

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/175662>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Транспорт

Введение 7

1 Аналитическая часть 9

1.1 Обзор и анализ состояния транспортной обеспеченности города Серова 9

1.2 Технологии организации и управления перевозками 17

1.3 Обоснование актуальности работы. Постановка цели и задач 17

2 Расчетно-технологическая часть 19

2.1 Общая характеристика, показатели и динамика работы 19

2.2 Мероприятия по совершенствованию организации перевозок и управления в г. Серове 20

2.2.1 Анализ пассажиропотоков и расчет показателей маршрута 20

2.2.2 Нормирование скоростей движения автобусов 28

2.2.3 Графоаналитический метод планирования рациональной организации работы автобусов и труда водителей 32

2.2.4 Определение формы работы бригад водителей 36

2.2.5 Выбор рационального подвижного состава 41

3 Безопасность профессиональной деятельности 53

3.1 Основные мероприятия по охране труда 53

3.2 Требования безопасности к техническому состоянию подвижного состава и водителю автобуса 56

3.3 Меры безопасности при перевозке пассажиров 60

4 Экономическая часть 63

4.1 Расчет статей затрат на маршруте 63

4.2 Расчет сметы затрат 67

Заключение 69

Список использованных источников 70

Приложение А 74

Автобусный транспорт представляет наиболее массовый вид пассажирского автомобильного транспорта. Он играет существенную роль в единой транспортной системе страны [1-5]. На его долю приходится более 60% объёма перевозок от всех видов массового пассажирского транспорта, и пассажирооборот составляет около 40% [6-12]. Автобус как транспорт общего пользования получил распространение не только в городах, но и в сельской местности [12-21]. Автобусы используются в городских, пригородных, междугородных и международных регулярных сообщениях. В подавляющем большинстве малых городов, автобус является единственным видом массового пассажирского транспорта [22-29]. Автобусы осуществляют транспортную связь на всей территории города и способствуют объединению всех районов города в единый городской комплекс [30-38]. На внутрирайонных, межрайонных и внутриобластных маршрутах автобусный транспорт обеспечивает подвоз пассажиров к железнодорожным станциям, речным портам, дачным участкам, автовокзалам дальних автобусных сообщений.

Объект исследования – процесс транспортного обслуживания в г. Серове.

Предмет исследования – эффективность транспортного обслуживания в г. Серове.

Целью ВКР является повышение эффективности транспортного обслуживания в г. Серове.

Методология и методы исследования. В качестве теоретической и методологической основы данного исследования, используются работы таких авторов как Дехтян Г.М., Моисеева Н.К., Александрова А.Ю., и мн. др.

Использовались методы сравнительного и системного анализа.

Степень изученности темы исследования. Данной проблемой занимались многие ученые и специалисты, наиболее полно, на наш взгляд, отражается сущность данной проблемы в работах: Ильина Е.Н., Кабушкина Н.И., Лукичева Л.И. и других.

Научная новизна исследования заключается в обобщении и систематизации теоретических и практических

материалов по теме исследования, выявлении особенности пассажирских перевозок для повышения эффективности транспортного обслуживания в г. Серове.

Теоретическая значимость работы состоит в систематизации имеющихся законов и литературы, а также проведении анализа на основе статистических данных.

Практическая значимость исследования заключается в изучении организации и совершенствовании пассажирских перевозок для повышения эффективности транспортного обслуживания в г. Серове.

Структура исследования. Пояснительная записка состоит из введения, четырех глав, заключения, списка использованных источников.

1 Аналитическая часть

1.1 Обзор и анализ состояния транспортной обеспеченности города Серова

Государственная программа Свердловской области «Развитие транспортного комплекса Свердловской области до 2024 года» утвержденная постановлением Правительства Свердловской области от 25.01.2018г. №28-ПП.

Концепция развития транспортного комплекса Свердловской области на период до 2035 года включает организационно-методологические мероприятия:

- взаимодействие органов местного самоуправления с органами власти Свердловской области в сфере развития транспортной системы;
- участие в региональных, федеральных проектах в случае их принятия;
- выявление бесхозных дорог и постановка их на кадастровый учет с оформлением права муниципальной собственности.

Вокзал г. Серова связан автобусным сообщением с 11 конечными городами.

Автотранспортное предприятие (АТП) / Серов расположено в г. Серове. Целью деятельности АТП / Серов является удовлетворение потребностей других компаний и населения в плане пассажирских и грузовых перевозок по стране и в другие государства. В соответствии с этой целью можно выделить основные задачи функционирования данного транспортной организации и его управления:

- осуществление пассажирских и грузовых перевозок в соответствии с разработанным графиком и планом заданий;
- надлежащее хранение парка автотранспортных средств, его ремонт и техническое обслуживание;
- материально-техническое обеспечение организации всеми необходимыми материалами, сырьем и ГСМ;
- хранение, ремонт и надлежащее использование имущества, принадлежащего автотранспортному предприятию, в том числе зданий, прилегающей территории, оборудования; грамотное формирование штатного персонала, его обучение и повышение квалификации, а также правильная расстановка кадров по рабочим местам; своевременного профессионального управления деятельностью предприятия, поиск и использование возможных резервов снижения затрат, анализ деятельности автотранспортного предприятия, планирование и организация труда.

Для АТП характерна бесцеховая организационная структура, при которой все функции по управлению сосредоточены в аппарате управления предприятия.

Организационная структура управления большинства АТП является линейно-функциональной. На линейные звенья управления возлагаются функции и права командования и принятия решений, а на функциональные подразделения (например, планово-экономический отдел) – методическое руководство при подготовке и реализации решений по планированию, организации, учету, контролю и анализу по всем функциям производственно-хозяйственной деятельности.

Такая структура характеризуется использованием формальных процедур и правил, жесткой иерархией власти в организации, централизацией принятия решений. Каждый исполнитель подчиняется только одному руководителю. Все указания и решения по функциям управления исполнитель получает от непосредственного руководителя. Между исполнителем и функциональными подразделениями остаются информационные связи методического и консультационного характера. Для того чтобы решение функционального подразделения стало директивным, оно должно быть утверждено руководителем. Несмотря на то, что, в принципе, все руководители АТП выполняют управленческие действия, нельзя сказать, что все они занимаются одним и тем же видом трудовой деятельности. Отдельным руководителям приходится затрачивать время на координирование работы других руководителей, которые, в свою очередь, координируют работу сотрудников более низкого уровня и т.д. до уровня руководителя, который

координирует действия неуправленческого персонала – людей, физически производящих продукцию или оказывающих услуги. Такое вертикальное развертывание разделения труда и образует уровни управления. В организациях, состоящих из многих частей, должна осуществляться определенным образом координация их деятельности. Именно она выступает основой структуры организации, которую обычно определяют как совокупность устойчивых связей в организации.

Вообще, в любых организациях, в том числе и АТП, выделяют несколько типов связей. Наиболее часто анализу подвергаются следующие пары связей: вертикальные и горизонтальные; линейные и функциональные.

Вертикальные связи соединяют иерархические уровни в организации и ее частях. Они формализуются в процессе проектирования организации, действуют постоянно и изображаются на всех возможных схемах, отражая распределение полномочий или указывая на то, «кто есть кто» в организационной иерархии. Данные связи служат каналами передачи распорядительной и отчетной информации, создавая тем самым стабильность в организации. В рамках вертикальных связей решаются проблемы власти и влияния, т.е. реализуется «вертикальная загрузка» работы. Обычно рост организации сопровождается ростом вертикальных связей, так что по количеству этих связей можно судить о размере организации.

Горизонтальные связи – это связи между двумя или более равными по положению в иерархии или статусу частями или членами организации. Их главное предназначение – способствовать наиболее эффективному взаимодействию частей организации при решении возникающих между ними проблем. Они помогают укреплять вертикальные связи и делают организацию в целом более устойчивой при различных внешних и внутренних изменениях. Горизонтальные связи создают ряд важных преимуществ. Они экономят время и повышают качество взаимодействия. Горизонтальные связи развивают у руководителей самостоятельность, инициативность и мотивированность, ослабляют боязнь риска. Поэтому особый интерес представляет анализ практики и изучение способов установления таких связей. В случае, когда горизонтальные связи устанавливаются на неформальной основе вышестоящим руководителем, они обычно имеют привязку ко времени, к событию или к людям. Так, например, директор может предложить главному экономисту и начальнику отдела кадров самостоятельно решать вопросы установления окладов для работников, поскольку он доверяет им. Но, как только один из них оставит пост по каким-то причинам, руководитель, скорее всего, вернет это право себе назад и будет им пользоваться до тех пор, пока другой сотрудник не заслужит у него доверия.

Еще одной парой связей, устанавливаемых в организации, являются линейные и функциональные связи. Линейные связи – это отношения, в которых начальник реализует свои властные права и осуществляет прямое руководство подчиненными, т.е. связи идут в организационной иерархии сверху вниз и выступают, как правило, в форме приказа, распоряжения, команды, указания. Природа функциональных связей – совещательная, и посредством этих связей реализуется информационное обеспечение координации. Таким образом, связи обеспечивают целостную работу предприятия, объединяют все его звенья. Основой же работы предприятия являются функциональные обязанности подразделений. Именно они в итоге и составляют совокупную деятельность предприятия.

Для нормального функционирования АТП необходимо, чтобы все его подразделения работали в нужном графике и в соответствии с потребностями рынка, т.е. должны быть гибкими, а также вовремя и в полном объеме выполнили свои функции.

Например, генеральный директор имеет право распоряжаться средствами и имуществом предприятия, заключать договоры, открывать счета и распоряжаться ими, издавать приказы по предприятию, принимать и увольнять работников, применять к ним меры поощрения и налагать взыскания. Вместе с тем, генеральный директор отвечает за правильное и эффективное использование материальных и трудовых ресурсов предприятия, улучшение условий и охрану труда. Если же говорить в целом, то генеральный директор организует работу коллектива предприятия, а также несет полную ответственность за состояние предприятия и его деятельность.

Эксплуатационная служба АТП занимается, прежде всего, научной организацией транспортного процесса и эффективным использованием транспортных средств. Она изыскивает возможности для наиболее рационального осуществления перевозок с наименьшими затратами. В целом, на АТП служба эксплуатации на основе всестороннего изучения потребностей призвана обеспечивать более полное удовлетворение нужд заказчиков.

Техническая служба АТП уделяет главное внимание вопросам поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии и обеспечения развития производственной базы, а также осуществляет руководство материально-техническим снабжением предприятия.

Главными задачами технической службы предприятия являются:

- организация надлежащего хранения подвижного состава, обеспечивающего высокую техническую готовность его к работе, своевременность выпуска автомобилей на линию и прием их (гаражная служба);
- разработка и решение вопросов, связанных с укреплением производственно-технической базы предприятия (главный инженер);
- оперативное планирование всех видов ТО и ремонта автомобилей и автомобильных шин, организация выполнения этих работ и контроля за их качеством, проведение технического учета и отчетности по подвижному составу, автомобильным шинам и другим производственным фондам (начальник ремонтной службы);
- руководство всей совокупностью работ по обеспечению нормального материально-технического снабжения предприятия, организации хранения, выдачи и учета топлива, запасных частей и других материальных ресурсов, разработка и осуществление мероприятий по более рациональному их использованию (отдел снабжения);
- разработка и проведение организационно-технических мероприятий по совершенствованию процессов производства, внедрению новой техники, охране труда и предупреждению аварийности.

Исходя из вышеперечисленных задач, техническая служба имеет право контролировать техническое состояние подвижного состава, снимать его с эксплуатации, планировать и проводить профилактические и ремонтные работы, привлекать к материальной ответственности за неправильную эксплуатацию подвижного состава, зданий, сооружений, оборудования и т.д., а также лимитировать расходы ГСМ.

Важное место в хозяйственном руководстве и улучшении качественных показателей работы предприятия отводится экономической службе. На основе систематического анализа работы предприятия, автоколонн и других подразделений и исходя из объемных показателей перевозок, их ресурсного обеспечения, экономическая служба определяет пути, по которым должны разрабатываться технические и организационные мероприятия, направленные на повышение технической готовности подвижного состава и совершенствование эксплуатационной и коммерческой деятельности АТП.

В состав экономической службы обычно входит бухгалтерия. Этот отдел во главе с главным бухгалтером проводит учет наличия средств, выделенных в распоряжение АТП, их сохранности и уровня использования, организует выполнение финансового плана, проверяет финансовое состояние предприятия, проводит большую оперативную работу по организации расчетов с клиентурой, поставщиками и финансовыми органами, организует первичный учет расходования материальных ресурсов и денежных средств. Главный бухгалтер несет ответственность за целесообразность и законность расходования средств, и соблюдение финансовой дисциплины.

Таким образом, оптимальная организационная структура АТП является одним из условий эффективной его деятельности. При этом важно учитывать, что на всех уровнях управления руководители выполняют не только чисто управленческие, но и исполнительные функции. Однако с повышением уровня руководства удельный вес исполнительских функций понижается. Это значит, что руководитель любого уровня управления определенный процент времени тратит на принятие управленческих решений и определенный – на принятие решений по специальности. С повышением уровня управления удельный вес заданий по специальности падает, а по менеджменту возрастает. Отсюда руководители предприятия должны обладать высокими профессиональными навыками. Для работников аппарата управления процесс труда представляет собой выполнение совокупности функций, к основным из которых следует отнести планирование, организацию, координацию, контроль, учет, анализ, регулирование. Они наделены и определенными правами, прежде всего, в части поощрения и наказания работников, находящихся в подчинении. По их представлению решаются вопросы найма и увольнения сотрудников.

Но даже при правильно организованной системе управления, ни одно АТП не сможет осуществлять свою деятельность, без ведущей для таких предприятий профессии – водителя. Поэтому одной из важнейших задач АТП является правильная организация труда водителей, так как от их работы во многом зависит выполнение плана перевозок, а, следовательно, удовлетворение нужд заказчиков, и в итоге эффективность функционирования предприятия.

На рис. 1.1 представлена организационная структура АТП / Серов.

Рисунок 1.1 Организационная структура АТП / Серов

Автотранспортному предприятию / Серов присуща характерная организационная структура, представляющая собой различные подразделения, отделы и службы.

Таким образом, в данной организационной структуре АТП / Серов, каждое звено призвано выполнять возложенные на него обязанности, используя полномочия должностных лиц, знания и умения кадровых сотрудников, а также предоставленную материальную и информационную базу.

1.2 Технологии организации и управления перевозками

Основные процессы производственной деятельности транспортного предприятия делятся на 4 группы:

- основное производство, предполагающее осуществление главной цели автотранспортного предприятия - перемещение людей и грузов на определенную территорию по указанному маршруту следования;
- вспомогательное производство, предназначением которого является создание нормальных условий функционирования автотранспортного парка, в том числе его техническое обслуживание и ремонт;
- обслуживающее производство, главной целью которого является обеспечение основного и вспомогательного производства необходимыми ресурсами, в том числе сырьем и материалами, горюче-смазочными материалами, электроэнергией;
- управление производством, как общехозяйственный процесс предполагает контроль над деятельностью всего предприятия, сбор и анализ необходимой информации, составление плана работы компании на перспективу, внедрение результатов НИОКР.

1.3 Обоснование актуальности работы. Постановка цели и задач

Данный маршрут был выбран по причине высокой загруженности подвижного состава и присутствием высокого уровня пассажиропотока на отдельных остановках с характерным неравномерным распределением по часам суток. Так как будет обновлен подвижной состав в АТП / Серов, соответственно необходимо проработать вопрос повышения эффективности транспортного обслуживания в г. Серове, на примере автобусного маршрута Серов (автостанция) – Восточный.

В связи с вышеприведенным, тема ВКР является актуальной.

Целью ВКР является повышение эффективности транспортного обслуживания в г. Серове.

Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

1. Выполнить анализ пассажиропотоков и расчет показателей маршрута.
2. Разработать мероприятия по совершенствованию организации перевозок и управления в г. Серове
3. Разработать главу по безопасности профессиональной деятельности.
4. Экономически обосновать выбор предлагаемых решений.

1. РФ, ФЗ «Устав Автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»; Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. От 03.07.2016) Статья 3 «Правила перевозок пассажиров и багажа»;

2. Министерство транспорта РФ, приказ от 20 августа 2004 г. N 15 об утверждении положения «об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» Глава 2 «Рабочее время»; Глава 3 «Время отдыха»

3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. От 03.07.2016) Статья 19 «Виды регулярных перевозок пассажиров и багажа»

4. Амбарцумян В.В. и др. Безопасность дорожного движения. – М.: Машиностроение, 1997.

5. Роцин А.И. Пасынский А.А. Организация городского автобусного маршрута. Методические указания к курсовому проекту по дисциплине «Пассажирские перевозки» - М. 2008 - 18 с.

6. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования. - 5-е изд., перераб. - М.: Издательский центр «Академия», 2015. - 378 с.

7. Ларин О.Н. Организация пассажирских перевозок. Учебное пособие. - Челябинск, издательство ЮУрГУ, 2016. - 104 с.

8. Гудков В.А. и др. Пассажирские автомобильные перевозки. Учебник для вузов. Под редакцией В. А. Гудкова. – М.: Горячая линия – Телеком, 2004. – 447с.

9. Гудков В.А, Миротин Л.Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. Учебник. – М.: Транспорт, 2005. – 345с.

10. Волотин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным

транспортом. М.: Транспорт, 1982.

11. Правила организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте. (Приказ МАТ РСФСР №200 от 31.12.81).
12. Пугачев, И. Н. Организация движения автомобильного транспорта в городах: учеб. пособие / И.Н. Пугачев. Хабаровск: Изд-во Тихоокеанского гос. ун-та, 2005. – 196 с.
13. Блатнов М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки: Учеб. Для средних специальных учебных заведений. – М.:Транспорт, 1981. – 222 с.
14. Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б. Теория транспортных процессов и систем: Учеб. Для вузов. – М.: Транспорт, 1998. – 167 с.
15. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом. М.: Транспорт, 1982.
16. Правила организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте. (Приказ МАТ РСФСР №200 от 31.12.81).
17. Спирин И.В. Городские автобусные перевозки. М- Транспорт, 1991.
18. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. – М.: Транспорт, 1997. – 248 с.
19. Блатнов М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки: Учеб. Для средних специальных учебных заведений. – М.:Транспорт, 1981. – 222 с.
20. Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б. Теория транспортных процессов и систем: Учеб. Для вузов. – М.: Транспорт, 1998. – 167 с.
21. Луканин В.И., Трофименко Ю.В. Промышленно-транспортная экология. – М.: Высшая школа, 2001. – 295 с.
22. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом: Учеб. Для вузов. – М.: Транспорт, 1982. – 224 с.
23. Дмитриев О.А. Междугородние автобусные перевозки. – М.: Транспорт, 1982. – 216 с.
24. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. – М.: Академия, 2003. – 396 с.
25. Евгеньев И.Е., Каримов Б.Б. Автомобильные дороги в окружающей среде. – М.: Трансдорнаука, 1997. – 225 с.
26. Котлер Ф. Основы маркетинга: Пер. с англ. / Под общей ред. Е.М. Пеньковой. – М.: Прогресс, 1990. – 189 с.
27. Краткий автомобильный справочник. – М.: Транспорт, 1985. – 223 с.
28. Куршин А.Б., Николаев В.Б. Организация перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении. – М.: ООО «Красная площадь», 1999. – 138 с.
29. Межотраслевая типовая инструкция по охране труда для водителя автомобиля.
30. Пассажирские автомобильные перевозки: Учеб. для вузов/ Л.Л. Афанасьев, А.И. Воркут, А.Б. Дьяков и др.; Под ред. Н.Б. Островского. – М.: Транспорт, 1986. – 220 с.
31. Спирин И.В. Транспортное право: Учеб. пособие. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.
32. Туревский И.С. Экономика и управление автотранспортным предприятием: Учеб. пособие для среднего специального образования. – М.: Высшая школа, 2005. – 222 с.
33. Большой энциклопедический словарь: В 2-х т. / Гл. ред. А.М.Прохоров. – Сов. Энциклопедия, 1991. Т.2. – С.58.
34. Научные работы: Методика подготовки и оформления / Авт.-сост. И.Н. Кузнецов. – Минск.: Амалфея, 2000. – 544 с.
35. Основы научных исследований / Л.В. Григоренко, А.И. Ключев, Г.И. Жидков и др. – Волгоград: ВГСХА, 1996. – 83с.
36. Основы научных исследований / О.В. Михеев, Ю.Н. Малышев, А.А. Фрушкин, В.Е. Зайдельварг. – М.: МГГУ, 1994. - 185 с.
37. Основы научных исследований / Под ред. Д.М. Голицинского. – СПб.: ПГУПС, 1995. – 63с.
38. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими перевозками: Учебник – М.:Академия, 2010 – 405 с.
39. Блатнов, М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки. - М.: Транспорт, 1981. – 198 с.
40. Краткий автомобильный справочник. - М.: НИИАТ, 1994. – 157 с.
41. Спирин И. В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. Учебник.- М.: Академия, 2009. – 400с.
42. Гудков В.А. и др. Пассажирские автомобильные перевозки. Учебник для вузов. Под редакцией В. А.

Гудкова. – М.: Горячая линия – Телеком, 2004. – 447с.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/175662>