

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/27175>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Организация перевозок

Оглавление

Введение 3

1 Анализ существующих мультимодальных перевозок в автомобильно-железнодорожном сообщении автомобильными подразделениями бригады материально-технического обеспечения 8

2 Разработка предложений по совершенствованию мультимодальных перевозок в автомобильно-железнодорожном сообщении 33

3 Технико-экономическое обоснование разработанных предложений 50

4 Охрана труда при осуществлении перевозки 57

Заключение 67

Список литературы 69

Введение

Развитие современной экономики, переход к рыночным отношениям, массовая приватизация предприятий, включая автотранспортные, не только не снизили актуальность проблемы за рост эффективности функционирования, но, наоборот, существенно ее повысили и привнесли в нее много новых элементов. Таким образом, тема дипломного проекта, как нельзя, актуальна в современных условиях [1, 2, 8].

Основу грузовых перевозок в России составляют три ключевых вида транспорта: два «магистральных» (с дальними расстояниями транспортировки грузов и большими объемами грузооборота) – трубопроводный и железнодорожный – и один в основном «пригородный» (с малыми средними расстояниями и большим тоннажем) – автомобильный. Тем не менее автомобильные перевозки имеют неоднородную структуру: в них есть важный сегмент дальнотранспортных, которые, по данным ИПЕМ, на расстояниях до 3 тыс. км успешно конкурируют с железными дорогами. Специфика грузовых перевозок (в отличие от пассажирских) состоит в том, что грузы сами по себе не принимают решений, так что их интенсивность отражает только объективную ситуацию наличия и объемов контрактов на поставки сырьевых и энергетических товаров и перевозку готовой продукции. Каждый вид транспорта имеет сложную институциональную специфику, включая вопросы собственности, ценообразования и конкуренции. В рамках бюллетеня рассматриваются не вопросы оптимизации работы транспорта, а реакция его отраслей на спад производства и возможные последствия для экономики страны. Активность обрабатывающей промышленности отражается на колебаниях объемов транспортных перевозок сырья, стройматериалов и готовой продукции, в том числе на экспорт, а в добывающей промышленности России она во многом определяется экспортными поставками, особенно угля. Экономический спад в России продолжается уже около года, начиная с падения цен на нефть во втором полугодии и финансового шока ноября – декабря 2014 г., а также введения санкций с середины прошлого года. Основные параметры промышленного спада уже сформировались, как показывает пологая динамика многих параметров экономической активности. Оценка итогов 2015 года – падение ВВП на 3,7-3,9%, промышленного производства на 3-4%, прирост грузооборота близок к нулю. Итоги 2016 года показывают, что динамика грузового транспорта отражает общую стагнационную ситуацию в экономике, но не носит драматического характера. К осени рост экспорта угля поспособствовал увеличению объемов его перевозки железнодорожным транспортом.

Мультимодальная перевозка груза выполняется с помощью различных видов транспорта в рамках одного транспортного процесса. При этом возможны различные комбинации автомобильного, железнодорожного, авиационного и морского видов транспорта.

Основные этапы мультимодальной перевозки [2, 7]:

- транспортировка груза со склада грузоотправителя в порт (аэропорт или на железнодорожную станцию);
- основная перевозка;

- транспортировка груза из порта (аэропорта, с железнодорожной станции) получателю.

При выборе и разработке оптимального алгоритма движения груза необходимо учесть множество факторов: тип транспортируемого груза, расположение конечного и исходного пунктов, срочность доставки, характеристики каждого вида транспорта и т.д.

Особенности мультимодальных перевозок [4, 6]:

- единый организатор, ответственный за груз и его доставку, выполняющий координацию и контроль транспортировки груза на всей протяженности маршрута;
- единый договор перевозки, вне зависимости от количества, типа, вида вовлеченного транспорта, а также числа перевалочных пунктов;
- сквозной тариф на всем пути следования.

Преимущества мультимодальных перевозок [3, 8]:

- максимальное использование возможностей различных видов транспортных средств и их сочетания;
- подбор оптимального вида транспорта с учетом характеристик груза и условий клиента;
- возможность доставить груз практически в любую точку планеты;
- сокращение времени транспортировки;
- значительное снижение стоимости операции.

Существует несколько разнонаправленных тенденций, влияющих на развитие автомобильных грузоперевозок в России. Во-первых, увеличивается доступность различных грузовых автомобилей, как для перевозчика, так и для заказчика. В связи с этим увеличивается количество транспортных компаний, что стимулирует развитие конкуренции. Во-вторых, расширяется дорожная сеть, но проблемой остается надлежащее состояние дорожного полотна в России. Однако существует ряд ограничений, которые тормозят развитие автомобильных грузоперевозок, среди них неразвитость дорожной инфраструктуры и большое число устаревших предприятий транспорта, действующих еще с советского времени [9].

Расширение сети автомобильных дорог и увеличение количества грузовых автомобилей не в полной мере способствуют увеличению объемов перевозимых грузов. Автомобильные перевозки конкурентоспособны в первую очередь на более коротких расстояниях, а железнодорожный и воздушный транспорт чаще используются при дальних перевозках. Необходимо различать перевозки транспортом общего и необщего (ведомственного) пользования. Транспорт общего пользования осуществляет перевозки на коммерческой основе для всех видов организаций. Транспорт необщего пользования, или ведомственный, принадлежит какой-либо организации и осуществляет перевозку только ее пассажиров или грузов [10].

В период с 2001 до 2015 года объемы перевозимых грузов немного снизились. В то же время увеличилась дальность перевозки. В 2001 году средняя дальность перевозки была всего 26 км, а в 2015 году увеличилась до 44 км. Причем дальность перевозок на коммерческой основе (т.е. на транспорте общего пользования) почти в 2 раза больше – она составила 74 км в 2015 году, а дальность частных грузоперевозок составляет более 300 км. При этом на коммерческой основе перевозится всего 30% всех грузов. Это и есть транспортные и курьерские компании, которые занимаются перевозкой различных видов грузов.

Автомобильные грузоперевозки более мобильны, они позволяют доставить грузы в любую точку, где есть дорожное полотно, кроме того, перевозку автомобилем можно комбинировать с другими видами транспорта. Многие эксперты отмечают, что более дорогие и ценные грузы чаще перевозятся автомобилями, а не по железным дорогам. В период текущего экономического спада с середины 2014 года наблюдалось снижение объемов перевозок, но уже летом 2016 года заметно их восстановление [6].

Автомобильные подразделения бригады материально-технического обеспечения осуществляют перевозку грузов не только внутри страны, но и за ее пределами. Однако объемы международных грузоперевозок намного меньше, чем общий объем перевозок автомобильным транспортом. Перевозки импортных грузов более чем в 2 раза превышают перевозки экспортных грузов [11].

Одной из наиболее обсуждаемых текущих проблем, связанных с автомобильными грузоперевозками, является введение «системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими максимальную массу свыше 12 тонн» («Платон»). Основной целью данного проекта является возмещение вреда, который большегрузные автомобили наносят автодорожному покрытию. Собранные средства будут направлены на «обеспечение поддержания автомобильных дорог, финансирование строительно-ремонтных работ и улучшение дорожно-транспортной инфраструктуры». Взимание платы проводится только с трасс федерального значения (их общая протяженность – около 50 тыс. км). С 15 ноября 2015 г. до 29 февраля 2016 г. плата за проезд равна 1,5 руб./км, что составляет 41% от предполагаемой платы с 1 марта 2016 г. По оценкам экспертов, под действие данной системы попадает около 2 млн транспортных средств.

Целью работы является совершенствование мультимодальных перевозок в автомобильно-железнодорожном сообщении автомобильными подразделениями бригады материально-технического обеспечения.

Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

- проанализировать существующие мультимодальные перевозки в автомобильно-железнодорожном сообщении автомобильными подразделениями бригады материально-технического обеспечения;
- разработать предложения по совершенствованию мультимодальных перевозок в автомобильно-железнодорожном сообщении;
- дать технико-экономическое обоснование разработанных предложений;
- выполнить раздел по охране труда водителей при осуществлении перевозки.

1 Анализ существующих мультимодальных перевозок в автомобильно-железнодорожном сообщении автомобильными подразделениями бригады материально-технического обеспечения

Мультимодальная перевозка груза выполняется с помощью различных видов транспорта в рамках одного транспортного процесса. При этом возможны различные комбинации автомобильного, железнодорожного, авиационного и морского видов транспорта.

Основные этапы мультимодальной перевозки:

- транспортировка груза со склада грузоотправителя в порт, аэропорт или на железнодорожную станцию;
- основная перевозка;
- транспортировка груза из порта, (аэропорта, с железнодорожной станции) получателю.

При выборе и разработке оптимального алгоритма движения груза необходимо учесть множество факторов: тип транспортируемого груза, расположение конечного и исходного пунктов, срочность доставки, характеристики каждого вида транспорта и т.д.

Особенности мультимодальных перевозок:

- единый организатор, ответственный за груз и его доставку, выполняющий координацию и контроль транспортировки груза на всей протяженности маршрута;
- единый договор перевозки, вне зависимости от количества, типа, вида вовлеченного транспорта, а также числа перевалочных пунктов;
- сквозной тариф на всем пути следования.

Преимущества мультимодальных перевозок:

- максимальное использование возможностей различных видов транспортных средств и их сочетания;
- подбор оптимального вида транспорта с учетом характеристик груза и условий клиента;
- возможность доставить груз практически в любую точку планеты;
- сокращение времени транспортировки;
- значительное снижение стоимости операции.

В зависимости от того, какой транспорт преобладает при мультимодальной грузоперевозке, она может быть морской, авиационной, железнодорожной или автомобильной.

Автоперевозки попадают в категорию мультимодальных, когда используется сложная схема с забором груза у нескольких поставщиков мелким автотранспортом с последующей его консолидацией и дальнейшей доставкой более грузоподъемным транспортом. Или наоборот, когда основной путь товар продельывает в крупногабаритном транспорте, а на местах осуществляется адресная доставка разным получателям, заказчик при этом один. Такая схема считается одной из самых сложных. Чаще используется для экспорта продукции, например, в несколько стран ЕС, где таможенное законодательство более лояльное, чем в странах нашего региона. Для импорта мультимодальная автоперевозка используется редко, так как подразумевает несколько таможенных очисток.

Водные (морские) мультимодальные перевозки, в чистом виде встречаются очень редко, т.к. отправитель и получатель редко бывают связаны единой водной артерией. Самые популярные условия поставки товара на внешнеторговом рынке – это FOB. При экспорте это означает, что грузоотправитель обязуется доставить товар в порт и осуществить погрузку на судно за свой счет, после чего его ответственность заканчивается, т.е. места для мультимодальности здесь просто нет. При импорте на условиях FOB грузоотправитель заказывает и оплачивает цену фрахта морем, портовые работы и стоимость контейнерных перевозок по ж/д или автоперевозку к месту таможенной очистки.

Цена морского фрахта и погрузочно-разгрузочных работ напрямую зависит от судоходной линии и

большинство операторов рынка способно предложить почти идентичные цены. Цена же на транспортно-экспедиционное обслуживание может сильно отличаться, в зависимости от того, располагает ли генеральный перевозчик собственным автопарком тягачей.

Мультимодальные железнодорожные перевозки подразумевают долгий путь товара по железной дороге после перевалки его в порту, доставку груза автотранспортом от склада до вагона или наоборот. Самолет с железнодорожным транспортом комбинируется в очень редких случаях. К мультимодальной железнодорожной перевозке прибегают для транспортировки отдельных групп товаров (зерновых, насыпных, тарных и пр.) в больших промышленных количествах с целью удешевления его конечной стоимости за счет более низкой цены ж.д. транспорта. При заказе такой перевозки следует уточнить у потенциального подрядчика, работает ли он непосредственно с собственниками и операторами подвижных составов, в противном случае главное достоинство мультимодальной железнодорожной перевозки, низкая цена, нивелируется дополнительными агентскими вознаграждениями.

Материальное обеспечение есть основным видом в тыловом обеспечении войск, которое организуется и осуществляется для своевременного и полного удовлетворения потребностей в вооружении, боевой и другой технике, ракетах, боеприпасах, ракетном топливе, горючем, продовольствии, вещевом, медицинском, различном техническом имуществе и иных материальных средств.

Главной задачей материального обеспечения есть подвоз различных материальных средств. Такой подвоз направлен на создание запасов материальных средств, восполнений их расходов и возможных потерь в войсках. Самым эффективным видом транспорта при подвозе материальных средств войскам является автомобильный.

Отдельный батальон материального обеспечения организует прием, содержание и доставку (отпуск) запасов вооружений, боеприпасов, смазочно-горючих материалов, продуктов, воды, вещей и т.д.; заправку техники горючим; обеспечение личного состава горячими продуктами и пищей с гигиенической помывкой; ремонт, дезинфекцию и дезинсекцию вещевого имущества; эвакуацию из частей; обеспечение частей хлебом.

К отдельному батальону материального обеспечения относятся (рис. 1.1):

- автомобильные роты;
- дивизионный объединенный склад;
- вещевая ремонтная мастерская;
- полевая баня с подвижными мастерскими;
- полевой механизированный хлебозавод;
- ремонтный взвод автомобильной техники;
- взвод материального обеспечения;
- медицинский пункт.

Список литературы

1. Ковалев В. В., Лунёв В. Г. Грузовые перевозки: Учебное пособие.- СПб.: ВАМТО, 2016. – 240 с.
2. Горев А.Э. Грузовые перевозки: Учебник для ВУЗов. М.: 6-е изд. Академия 2013. -304 с.
3. Грузовые автомобильные перевозки: Учебник для вузов / А. В. Вельможин, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин, А. В. Куликов. – 3-е изд., испр. – М.: Горячая линия – Телеком, 2015. – 560 с.
4. Ашуркин Б. Г, Васильев В. В. и другие. Механизация и организация погрузочно-разгрузочных работ. Учебник. – СПб: ВАТТ. 2008
5. Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. М.: Транспорт, 1996.
6. Нормы погрузки материальных средств на грузовые автомобили (автопоезда) и прицепы. Справочник. - М.: ВИ, 1985. – 48 с.
7. Гореев А.Е. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения. – М. «Академия», 2013 г.
8. Гореев А.Е. «Основы грузоведения».- М. «Академия», 2013 г.
9. Гореев А.Е. «Грузовые автомобильные перевозки».- М. «Академия», 2013 г.
10. Куликов Ю.И. «Грузоведение на автомобильном транспорте».- М. «Академия», 2012 г.
11. Савин В.И. «Перевозки грузов» - М.»Дело и Сервис», 2011
12. Ходош М.С. Организация, экономика и управление перевозками грузов автомобильным транспортом. М. – «Транспорт», 2011.
13. Чеботаев А.А. Специализированные транспортные средства. Выбор и эффективность применения. – М.:

«Транспорт», 2014.

14. Афанасьев Л.Л. и др. Единая транспортная система и автомобильные перевозки. - М.: Транспорт, 2012. - 333 с.
15. Батишев И.И. Организация и механизация погрузочно-разгрузочных работ на автомобильном транспорте. - М.: Транспорт, 2011. - 367 с.
16. Дегтерев Г.Н. Организация и механизация погрузочно-разгрузочных работ на автомобильном транспорте. - М.: Транспорт, 2011. - 264 с.
17. Краткий автомобильный справочник/ Понизовкин А.Н., Власко Ю.М., Ляликов М.Б. и др. - М.: ОА «Трансконсалтинг», НИИАТ, 2014. - 779 с.
18. Федеральный закон N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" от 8 .11.2007
19. Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами от 08.01.1997 (с изменениями от 18.07.2000)
20. Правила перевозок грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом от 14.02.2009
21. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. N 15 г. Москва. Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей.
22. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управление автомобильными перевозками. - М.: Транспорт, 1997. - 248 с.
23. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок автомобильным транспортом: Учеб. Для вузов. - М.: Транспорт, 1982. - 224 с.
24. Спиринов И.В. Организация и управление грузовыми перевозками: Учебник - М.:Академия, 2010 - 400 с.
25. Блатнов, М.Д. Автомобильные перевозки. - М.: Транспорт, 1981. - 198 с.
26. Краткий автомобильный справочник. - М.: НИИАТ, 1994. - 157 с.
27. Гуляев В.Г. Грузовые перевозки: документы, правила, форму-ляры, технология. - М.: Финансы и статистика, 1998. - 368 с.
28. Спиринов И.В. Организация и управление грузовыми автомобильными перевозками. - М.: Академия, 2003. - 396 с.
29. Евгеньев И.Е., Каримов Б.Б. Автомобильные дороги в окружаю-щей среде. - М.: Трансдорнаука, 1997. - 225 с.
30. Котлер Ф. Основы маркетинга: Пер. с англ. / Под общей ред. Е.М. Пеньковой. - М.: Прогресс, 1990. - 189 с.
31. Краткий автомобильный справочник. - М.: Транспорт, 1985. - 223 с.
32. Куршин А.Б., Николаев В.Б. Организация грузовых перевозок. - М.: ООО «Красная площадь», 1999. - 138 с.
33. Межотраслевая типовая инструкция по охране труда для водителя автомобиля.
34. Грузовые 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.
35. Спиринов И.В. Транспортное право: Учеб. пособие. - М.: Транспорт, 2001. - 303 с.
36. Туревский И.С. Экономика и управление автотранспортным предприятием: Учеб. пособие для среднего специального образования. - М.: Высшая школа, 2005. - 222 с.
37. ГОСТ 7.1 - 84. Библиографическое описание документа = System of standards «Information. Librarianship and publishing. Bibliographic description for document» / General requirements and rules. - Взамен ГОСТ 7.1 - 76; Введ. 01.01.86. - М.: Изд-во стандартов, 1995. - 78 с. УДК 016:006:354. Группа Т.62.
38. ГОСТ 7.32 - 2001. Отчет о научно-исследовательской работе. Структура и порядок оформления.
39. Большой энциклопедический словарь: В 2-х т. / Гл. ред. А.М.Прохоров. - Сов. Энциклопедия, 1991. Т.2. - С.58.
40. Нормативный документ "Соглашение ЕСТР" (Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, произво-дящих международные автомобильные перевозки).
41. Блатнов М.Д. Грузовые автомобильные перевозки: Учеб. Для средних специальных учебных заведений. - М.:Транспорт, 1981. - 222 с.
42. Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б. Теория транспорт-ных процессов и систем: Учеб. Для вузов. - М.: Транспорт, 1998. - 167 с.
43. Луканин В.И., Трофименко Ю.В. Промышленно-транспортная экология. - М.: Высшая школа, 2001. - 295 с.

44. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок автомобильным транспортом: Учеб. Для вузов. – М.: Транспорт, 1982. – 224 с.
45. Гаджинский А.М. Логистика. – М.: МОСКВА, 1999.
46. Смехов А.А. Основы транспортной логистики. – М.: Транспорт, 1995.
47. Миротин Л.Б. Транспортная логистика: Учебник для транспортных вузов. – М.: Экзамен, 2003.

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/27175>