

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/nauchno-issledovatel'skaya-rabota/42309>

Тип работы: Научно-исследовательская работа

Предмет: Логистика

Содержание

Введение 3

1. Основные подходы к организации функционирования городского пассажирского транспорта 5

2. Особенности городского движения и социальный аспект в пассажирских перевозках 13

Заключение 20

Список использованной литературы 22

адекватно реагировать на различные ситуации, которые возникают при функционировании системы транспортного обслуживания городского населения

Система транспортного обслуживания состоит из:

городской транспортной инфраструктуры, в т. ч. дорожного и путевого хозяйства, остановочных пунктов и пр.;

предприятий и индивидуальных предпринимателей, работающих на рынке логистических транспортных услуг;

системы управления, в частности, муниципального административного органа и органа управления транспортными средствами.

Эта система функционирует в условиях некоторой неопределенности, уровень которой нельзя назвать постоянным. Неопределенность зависит от целого ряда факторов, которые определяют работу пассажирского транспорта, а также от того, насколько сложными являются связи между данными факторами. Определение сочетания факторов, оказывающих влияние на формирование пассажиропотоков, - это важная задача в управлении системой транспортного обслуживания.

2. Особенности городского движения и социальный аспект в пассажирских перевозках

В каждом автотранспортном предприятии города основной задачей организации и планирования производства неизменно становится рациональное сочетание и использование всех ресурсов для выполнения максимальной транспортной работы и улучшения качества обслуживания населения пассажирскими перевозками.

Первым этапом, как свидетельствует опыт, является проведение обследования пассажиропотоков на автомобильном транспорте общего пользования: изучение существующего пассажиропотока на маршрутах по направлению движения автобусов, по времени суток, в различные дни недели; определение показателей наполняемости пассажирских салонов автобусов по направлению движения, по времени суток, в различные дни недели. Затем следует обработка результатов обследования пассажиропотока на маршруте, разработка мероприятий по оптимизации маршрутной сети.

При планировании и получении конечного результата нужно добиваться, чтобы все маршруты и остановочные пункты отвечали требованиям как безопасности дорожного движения, так и рентабельности и экономической эффективности. Поскольку рассматриваемая задача является многокритериальной, то предлагаются следующие критерии оптимизации:

оптимизированная схема маршрутов должна опираться на существующую остановочную сеть, по возможности использовать существующие разворотные круги, в необходимых случаях — новые места разворота;

существующая маршрутная сеть может быть изменена в разумных пределах для минимизации недовольства граждан, ежедневно пользующихся общественным транспортом;

с целью улучшения качества обслуживания населения основная масса пассажиров должна вывозиться транспортом большей вместимости;

следует использовать принцип наименьшего дублирования маршрутов, зональное их планирование призвано обеспечить беспересадочный проезд из любой зоны в любую; целесообразно уменьшить количество маршрутов в городе за счёт большей доли пассажиров, перевозимых транспортом средней и большой вместимости, в том числе использовать на отдельных направлениях маршрутные такси нового поколения;

маятниковая миграция, характерная для города в утреннее и вечернее время, должна сглаживаться диспетчеризацией на основе технологий ГЛОНАСС/GPS,

В соответствии с установленными критериями была разработана оптимальная схема маршрутной сети общественного транспорта на основе изучения корреспонденций пассажиропотока и информационной модели транспортной системы города. Одновременно создана транспортная макро модель с элементами программного обеспечения, при этом её параметры настроены на выполнение сугубо практических задач. Пассажирский транспорт имеет важное социально-политическое значение в любой стране мира, т.к.

обеспечивает свободу передвижений населения страны. От того, каким образом организовано транспортное обслуживание пассажиров, в немалой степени зависит качество жизни населения. Для того, чтобы определиться с целесообразностью использования пассажирского транспорта, необходимо понять, какую выгоду от его использования получает общество. Можно принять условие социально-экономической целесообразности использования пассажирского транспорта, которое в общем виде можно записать так:

$$B() > Z_0 + Z_Г - Д_Г,$$

где $B()$ - выгода для общества от использования пассажирского транспорта; Z_0 - затраты, которые вынуждено нести общество для получения выгоды от использования пассажирского транспорта; $Z_Г$ - затраты государства на создание и обслуживание объектов автотранспортного комплекса, на ликвидацию негативных последствий использования пассажирского транспорта; $Д_Г$ - доходы государства в виде налогов от деятельности объектов автотранспортного комплекса.

Выгода для общества от использования пассажирского транспорта заключается в сокращении затрат времени на деловые и культурно-бытовые поездки, а также в повышении комфортабельности этих передвижений. Если рассматривать перемещения на небольшие расстояния, в первую очередь, это перемещения в пределах города, то использование транспорта дает значительную экономию времени и повышение комфорта относительно пеших передвижений. Перемещения же на большие расстояния без использования транспорта осуществить вообще проблематично.

Для получения отмеченных выгод от использования транспорта население вынуждено нести затраты, связанные с оплатой стоимости проезда в общественном транспорте или такси. Если для поездок используется личный транспорт, то затраты связаны с приобретением, эксплуатацией, техническим обслуживанием и ремонтом автомобиля.

В рассматриваемой системе государство несет затраты на создание и обслуживание объектов автотранспортного комплекса: строительство и ремонт автомобильных дорог; организацию работы контролирующих и регулирующих автотранспортную деятельность органов, а также автотранспортных организаций муниципальных форм собственности; нормативно-правовое обеспечение отношений между участниками транспортного процесса. Часть функций, связанных с созданием и обслуживанием объектов автотранспортного комплекса, передано частному бизнесу. Например, производство, техобслуживание и ремонт автотранспортной техники, транспортное обслуживание пассажиров коммерческими организациями, обеспечение автотранспортного комплекса горюче-смазочными материалами и др. Нельзя не учесть затраты государства на ликвидацию негативных последствий от использования пассажирского транспорта, связанные с отрицательным воздействием объектов автотранспортного комплекса на окружающую среду и самого человека. Значительный урон государству и обществу приносят последствия дорожно-транспортных происшествий (ДТП): гибель людей и травматизм, порча имущества и автотранспортных средств.

Таким образом, условие (1) можно записать в развернутом виде

$$ЛГ \cdot C_{„} \cdot f_i^* + AZ > Z_{лк} + K \cdot E_{„} + Z_t + Y_{„} + U_{ш} - Д_Г$$

или в виде целевой функции задачи повышения социальноэкономической эффективности использования пассажирского транспорта

$$F = ATC_{„} QM + \&Z - Z_M - K' E_H - Z_t - Y_{„} - U_{ш} 1 + Д_Г \rightarrow \max$$

где AT - сокращение затрат времени населения на перемещения относительно времени пеших передвижений на то же расстояние или относительно времени перемещения на другом виде транспорта, если выполняется сравнение различных видов транспорта, $ч$; $C_{„.ч}$ - стоимостная оценка единицы времени

(пассажиро-часа), руб./ч; Q..а, - г одовой объем перевозок на соответствующем виде транспорта, пас.; AZ - относительное улучшение комфортабельности перемещения; - годовые экономические затраты на поездки пассажира или владельца личного транспорта, руб.; Кв- стоимость капитальных вложений на создание объектов автотранспортного комплекса, руб.; Е,, - нормативный коэффициент сравнительной экономической эффективности капитальных вложений; 3>кс — годовые экономические затраты на эксплуатацию и содержание объектов автотранспортного комплекса, руб.; У,, — величина экологоэкономического ущерба от негативного воздействия транспорта на окружающую среду, руб.;

Список использованной литературы

1. Федеральный закон Российской Федерации от 28 июня 2014 г. №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».
2. Дмитриев А.В., Афанасьев М.В. Логистика транспортно-экспедиторских услуг: Учеб. пособие. - СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2013. - 104 с.
3. Земскова О.М., Щепотько М.М. Логистика в России и за рубежом: сравнительный анализ//«Экономика и современный менеджмент: теория и практика»: сборник статей по материалам LVI международной научно-практической конференции. [Электронный ресурс] URL: <http://sibac.info/20601>
4. Клунко А.Н. Логистические приоритеты управления хозяйственными связями на предприятиях целлюлозно-бумажной промышленности // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. 2015. № 3. С. 298-305.
5. Кородюк И. С. Эффективность формирования и развития транспортно-логистической системы Иркутской области Проблемы функционирования и развития транспортного комплекса Сибири : сб. науч. тр. - Новосибирск : Но- восиб. гос. акад. водного трансп., 2016. - 212 с.
6. Кузнецова Е.Д. Формирование тарифов на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов // Стратегии и инструменты управления экономикой: отраслевой и региональный аспект: Материалы VI Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 14-16апреля 2016г.) - 2016. - Т. 2. - С. 349-355
7. Лебедева О. А. Обзор существующих характеристик маршрутной сети // Современные технологии и научно-технический прогресс, 2013. С. 43-47
8. Приходько В., Борщ В., Деним В. Развитие логистики в России: современная ситуация, прогнозы, ключевые задачи и приоритеты компаний// Логистика - 2015. №3 //) [Электронный ресурс] URL: <http://www.logistika-prim.ru>
9. Развитие российского общества: социально-экономические и правовые исследования / под ред. М. А. Винокурова, А. П. Киреенко, С. В. Чупрова. - М. : Наука, 2016. - 622 с.
10. Силантьев А. В. Теоретический анализ влияния особенностей транспортно-логистических систем на их формирование и функционирование / А. В. Силантьев // Управленец. - 2014. - № 5 (51). - С. 20-23.
11. Спирин И. В. Организация и управление пассажирскими перевозками: учеб. для студ. учреждений сред. проф. образования. М.: Издательский центр «Академия», 2013. 400 с.
12. Суходолов А. П. Особенности развития регионального транспортного комплекса // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2013. - Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2015 - С. 33-39.
13. Шаров М. И. Оценка надежности работы городского пассажирского транспорта // Вестник ИрГТУ, 2012. Т. 68. № 9. С. 174-178.

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/nauchno-issledovatel'skaya-rabota/42309>