

Выпускная квалификационная работа

ПО ТЕМЕ: «Улучшение технико – экономических показателей работы п/с АТП г.Махачкала за счет разработки и внедрения оптимальных маршрутов при перевозке строительных штучных грузов».

Выполнил: ст-т

Гусейнов А.М..

Руководитель:

Султанахмедов М А

АКТУАЛЬНОСТЬ РАБОТЫ

Во время прохождения преддипломной практики в АТП г. Махачкала я ознакомился с существующей организацией работы предприятия и технико-экономическими показателями.

Коэффициент использования пробега составляет -0.45
Рентабельность предприятия составляет -5.5%

Причины таких слабых показателей:

- низкая эффективность использования подвижного состава;
- старение и низкий технический уровень подвижного состава;
- слабое применение прогрессивных технологий:

ЦЕЛЬЮ РАБОТЫ ЯВЛЯЕТСЯ:

1-Повышение производительности подвижного состава и снижение расходов на себестоимость перевозок грузов за счет повышения коэффициента использования пробега разработкой и внедрением рациональных маршрутов.

2-Повышение эффективности использования подвижного состава АТП

Цель работы обусловила постановку следующих основных задач:

- анализ существующей организаций перевозок и структуры парка;
- выявление недостатков в организаций и технологий перевозки грузов;
- повышение технико-эксплуатационных показателей за счет внедрения рациональных маршрутов
- повышения качества в организации и управления перевозками грузов

ОБОСНОВАНИЕ МАРШРУТОВ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Выбор маршрутов перевозок играет большую роль в повышении производительности подвижного состава и снижении себестоимости перевозок.

Разработку маршрутов перевозок производим с помощью экономико-математических методов планирования.

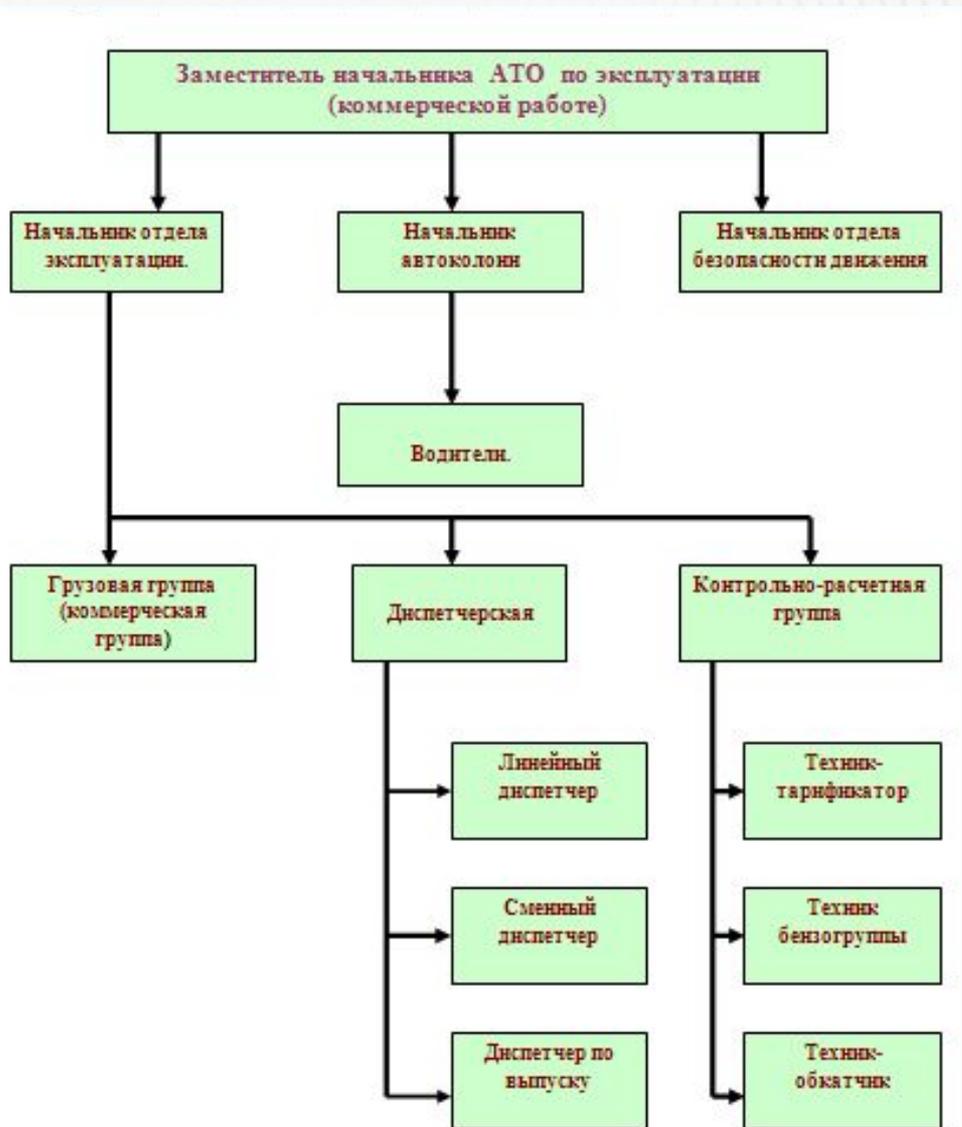
получаем следующие рациональные маршруты:

ТАБЛИЦА ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

№	Наименование показателей	Маршруты				итоговые и сред пок
		№1	№2	№3	№4	
1	Объем перевозок грузов в т.	17885	20440	51100	61320	149895
2	Грузооборот т.км.	89425	61320	242725	306500	699875
3	Эксплуатационное число автопоездов	1	1	2,5	2,5	7,0
4	Автомобиле - дни в эксплуатации	365	365,00	912,5	1095	2737
5	Автомобиле - часы в наряде, авт/час	10,50	10,50	27,1	33,54	20,01
6	Козф-т использования парка	--	--	--	--	0,63
7	Фактическое время в наряде, час	10,55	10,5	10,85	11,18	10,67
8	Козффициент использования пробега	0,473	0,46	0,63	0,6	0,574
9	Среднесуточный пробег автопоездов	74	52	60	67	63,25
10	Груженный пробег.км	12775	8760	34675	43800	100010
11	Общий пробег.км	27010	18980	54750	73365	174105.8

№КР 23.03.04. 001 - 2018	
Исполнитель:	Исполнитель: _____
Составитель:	Составитель: _____
Проверенный:	Проверенный: _____
Дата:	Дата: _____
Место:	Место: _____
Подпись:	Подпись: _____
М.П.:	М.П.:

СТРУКТУРА СЛУЖБЫ ЭКСПЛУАТАЦИЙ.



НАР 234804.001 - 0209			
№ п/п	Имя	Фамилия	Дата
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			
31			
32			
33			
34			
35			
36			
37			
38			
39			
40			
41			
42			
43			
44			
45			
46			
47			
48			
49			
50			
51			
52			
53			
54			
55			
56			
57			
58			
59			
60			
61			
62			
63			
64			
65			
66			
67			
68			
69			
70			
71			
72			
73			
74			
75			
76			
77			
78			
79			
80			
81			
82			
83			
84			
85			
86			
87			
88			
89			
90			
91			
92			
93			
94			
95			
96			
97			
98			
99			
100			

ДОКУМЕНТООБОРОТ

Документооборот при выполнении перевозочного процесса.



Информационные потоки при оперативном планировании перевозок и выпуске автомобилей на линию



№	Лист	№ док.	Получить	Дата	ВКР 23.03.01. 501 - 2018		
Исполн.	Менеджер				Директор	Менеджер	
Содержание	«Управление процессом взаимодействия с заказчиком в сфере перевозок и выезда автомобилей на линию»					Лист №	Листов
Исполн.					МФ-МА/ИТ		
Исполн.					Кафедра АТ		
Документооборот							

АНАЛИТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ.

- Основной эффект получен за счет увеличения коэффициента использования пробега с 0,49 до 0,574.
- Прирост коэффициента составит:
 - $P_k = 0,574/0,49 = 1,17$
- Следовательно общий пробег снизится на 1.17 раза и все переменные расходы зависящие от пробега также сократятся:
 - - экономия по топливу составит
 - $Э_t = (З_{топ} + З_{см}) * P_k = (2007280 + 65164) * 0,17 = 263606р$
 - Экономия затрат на шины:
 - $Э_ш = З_ш * P_k = 233440 * 0,17 = 39685руб$
 - Экономия затрат на ТО и ТР подвижного состава.
 - $Э_{отр} = 740016 * 0,17 = 125802руб$
- Итого сумма полученной экономии
 - $Э_{об} = 263606 + 39685 + 125802 = 429093руб$

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Выпускная квалификационная работа выполнена, согласно задания и отражает основные задачи, которые стоят перед автомобильным транспортом.

В работе раскрыты основные направления совершенствования грузовых перевозок на рынке транспортных услуг.

Дана краткая характеристика автотранспортного предприятия и показана существующая организация перевозок и выявлены основные недостатки в технологий перевозок грузов.

Определены основные направления совершенствования грузовых перевозок с учетом рынка автотранспортных услуг.

Основные направления для совершенствования грузовых перевозок это: изучение маршрута, выбор подвижного состава, рационализация маршрутов путем применения математического метода линейного программирования.

В работе рассчитаны снижения себестоимости перевозок и повышение производительности подвижного состава за счет повышения B -коэффициента использования пробега

Технико – экономические обоснования принятых решений соответствуют нынешним требованиям для повышения производительности подвижного состава.

Спасибо за внимание!