Учебная дисциплина **«Организация и выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом».**

Занятие № 2.

Дата: 19.05.2020.

Группа № 61.

Тема: Диспетчерское руководство работой такси на линии. Работа такси на линии.

**Задание 1. Изучить материал по теме.**

Принципиальной особенностью диспетчерского управления, по сравнению с прочими видами управления пассажирскими автомобильными перевозками, является осуществление деятельно­сти в реальном масштабе времени. Это повышает требования к качеству и своевременности принятия и исполнения диспетчерских решений. Ошибки, допущенные на стратегическом и тактическом уровнях управления, могут быть исправлены, а разработка управленческих решений выполняется достаточно продолжительное время. Ошибки при диспетчерском управлении отражаются на ходе перевозок и, как правило, их нельзя исправить. Принятие диспетчерских решений должно быть осуществлено немедленно.

Диспетчерское управление направлено на выполнение разработанного ранее плана движения и его оперативную корректировку в соответствии с возникающими отклонениями и колебанием потребности в перевозках. Потребность в диспетчерском регулировании перевозок объясняется: недостаточным знанием объекта управления, не позволяющим спланировать все детали процесса перевозки; случайно возникающими колебаниями по­требности в перевозках; вероятностными характеристиками системы перевозок, проявляющимися в сбоях перевозочного процесса. Если влияние первой из указанных причин с течением времени несколько снижается в связи с развитием научно-технического прогресса, то остальные две причины объективны и не могут быть устранены.

Диспетчерское управление подразделяется на внутрипарковое и линейное. Внутрипарковая диспетчеризация пассажирских автомобильных перевозок осуществляется диспетчерской группой отдела эксплуатации АТО и решает задачи: подготовки путевой документации к выпуску подвижного состава на линию; приема и первичной обработки этой документации при возврате с линии; экипировки подвижного состава перед выездом на линию; выпуска подвижного состава на линию в соответствии с нарядом; рацио­нального использования резерва подвижного состава АТО; приема и исполнения предварительных заказов на перевозки автомобилями-такси; оформления заказов на обслуживание автобусами и легковыми автомобилями по заявкам организаций и граждан; приема жалоб и заявлений пассажиров; анализа выпуска подвиж­ного состава на линию и работы его на линии; оформления отчетной документации. Линейная диспетчеризация осуществляется во время пребывания подвижного состава на линии (за пределами территории АТО) и ее задачами являются: обеспечение выполне­ния расписания движения автобусов и учет регулярности рейсов; контроль за работой на линии; регулирование движения подвижного состава на основе оперативно собираемой информации о состоянии движения, условиях перевозок и пассажиропотоках; восстановление нарушенного движения; организация оказания технической помощи автомобилям на линии; принятие мер в слу­чае ДТП; оперативная информация пассажиров о движении; ра­циональное использование резерва подвижного состава, находя­щегося в распоряжении линейной диспетчерской службы; прием и исполнение срочных и текущих заказов на перевозки автомоби­лями-такси; контроль за движением междугородных и междуна­родных автобусов по диспетчерским участкам и передача информации о наличии свободных мест в автобусах; координация рабо­ты на линии с другими видами пассажирского транспорта; прием жалоб и заявлений пассажиров; прием забытых пассажирами вещей на временное хранение; анализ результатов деятельности и оформление отчетной документации. Линейная диспетчеризация, в зависимости от вида сообщения и местных особенностей организации управления перевозками, осуществляется диспетчерской группой отдела эксплуатации АТО, специализированным диспетчерским органом городской транспортной администрации или автовокзалом (ПАС).

Диспетчерское управление преследует цели повышения эффективности использования подвижного состава и поддержания качества транспортного обслуживания пассажиров на нормативном уровне. В диспетчерском управлении выделяют типовые управленческие функции организации, планирования, контроля, регулирования, координации, исполнения решений и анализа. Организация предусматривает установление производственной и организационных структур диспетчерского управления, информационных потоков, обеспечение средствами производственной связи, регламентацию документирования информации и разработку типового технологического процесса диспетчерского управления. При этом ведущим является принцип централизации диспетчерского управления. Планирование включает в себя определение численно­сти диспетчерского персонала и установление режима его работы, определение производственных заданий и разработку техно­логических карт, содержащих типовые диспетчерские решения в наиболее вероятных сбойных ситуациях. Контроль состоит в по лучении и фиксации объективной информации о перевозках и дорожно-климатических условиях. Регулирование осуществляется на основе оценки информации, полученной при контроле, и имеет целью разработку диспетчерских решений по корректировке перевозочного процесса в соответствии с установленным планом движения. Координация заключается в установлении и осуществле­нии взаимодействия с диспетчерскими службами других видов пас­сажирского транспорта, органами исполнительной власти и мест­ного самоуправления. Исполнение решений является логическим за­вершением регулирования и включает передачу диспетчерского решения исполнителю и контроль исполнения. Анализ направлен на установление путей дальнейшего совершенствования перевозок и производится на основе информации, полученной при кон­троле, с учетом плана перевозок, принятых и реализованных дис­петчерских решений.

Организационная структура линейного диспетчерского управ­ления маршрутными видами ГПТ имеет различную звенность и особенности в зависимости от величины города и числа перевозчиков. В малых городах, где имеется единственный перевозчик, линейное диспетчерское управление осуществляется группой, организуемой в составе отдела эксплуатации АТО. При наличии нескольких перевозчиков предусматривают централизацию управ­ления линейной работой путем образования единого органа диспет­черского управления. Централизация может быть осуществлена по нескольким альтернативным схемам, различающимся организационно-правовыми формами диспетчерского органа и взаимоотношениями с ним перевозчиков.

Централизованный диспетчерский орган может быть образован в качестве:

• самостоятельного юридического лица, учредителями которого выступают органы местного самоуправления (создается унитарное муниципальное предприятие) или перевозчики совместно с органами местного самоуправления. Такой диспетчерский орган организует отношения с перевозчиками на договорных условиях;

• структурного подразделения транспортного органа городской администрации. Отношения с перевозчиками в этом случае строятся на основании договора, заключаемого администрацией;

• структурного подразделения одного из перевозчиков, образуемого и финансируемого согласно многостороннему договору перевозчиков, заключаемому в целях удовлетворения их общих потребностей.

Диспетчерское управление перевозками в режиме «маршрутное такси» не отличается от диспетчерского управления обычны ми маршрутными перевозками и осуществляется аналогичным образом. При наличии разных видов ГПТ для обеспечения координированного диспетчерского управления образуют единый диспетчерский орган (единую ЦДС).

Диспетчерское управление пригородными автобусными пере­возками, по сравнению с внутригородским сообщением, связано с дополнительными трудностями, объясняющимися большей протяженностью маршрутов и территориальной удаленностью их ко­нечных пунктов, расположенных в пригородной зоне. Это, в частности, затрудняет маневрирование подвижным составом между маршрутами, подключение в работу резервных автобусов. Диспетчерское управление пригородными автобусными перевозками осу­ществляется диспетчерской группой автовокзала, расположенного в городе — центре пригородной зоны, при взаимодействии с диспетчерами других АВ и ПАС, расположенных на обслуживаемой территории.

Диспетчерское управление междугородными и международными автобусными перевозками основано на использовании прин­ципов направления и разделения маршрута на диспетчерские участки. Это обусловлено большой протяженностью соответствующих маршрутов и «привязкой» групп отдельных маршрутов к расходящимся автомобильным дорогам — направлениям. За расположенными на таких направлениях АВ и ПАС закрепляются диспетчерские участки, границы которых устанавливают в промежутках между смежными АВ и ПАС.

Диспетчеры АВ и ПАС осуществляют управление движением по принципу эстафеты, отслеживая движение автобусов по маршрутам в пределах своего участка и передавая его под ответственность диспетчера очередного участка при достижении установленной границы.

Важной функцией диспетчерского управления междугородными автомобильными перевозками является передача по маршруту информации о наличии свободных мест в движущихся автобусах. Движение на международных маршрутах осуществляется по до­говоренности с иностранными партнерами, обеспечивающими диспетчерское управление на территориях соответствующих государств.

Выполненные еще в советское время разработки содержат ре­комендацию об образовании в составе ЦДС пассажирского автомобильного транспорта автобусного и таксомоторного отделений.

**Список литературы:**

1. Альбеков, А.У. Логистика коммерции: Учеб. пособ. для вузов / А.У. Альбеков, А.У. Федько, О.А. Митько; / Под ред. В.П. Федько. - Ростов н/Д: Феникс, 2005. - 125 с.

2. Артемьев С.П. Перевозки грузов автомобильным транспортом. - М.: Транспорт, 2005. - 248 с.

3. Афанасьев Л.Л. и др. Единая транспортная система и автомобильные перевозки: Учебник для студентов вузов. - М.: Транспорт, 2004. - 333 с.

4. Багиев Г.Л., Асаул А.Н. Организация предпринимательской деятельности. Учебное пособие / Под общей ред. проф. Г.Л.Багиева. - СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2008. - 270 с.

5. Баканов М.И., А.Д.Шеремет. Теория экономического анализа - М: Финансы и статистика, 2009. - 110 с.

6. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Транспортная логистика. Кн. 4. - М.: Инфра-М, 2008. - 260 с.

7. Быкова Т.А., Серветник А.А., Рузанова В.Д., Хмелева Т.И. Организация перевозок на транспорте. - Саратов: Приволжское кн. изд-во, 2005. - 106 с.

8. Горев А.Э. Информационные технологии в управлении логистическими системами. - СПб.: СПбГАСУ, 2008. - 193 с.

9. Миротин Л.Б. Логистика: Общественный пассажирский транспорт. -М.: Экзамен, 2007. -224 с.

10. Спирин И.В.: Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. - М.: Академия, 2010. -400 с.

11. www.putevoi-list.ru

12. www.mrtrans.ru

Зачёт.

**Задание 1. Ответить на вопросы тестовых заданий.**

Тест содержит 10 заданий, на которые нужно дать точные ответы. Оценка каждого задания проводится по двухбалльной системе:

«0» - не верно

«1» - верно

Для оценки результатов выполнения теста приняты следующие критерии:

Оценка

Коэффициент качества

Количество правильных

ответов

«Отлично»

0,97 – 1,0

29 - 30

«Хорошо»

0,93 – 0,80

24 - 28

«Удовлетворительно»

0,7 – 0,77

21 - 23

«Неудовлетворительно»

Ниже 0,7

Ниже 21

Пример выполнения:

1. А 3. Г

2. Б 4. В

Желаю удачи.

**1. Какая организация движения на маршруте является наиболее целесообразной**

а) маятниковая

б) концевая

в) смешанная

г) круговая

**2. В зависимости от места выполнения транспортно – экспедиционные работы могут быть**

а) междугородные

б) комплексные

в) местные

г) региональные

**3. Что не относится к качеству перевозочного процесса**

а) грузооборот

б) сохранность

в) экономичность

г) своевременность

**4. Грузоподъемность малотоннажных контейнеров**

а) 2,5 – 5 т

б) 0,6 – 1,25 т

в) 1,0 – 1,5 т

г) 1,5 – 2 т

**5. Какая группа отдела эксплуатации АТП занимается обработкой путевых листов**

а) грузовая

б) диспетчерская

в) учетно – контрольная

г) бухгалтерия

**6. Количество пассажиров, следующих в одном направлении**

а) пассажиропоток

б) пассажирооборот

в) пассажирообъем

г) пассажиропроизводительность

**7. Что не относится к городской транспортной сети**

а) метро

б) такси

в) трамвай

г) троллейбус

**8. Расстояние между двумя смежными остановочными пунктами**

а) прогон

б) перегон

в) проезд

г) отрезок

**9. Транспорт для индивидуальных и мелкогрупповых перевозок пассажиров и грузов**

а) маршрутное такси

б) автобус

в) таксомоторный транспорт

г) микроавтобус

**10. Результатом разработки сменно – суточного оперативного плана является**

а) разнарядка

б) путевой лист

в) товарно – транспортная накладная

г) суточное задание

**Ответы могут быть в рукописном (присылаете фото) или печатном вариантах (присылаете документ)**

**Включайте программу в режим экзамена. Контролируйте себя самостоятельно, работайте над ошибками.**

**Желаю удачи.**

**Обратная связь: Герасимов Дмитрий Анатольевич.**

**Телефон - 89960010271**

**Адрес электронной почты - dmitrygerasimov[1975@.yandex](mailto:1975@.yandex)**

**ВК https://vk.com/id589010422**