

МДК 02.02 Организация пассажирских перевозок

Задание 10. (17.04.2020)

(изучить тему, составить опорный конспект или презентацию или реферат)

Тема: Диспетчерское управление пассажирскими перевозками.

План:

1. Внутрипарковая диспетчеризация.
2. Диспетчерское управление на внутригородских и пригородных маршрутах.

1. Внутрипарковая диспетчеризация.

Внутрипарковая диспетчеризация осуществляется диспетчерской группой АТО. Руководит работой этой группы старший сменный диспетчер, в подчинении которого находятся диспетчеры. В зависимости от структуры и численности парка подвижного состава отдельные диспетчеры могут специализироваться на выпуске пассажирских или грузовых автомобилей (смешанное АТО) или автобусов и легковых автомобилей (пассажирское АТО). Рабочие места диспетчеров размещены в кабинетах. Диспетчеров закрепляют за группой маршрутов, автомобильными колоннами (автоотрядами) и водительскими бригадами.

В начале смены диспетчер изучает:

- суточный наряд и план выпуска автобусов по группе закрепленных маршрутов;
- планы направления автобусов в резерв АТО и линейной диспетчерской службы, в заказные рейсы.

Совместно с дежурным механиком колонны диспетчер уточняет техническую готовность запланированных к работе автомобилей. Диспетчер проверяет наличие и готовность к выдаче водителям путевой документации (путевые листы, схемы маршрутов и опасных участков на них, автобусные расписания движения), средства экипировки автобусов. Диспетчер уточняет

готовность к работе медицинского работника, техника по учету ГСМ и билетного кассира.

Техник по учету ГСМ должен подготовить к выдаче водителям талоны на топливо и лицевые карточки водителей для внесения в них данных о движении топлива. Медицинский работник подготавливает кабинет к предрейсовому осмотру водителей. Билетный кассир подготавливает к выдаче водителям и кондукторам билеты, абонементные талоны, долгосрочные проездные билеты, билетно-учетные листы и лицевые счета водителей (кондукторов) для внесения в них записей о передаче билетов под отчет.

Явившийся на работу водитель предъявляет диспетчеру водительское удостоверение. Проверив удостоверение, диспетчер выдает водителю путевой лист под расписку в журнале выдачи путевых листов. Диспетчер инструктирует водителя об условиях движения на линии, метеорологических условиях. У опоздавших на работу водителей берется письменное объяснение.

Старший диспетчер ежечасно передает информацию о выполнении плана выпуска заместителю директора по эксплуатации, немедленно извещает линейную диспетчерскую службу о произошедших срывах выпуска автобусов на маршруты.

При возврате диспетчер принимает от водителя путевой лист, от водителя автобуса также выданная ранее расписание движения, схема маршрута и схема опасных участков на маршруте. Водитель сдает выданные ему средства экипировки автобуса, выручку и остаток билетов, остаток талонов на ГСМ или денег, выданных для приобретения ГСМ за наличный расчет. При работе на линии с кондуктором билеты и выручку сдает кондуктор.

Диспетчер производит проверку и первичную обработку путевого листа, определяя ТЭП работы автомобиля, время работы водителя на линии и время в простоях.

2. Диспетчерское управление на внутригородских и пригородных маршрутах.

Линейное диспетчерское управление движением автобусов на внутригородских и пригородных маршрутах организуется и осуществляется в соответствии с типовыми технологическими процессами, основанными на принципах:

- маршрутном (маршрут рассматривается как основное звено управляемой системы);
- территориального взаимодействия (тесно взаимосвязанные маршруты и виды транспорта обслуживают территорию города и пригородной зоны);
- централизации управления (управление из единого центра исходя из целей всей транспортной системы);
- динамизма (перевозочная ситуация меняется быстро, что требует частого обновления информации о состоянии движения).

Основными являются технологии, опирающиеся на использование средств связи и компьютеров. Применение средств связи позволяет оперативно проводить сбор и передачу информации о движении, что обеспечивает централизацию управления работой подвижного состава на маршрутах. Компьютеризация и применение информационных технологий привели к созданию автоматизированных систем диспетчерского управления движением — АСДУД.

Децентрализованная технология применяется в исключительных случаях на маршрутах, не имеющих транспортной связи с другими маршрутами обслуживаемой территории, в связи с чем диспетчерское управление индивидуализировано. В этом случае на одном или обоих конечных пунктах маршрута оборудуют диспетчерские пункты, на которых размещают диспетчеров маршрута. Практически децентрализованное управление сводится к контролю за работой автобусов. Активное воздействие диспетчеров на перевозочный процесс минимально.

Диспетчерские пункты могут иметь телефонную связь с перевозчиками. В лучшем случае диспетчерский пункт может обеспечить взаимодействие «куста» маршрутов, имеющих общий конечный пункт. Недостатком этой технологии является также высокая трудоемкость (потребность в диспетчерах соответствует числу диспетчерских пунктов).

Централизация управления движением предусматривает передачу сведений о состоянии движения автобусов на маршрутах в единый диспетчерский центр, комплексную оценку складывающейся ситуации и передачу водителям указаний диспетчеров. В свое время централизация произошла вследствие телефонизации диспетчерских пунктов на маршрутах и организации единого диспетчерского центра, куда стекалась информация о перевозках. В целях снижения трудоемкости управления маршрутных диспетчеров заменили техническими средствами, позволившими контролировать движение и передавать информацию в звене «диспетчер - водитель» не только на конечных пунктах маршрута, но и на промежуточных контрольных пунктах. Для этого контрольные пункты маршрутов и автобусы оснащают средствами связи — устройствами контрольного пункта (УКП) и устройствами подвижной единицы (УПЕ).

Устройства контрольного пункта размещают вдоль трассы маршрута таким образом, чтобы во время совершения остановки автобуса для пассажирообмена можно было передать информацию с УПЕ на УКП и далее в диспетчерский центр. Пока автобус совершает пассажирообмен, его водителю по линии связи «диспетчерский центр — УКП — УПЕ» передаются подтверждение получения переданной информации (в ручном или автоматическом режиме) и указания диспетчера (в виде устного сообщения или кодовой посылки). Обмен данными между УКП и УПЕ осуществляется либо по радиоканалу ближнего радиуса действия (мало-мощные радиостанции, обеспечивающие связь в радиусе около 100 м), либо по каналу индуктивной связи. Устройства подвижной единицы устанавливаются в кабине водителя; оно имеет кнопочный пульт, посредством

которого водитель вводит информацию о визуальной оценке наполнения автобуса в баллах. В более совершенных системах к УПЕ подключены датчики, автоматически измеряющие наполнение автобуса пассажирами. Для отображения команд диспетчера и наблюдения за показаниями УПЕ на лицевой панели последнего имеются сигнальные лампы или дисплей.

Высшей формой централизованной технологии является АСДУД автобусов. Автоматизация обеспечивается за счет применения компьютерной техники. Это позволяет автоматизировать информационные потоки, быстро оценивать возможные альтернативные диспетчерские решения, снизить трудоемкость учета работы автобусов и водителей и ведения диспетчерской документации. При этом выбор диспетчерского решения всегда остается за человеком. Компьютер отображает на экране монитора информацию, необходимую для оценки ситуации на маршруте и принятия эффективного диспетчерского решения.

В процессе линейного диспетчерского управления, помимо оперативно поступающих данных о состоянии движения автобусов на маршрутах, используется следующая информация:

- должностные инструкции диспетчеров;
- расписания движения автобусов;
- схема маршрутной сети с указанием остановочных пунктов, мест возможного разворота автобусов, расположения основных мест пассажирообразования;
- пункты дислокации резервных автобусов и данные об их наличии;
- ТЭП маршрутов и пассажиропотоки на них;
- телефонные номера АТО, органов местного самоуправления, ГИБДД, гидрометеослужбы, дорожных органов, спецслужб, технической помощи, органов здравоохранения, штаба гражданской обороны города и пр.;
- технологические карты действий в вероятных ситуациях;

- сведения о планируемых перекрытиях для движения автобусов улиц и искусственных сооружений на маршрутах: метеосводки и штормовые предупреждения;

- сведения, переданные диспетчерами других видов пассажирского транспорта.

Централизованное диспетчерское управление в зависимости от трудоемкости может иметь различную организационную иерархию. Старший диспетчер смены координирует и направляет деятельность диспетчеров, осуществляющих в сфере своей компетенции управление группами маршрутов. Линейные диспетчеры используют различные методы управления движением.

В процессе работы линейной диспетчерской службы образуются различные документы. Итоги работы отражаются в суточном диспетчерском докладе. Суточный диспетчерский доклад по городскому автобусному транспорту включает:

- сводные данные о выпуске автобусов на маршруты и простоях технически исправных автобусов отдельно по причинам;

- срывы выпуска автобусов отдельно по перевозчикам, маршрутам и интервалам времени суток;

- данные о резерве автобусов и его использовании;

- сходы автобусов с маршрутов по интервалам времени суток;

- технико - эксплуатационные и качественные показатели работы маршрутов;

- анализ причин нерегулярности движения;

- произведенные оперативные изменения расписаний движения, переключения автобусов между маршрутами, мероприятия по взаимодействию с городским электротранспортом;

- сообщения разъездных диспетчеров;

- ведомость расстановки по рабочим местам линейных диспетчеров;

- сведения о работе технических средств управления;
- снятие расписаний движения по погодным условиям (с записью поступивших метеосводок) и ввиду перекрытия для движения автобусов улиц и искусственных сооружений на маршрутах;
- общие замечания.

Работа линейных диспетчеров организуется, как правило, в две смены. При приеме смены диспетчер изучает сложившуюся перевозочную ситуацию, проверяет ее отражение в диспетчерской документации, знакомится с оперативно поступившими распоряжениями. На передачу смены в среднем затрачивается 10 мин. Рабочее время диспетчера имеет следующую примерную структуру:

- регулирование движения — 2...4%;
- оформление нарушений движения и аварий — 6...8%;
- прием и передача оперативной информации — 25...28%;
- решение организационно-технических вопросов — 10... 15 %;
- решение прочих вопросов — 1... 3 %;
- остальное — условно пассивное время дежурства.

Водитель при работе на линии руководствуется:

- правилами дорожного движения (ПДД);
- правилами технической эксплуатации автобуса;
- правилами перевозок пассажиров и багажа автобусами;
- должностной инструкцией;
- приказами и распоряжениями по АТО;
- расписанием движения;
- схемой опасных участков маршрута;
- оперативно назначенными диспетчером изменениями расписания движения;
- указаниями диспетчера, бригадира и ревизоров автомобильного транспорта.

Диспетчер не вправе требовать от водителя нарушения ПДД. Время работы автобуса на маршруте исчисляется с момента явки водителя к диспетчеру линейного диспетчерского пункта или с момента первой отметки при движении по маршруту с помощью устройств связи.

При возникновении условий, препятствующих безопасному движению автобусов на маршруте (оползни, обвалы, паводковые воды, разрушения дорог, получение штормовых предупреждений или команд штаба гражданской обороны), движение на маршруте временно прекращается с уведомлением об этом соответствующего органа местного самоуправления, перевозчиков, администрации крупнейших организаций вдоль трассы маршрута. Линейная диспетчерская служба принимает срочные меры к организации объезда возникших препятствий, информируя об этом пассажиров. Для этого на аварийном участке маршрута может быть развернут передвижной диспетчерский пункт. После получения от дорожных органов уведомления о ликвидации последствий аварий движение на маршруте восстанавливается. Старший диспетчер центра управления движением (диспетчер конечной станции маршрута) при необходимости организует оказание технической помощи автобусам.

Литература: Спирин И.В. «Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками» - М.: Издательский центр «Академия» 2010 г. стр. 310-319

Выполненное задание отправлять на электронную почту:
bo1ko.5vitlana@yandex.ru

Задание 11. (21.04.2020)

(изучить тему, составить опорный конспект или презентацию или реферат)

Тема: Диспетчерское управление пассажирскими перевозками.

План:

1. Диспетчерское управление междугородными и международными перевозками.
2. Диспетчерское управление таксомоторными перевозками.

Литература: Спирин И.В. «Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками» - М.: Издательский центр «Академия» 2010 г. стр. 320-329

Выполненное задание отправлять на электронную почту:
bo1ko.5vitlana@yandex.ru

Задание 12. (21.04.2020)

Практическая работа № 9

Тема: Организационная структура диспетчерского управления пассажирскими перевозками.

Цель: В ходе работы закрепить полученные знания по организационной структуре диспетчерского управления пассажирскими перевозками.

Оборудование: не предусмотрено

Теория и основные характеристики:

Внутрипарковая диспетчеризация осуществляется диспетчерской группой АТО. Руководит работой этой группы старший сменный диспетчер, в подчинении которого находятся диспетчеры. В зависимости от структуры и численности парка подвижного состава отдельные диспетчеры могут специализироваться на выпуске пассажирских или грузовых автомобилей (смешанное АТО) или автобусов и легковых автомобилей (пассажирское АТО). Рабочие места диспетчеров размещены в кабинетах. Диспетчеров закрепляют за группой маршрутов, автомобильными колоннами (автоотрядами) и водительскими бригадами.

Техник по учету ГСМ должен подготовить к выдаче водителям талоны на топливо и лицевые карточки водителей для внесения в них данных о движении топлива. Медицинский работник подготавливает кабинет к предрейсовому осмотру водителей. Билетный кассир подготавливает к выдаче водителям и кондукторам билеты, абонементные талоны, долгосрочные проездные билеты, билетно-учетные листы и лицевые счета водителей (кондукторов) для внесения в них записей о передаче билетов под отчет.

Линейное диспетчерское управление движением автобусов на внутригородских и пригородных маршрутах организуется и осуществляется в соответствии с типовыми технологическими процессами, основанными на принципах:

- маршрутном (маршрут рассматривается как основное звено управляемой системы);
- территориального взаимодействия (тесно взаимосвязанные маршруты и виды транспорта обслуживают территорию города и пригородной зоны);
- централизации управления (управление из единого центра исходя из целей всей транспортной системы);
- динамизма (перевозочная ситуация меняется быстро, что требует частого обновления информации о состоянии движения).

Основными являются технологии, опирающиеся на использование средств связи и компьютеров. Применение средств связи позволяет оперативно проводить сбор и передачу информации о движении, что обеспечивает централизацию управления работой подвижного состава на маршрутах. Компьютеризация и применение информационных технологий привели к созданию автоматизированных систем диспетчерского управления движением — АСДУД.

Децентрализованная технология применяется в исключительных случаях на маршрутах, не имеющих транспортной связи с другими маршрутами обслуживаемой территории, в связи с чем диспетчерское управление индивидуализировано. В этом случае на одном или обоих конечных пунктах маршрута оборудуют диспетчерские пункты, на которых размещают диспетчеров маршрута. Практически децентрализованное управление сводится к контролю за работой автобусов. Активное воздействие диспетчеров на перевозочный процесс минимально. Диспетчерские пункты могут иметь телефонную связь с перевозчиками. В лучшем случае диспетчерский пункт может обеспечить взаимодействие «куста» маршрутов, имеющих общий конечный пункт. Недостатком этой технологии является также высокая трудоемкость (потребность в диспетчерах соответствует числу диспетчерских пунктов).

Централизация управления движением предусматривает передачу сведений о состоянии движения автобусов на маршрутах в единый диспетчерский центр, комплексную оценку складывающейся ситуации и передачу водителям указаний диспетчеров. В свое время централизация произошла вследствие телефонизации диспетчерских пунктов на маршрутах и организации единого диспетчерского центра, куда стекалась информация о перевозках. В целях снижения трудоемкости управления

маршрутных диспетчеров заменили техническими средствами, позволившими контролировать движение и передавать информацию в звене «диспетчер - водитель» не только на конечных пунктах маршрута, но и на промежуточных контрольных пунктах. Для этого контрольные пункты маршрутов и автобусы оснащают средствами связи — устройствами контрольного пункта (УКП) и устройствами подвижной единицы (УПЕ).

Порядок выполнения:

1. Закрепить теоретический материал по теме «Диспетчерское управление пассажирскими перевозками».
2. Выполнить задания.
3. Ответить на вопросы самоконтроля.
4. Оформить работу.

Задания:

1. Сущность диспетчерского управления и их составляющие.
2. Задачи внутрипарковой диспетчеризации.
3. Задачи линейной диспетчеризации.
4. Диспетчерские приемы при управлении таксомоторными перевозками.

Вопросы для самоконтроля:

1. Какие приемы диспетчерского регулирования используют при выпуске автобусов на линию?
2. Как размещают контрольные пункты на трассе маршрутов?
3. Какие методы используют для устранения нарушенного на маршрутах движения?
4. Какие основные документы оформляются в процессе диспетчерского управления движением на маршрутах?

Основная и дополнительная литература:

1.Спирин И.В. «Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками» - М.: Издательский центр «Академия» 2010 г. стр. 300-329

Выполненное задание отправлять на электронную почту: bo1ko.5vitlana@yandex.ru

Задание 13. (23.04.2020)

(изучить тему, составить опорный конспект или реферат или презентацию)

Тема: Качество обслуживания пассажиров.

План:

1. Основы управления качеством перевозок пассажиров.
2. Показатели и нормативы качества перевозок пассажиров.

Литература: Спирин И.В. «Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками» - М.: Издательский центр «Академия» 2010 г. стр. 330-340

Выполненное задание отправлять на электронную почту:
bo1ko.5vitlana@yandex.ru

Задание 14. (23.04.2020)

(изучить тему, составить опорный конспект или презентацию или реферат)

Тема: Качество обслуживание пассажиров.

План:

1. Спецификация услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом.
2. Системы управления качеством АТО.

Литература: Спирин И.В. «Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками» - М.: Издательский центр «Академия» 2010 г. стр. 341-352

Выполненное задание отправлять на электронную почту:
bo1ko.5vitlana@yandex.ru