного российского освоения Кавказа в 1778 г. Творчество Ф.Ф. Торнау: Воспоминания кавказского офицера. Воспоминания о компании 1829 года в Европейской Турции. От Вены до Карлсбада. (Сайт «Военная литература»). Воспользоваться услугами Ростовской-на-Дону ЦБС (географическими картами).

**Тема 4: Крым завоёвывали не русские, а войска российской империи, но это не одно и то же (4-6 часов).**

Манифест Екатерины II «О включении в Российскую Державу Крымского полуострова, полуострова Тамания и целого Кубанского края». С 1919 года Крым снова входит в состав РСФСР как Крымская Советская Социалистическая Республика. Тысячи татар покинули полуостров и переселились в Турцию, а теперь стремятся к возвращению (любым способом). Старое название Крыма – Таврика, произошедшее от имени древнейших племён тавров, населявших южную часть Крыма. Какому государству принадлежал Крым в 13-ом веке? Хозяевами Крыма и Причерноморья были монголо-татары. В январе 1223 года их конница, разгромив половцев, заняла Судак, разграбила его и ушла, вернувшись вновь в 1239 году. В 1242 при возвращении с похода на Польшу и Венгрию, превратили Крым в Золотую Орду, которая внедрила ислам в качестве государственной религии. В течение столетий сложился современный национальный облик крымских татар, которые признали половецкий язык крымскотатарским. Остатки

сармато-алан, готов, греков и иных народов, населявших Крым в древности и средневековье, – в исламской туркоязычной среде были полностью ассимилированы.

Приём Крыма к РФ и стратегия будущего крымского населения.

*Примечание 5. Ученики и учащиеся должны своими знаниями убедиться в той жестокости, которую проявляла Турция множеством нападений на Крым, и в той добродетели, которую проявлял к крымскому населению российский народ, как в прежние века, защищая, так и в настоящее время, как раз накануне вновь спланированного захвата Турцией Крымского полуострова, предупредив новое кровопролитие.*

Заключение по первой части

1) научить учеников и учащихся правильно формулировать своё отношение к релевантным условиям жизни россиян, гордиться своим Отечеством и его поступками, как в прежние века, так и в настоящее время;

2) уметь представить свой вариант в любом вопросе, касающемся темы, устно защитить своё видение результата;

3) оценивать поступки государств-партнёров в решении экономических и политических проблем и предлагаемые ими варианты решений не мирным путём.

**2. Цель изучение географии, как предметной области транспортной логистики состоит в том, чтобы:**

– визуализировать качественные изменения в изучении географии, являющейся предметной областью логистики;

– предостеречь будущих специалистов от возможных промахов и убытков при вступлении ими в межгосударственные связи и международные торговые организации;

– научить оценивать потери, могущие возникнуть при предоставлении экономико-географических услуг по перевозке людей и грузов;

– показать респондентам способы выбора оптимальных маршрутов, наиболее удобных по факторам времени, расстояния, препятствий, помех, перегрузок;

– акцентировать внимание на последствиях присоединения российской транспортной системы к Всемирной торговой организации (ВТО).

Внедрение логистики, как науки об управлении материальными, финансовыми, трудовыми и сопутствующими им, информационными потоками, особенно в условиях ВТО, отразилось на транспортном комплексе Российской Федерации в двух аспектах. С одной стороны, расширилась и кардинально улучшилась грузовая база, с другой, – иностранные перевозчики, появившись на отечественных дорогах, ре-

ках, в морских портах, железнодорожных магистралях, составили конкуренцию российским транспортникам. Чтобы последствия присоединения к ВТО для российской транспортной системы были положительными, необходимо было до вступления в неё измерить и оценить на перспективу:

– потенциальные и реальные возможности отечественной транспортной системы самостоятельно справиться с потоком внешнеторговых грузов;

– соответствие уровня конкурентоспособности национальных транспортных компаний и качества транспортно-экспедиционных услуг, предоставляемых отечественными и иностранными перевозчиками;

– возможность российской транспортной системы самостоятельно привлекать транзитные транспортные потоки на территорию РФ и эффективно их обслуживать. Российская транспортная система ещё до вступления в ВТО была и остаётся связанной обязательствами с действующими СНГ, ЕврАзЭС и Таможенным Союзом и продолжит их исполнять.

Невысокая конкурентоспособность российской транспортной системы привела: к сокращению участия российских перевозчиков на отечественных рынках транспортных услуг; к ущемлению интересов российских перевозчиков на территориях иностранных государств; к применению таких стандартов, соблюдение которых привело к недопущению использования отечественных транспортных средств на международных рынках транспортных услуг. Членство в ВТО заставило россиян оперативно решать упомянутые проблемы. В качестве основополагающих приёмов предложены следующие варианты:

во-первых, обязательное российское гражданство для водителей и двух третей руководящего состава иностранных компаний, образовавших юридическое лицо транспортной компании на территории России;

во-вторых, экспорт продукции с низкой добавленной стоимостью (лес, металл) из-за снижения пошлин требует увеличение перевозок именно российским транспортом;

в-третьих, снижение ввозных пошлин на высокотехнологическую продукцию привело к контейнеризации перевозочного процесса и, как следствие, конкуренции между железной дорогой и автомобильным транспортом, использованием контейнеров отечественного и иностранного производства;

в-четвёртых, строительство и ремонт дорог, из которых на момент вступления лишь 24% региональных и 37% федеральных соответствуют международным требованиям;

в-пятых, перегруженность трасс (особенно на подъездах к большим городам), невозможность заправить автомобили топливом, соответствующим иностранным стандартам – могут стать препятствием для экспансии иностранных перевозчиков;

в-шестых, требование оплаты за проезд грузового автотранспорта по российским дорогам (возможно, с учётом квотирования);

в-седьмых, регистрация в России всего парка передвижного состава иностранных компаний, осуществляющих коммерческую деятельность на российской территории;

в-восьмых, ограничение режима «открытого неба» над Россией для иностранных авиакомпаний. Несмотря на требования ВТО о том, что плата за полёт над территорией России для отечественных и зарубежных авиакомпаний должна быть одинаковой, пролёт над Транссибирской магистралью может различаться для отечественных и иностранных компаний на значительную величину;

в-девятых, отечественные железнодорожные компании лишаются предоставляемых государством льготных тарифов (с учётом инфляции) в направлении морских портов и пограничных передаточных станций РФ;

в-десятых, техническое обслуживание и ремонт (ТОиР) транспортных средств, оказавшихся на «чужой» территории столкнулось с конкуренцией, с невозможностью получить страховую услугу в случае аварий. Это привело к повышению требований профессионального качества и доступности услуг, отечественных ТОиР, доставляемых за рубеж отечественным перевозчикам (дорогое удовольствие, но неизбежно вынужденное). Собственный российский рынок российского ТОиР оценивается в 800 млн долл. в год.

В настоящее время расходы на транспортировку по железнодорожной сети формируются иначе, чем при автомобильных перевозках. На железной дороге в расходы включают полную плату за пользование инфраструктурой.

При автомобильных перевозках это распространяется (и то лишь частично) только на крупные автомагистрали и только в случае использования большегрузных автопоездов. Если цена на грузовые автомобильные перевозки всех весовых категорий по всем автомагистралям будет формироваться так же, как на железнодорожные перевозки, то появятся условия для нового шага в развитии железнодорожных грузовых перевозок потому, что все остальные станут намного дороже. Наиболее распространённой в мире системой бестарной

перевозки грузов укрупнёнными упаковочными местами являются стандартные ёмкости «контейнеры».

Перегрузочное оборудование и площадки для погрузки и разгрузки контейнеров стандартны. Стандарты на контейнеры были разработаны Международной организацией по стандартизации (ИСО) в 1961 году (Международный стандарт 830 «Контейнеры грузовые»). В основу были положены стандарты на контейнеры, используемые в США. Такая же картина с поддонами и их размещением в контейнерах. Технические требования к строительству контейнеров сформулированы в «Международной Конвенции по безопасным контейнерам».

Однако на структуру контейнеров не повлияло то, что с 1972 г. Россия является полноправным участником Конвенции. Россия продолжает использовать свои собственные стандарты на контейнеры (3-ёх, 5-ти, 10-ти, 20-ти и 40-ка тонные) в то время, как наиболее распространёнными в мире являются 20-ти и 40-ка футовые, реже 5-ти и 45-ти футовые контейнеры. На их долю приходится 75% мирового парка контейнеров.

Россия вынуждена в международной торговле применять 20-футовые контейнеры, увеличивая при этом транспортные издержки по перегрузке товаров, пересекая границу и возвращаясь, поддерживая иностранную экономику. Объясняется это тем, что в Европе контейнеры поступают с моря на железнодорожный транспорт и грузятся на стандартную платформу длиной 18 м (рассчитанной на три 20-футовых контейнера), в то время как в странах Тихого океана контейнеры с моря перегружаются на автотранспорт, рассчитанный на транспортировку двух 20-футовых или одного 40-футового контейнера. В США контейнеры перегружаются на железнодорожные платформы длиной 24 м, вмещающие два 40-футовых контейнера [1]. Важным является также и то, что порты или другие места погрузки и разгрузки оснащены разнообразным подъёмно-транспортным оборудованием для работы с контейнерами 20-ти и 40-футовыми, что не позволяет обойтись без временных и финансовых расходов при использовании отечественных контейнеров.

Распространена система перевозки-доставки товаров автомобильными прицепами или полуприцепами (тягачами с прицепами), которые выступают в качестве укрупнённого грузового места и перевозятся на других видах транспорта – железнодорожном (на платформах) и морском (суда-паромы и суда типа «Ро-Ро»). Главное при этом отсутствие перегрузки

товара с одного вида транспорта на другой, так как перегружается сам трейлер. Но габариты трейлера также ориентированы не на российские стандарты. Потребность в таких вагонах имеется, например, доставка грузов по Чуйскому тракту, с Бийска в Горно-Алтайск.

После того, как Россия приняла условия Всемирной торговой организации, актуализируется деятельность логистических систем. Логистам следует перестроить банки данных, явных и неявных знаний, дополнить перечень разновидностей транспортных средств и таможенные требования, изменить тарифы, расширить возможности конвенций.

Вступление России в ВТО стало проверкой Российской транспортной системы на жизнеспособность, защищенность, эффективность и устранение существующих межгосударственных релевантных противоречий.

Во многих регионах мира вопросы развития транспортной инфраструктуры переросли рамки национальной экономической и транспортной политики. Созданием единой европейской инфраструктуры занимается Европейская экономическая комиссия при ООН. Направления ее деятельности состоят в создании:

- европейской сети автомобильных дорог;
- европейской сети железных дорог;
- европейской системы внутренних водных путей.

Так, была создана согласованная программа совершенствования международных магистралей в Европе. В 1983 г. вступило в силу Соглашение о международных автомагистралях (СМА). В Соглашении перечислены основные европейские магистрали и определены их технические параметры в соответствии с предполагаемой интенсивностью движения. На этих магистралях были перестроены и реконструированы дороги, туннели, мосты. Помимо создания европейской сети была разработана и успешно воплощается программа соединения сети дорог Европы и Африки.

В 1981 г. Международный союз железных дорог (МСЖД) разработал «Генеральный план развития европейских железных дорог на перспективу». Этим планом предусматривалось создание в Европе системы скоростных железнодорожных магистралей. На его основе рабочая группа по железнодорожному транспорту ЕЭК ООН разработала Соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖД). Соглашение вступило в силу в 1989 г. В соответствии с ним договаривающиеся стороны приняли план железно-

дорожной сети «**международная сеть Е**». В Соглашении участвует и Россия.

**Конвенции.** КВТ ЕЭК при участии МСАТ разработал несколько важнейших конвенций, касающихся международного дорожного движения автотранспорта, а именно:

– «Конвенцию о договоре дорожной перевозки грузов» (КДПГ) в 1956 г.;

– «Конвенцию о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа» в 1973 г.;

– «Европейское соглашение о международных автомагистралях» в 1975 г.;

– «Конвенцию о налоговом обложении дорожных транспортных перевозок грузов» в 1950 г.;

– «Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов» (ДОПОТ) в 1957 г.;

– «Таможенную Конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки Международной дорожной перевозки» (МДП) в 1975 г. В изданиях фигурирует как Конвенция TIR.

Для вопросов организации и осуществления российских внешнеторговых перевозок, осуществляемых автотранспортом, наиболее важными из них являются КДПГ и Конвенция TIR.

По КДПГ осуществляются автомобильные перевозки грузов в европейских странах, включая Россию и многие страны СНГ. Конвенция была заключена в Женеве в 1956 г. (вступила в силу для СССР 1 декабря 1983 г.). Данная Конвенция применяется ко всякому договору об автомобильной перевозке грузов, когда место отправления и место доставки находятся на территории двух различных стран, хотя бы одна из которых является участницей Конвенции.

Прохождение границ автотранспортом в европейских странах регулируется Таможенной Конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, принятой ООН 14 ноября 1975 г. СССР (а Россия правопреемник) является полноправным членом Конвенции.

Данная Конвенция, называемая TIR (МДП), касается перевозки грузов, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, в дорожных автотранспортных средствах или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможенного места отправления и до таможенного места назначения другой договаривающейся страны.

Конвенция применяется при условии, что автотранспортные средства, составы или контейнеры отвечают требованиям, сформулированным в Конвенции, и допущены к перевозкам.

Таким образом, грузы, перевозимые с соблюдением процедур конвенций в запломбированных автотранспортных средствах, составах или контейнерах, могут освобождаться от таможенного досмотра в промежуточных таможнях.

Правовой основой осуществления международных автомобильных перевозок служат также двусторонние правительственные соглашения, межправительственные соглашения о международной автомобильной перевозке, если взаимно признаются национальные или международные водительские права и национальные документы на автотранспортные средства.

Россия имеет подобного рода межправительственные соглашения практически со всеми странами Западной Европы, некоторыми Азиатскими странами и странами Северной Африки.

**Тема 5: Ознакомиться с транспортными коридорами, железными дорогами, конвенциями, таможенными союзами и критериями выбора наиболее выгодного пути по минимизации совокупных затрат при доставке грузов.**

Основным критерием выбора того или иного вида транспорта является экономическая целесообразность и его техническая возможность обеспечить транспортировку конкретного груза в срок и без потерь. В то же время различные виды транспорта взаимозаменяемы, следовательно, требуемый вид приходится выбирать самому грузовладельцу. Следует различать экономические и внеэкономические критерии выбора вида транспорта. Например, наличие у владельца транспортного средства разрешения на выход к морю, возможности доставлять груз комбинированным способом – благоприятствуют успеху. Очень важными критериями являются: величина провозной платы, скорость и регулярность доставки грузов, сохранность грузов при перевозке, возможность ликвидации излишних перегрузочных операций.

Чтобы полнее использовать преимущества водного транспорта, в основном при перевозках сырья и товаров, в течение ряда лет проводилась работа по созданию европейской сети внутренних водных путей.

Знание предметной области в сочетании с владением методами принятия управленческих решений составляют основу успешной логистической деятельности специалиста. Для успешного решения задач обязательно воспользоваться атласом железных и автомобильных дорог России, изучить контейнерную систему и конвенции.

Для формирования процесса доставки товаров в международной торговле созданы транспортные коридоры, включающие в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающего на данном направлении, а также совокупности технологических, организационных и правовых условий этих перевозок. Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в 1985 г. были выявлены наиболее важные для Европы международные транспортные коридоры. Было определено, что при железнодорожных перевозках направление Север-Юг почти в 2 раза больше загружено, чем направление Юг-Север. На направлении Север-Юг главным отправителем является Швеция, ее доля в железнодорожных отправлениях составляет 97%. Основные получатели – ФРГ, Австрия, Италия.

Рассматриваются проекты международных транспортных коридоров. В частности, Америка (Аляска) – Сибирь, с туннелем под Беринговым проливом. Появился новый транспортный маршрут из стран Юго-Восточной Азии через Китай в страны СНГ (Узбекистан, Казахстан и Киргизию). Строится путь, сочетающий в себе мосты и туннели на направлении Южная Швеция – Европа, через два пролива – Большой Бельт (между датскими островами) и Эресунн (между Данией и Швецией). **Требуется:**

**1.** Максимально используя конвенции, доставить груз железнодорожным путём: 1) из Ростова-на-Дону в Мадрид; 2) из Санкт-Петербурга в Стамбул; 3) из Екатеринбурга в Париж.

**2.** Воспользовавшись Таможенной Конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, принятой ООН 14 ноября 1975 г. СССР, доставить груз автомобильным транспортом: 1) из Ростова-на-Дону в Дамаск; 2) из Астаны в Минск; 3) из Еревана в Минск; 4) из Москвы в Венецию.

**3.** Воспользовавшись атласом железных дорог, определить названия железных дорог, по которым **выгодно** доставить груз: из Санкт-Петербурга в Находку; из Москвы в Сочи.

Заключение по второй части

1) научить учеников и учащихся определять названия железных дорог России;

2) сформулировать своё отношение к государству, заботящемуся о снижении совокупных затрат, угнетающих предпринимателей, участвующих в экспортно-импортных операциях;

3) уметь представить и предложить логистам свой вариант маршрута перевозки груза.