**Лекция**

Тема 2.13 «Диспетчерское управление автобусными перевозками»

План

1. Основы диспетчерского управления пассажирскими перевозками.

2. Внутрипарковая диспетчеризация.

Спирин И.В. с. 300-313

**1. Основы диспетчерского управления перевозками.**

Диспетчерское управление направлено на выполнение разработанного ранее плана движения и его оперативную корректировку в соответствии с возникающими отклонениями и колебанием потребности в перевозках.

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 получении 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 установление путей дальнейшего совершенствования перевозок и производится на основе информации, полученной при контроле, с учетом плана перевозок, принятых и реализованных диспетчерских решений.

Работу органов диспетчерского управления организуют на основе типовых технологических процессов. Для ускорения выработки диспетчерских решений и исключения ошибок применяют заранее разработанные технологические карты. Такие карты являются «шпаргалкой» диспетчера. Технологические карты составляют для различных типовых ситуаций, возникновение которых в практике диспетчерского управления перевозками наиболее вероятно. При наступлении такой ситуации диспетчер руководствуется отображенными в карте мероприятиями, при необходимости имеющими различные варианты исполнения. Если ситуация не относится к типовой, диспетчерское решение разрабатывается в индивидуальном порядке. Работу органов диспетчерского управления организуют на основе типовых технологических процессов. Для ускорения выработки диспетчерских решений и исключения ошибок применяют заранее разработанные технологические карты. Технологические карты составляют для различных типовых ситуаций, возникновение которых в практике диспетчерского управления перевозками наиболее вероятно. При наступлении такой ситуации диспетчер руководствуется отображенными в карте мероприятиями, при необходимости имеющими различные варианты исполнения. Если ситуация не относится к типовой, диспетчерское решение разрабатывается в
индивидуальном порядке.

Необходимая численность диспетчерского персонала устанавливается исходя из исключения задержек в управлении движением. При этом основными факторами являются средняя частота и неравномерность распределения во времени возникновения различных ситуаций, требующих вмешательства диспетчеров, средние затраты рабочего времени, характерные для определенной ситуации.

для расчета потребности в диспетчерах используют математические методы теории массового обслуживания. В качестве ориентировочных используют следующие нормативы:

выдача водителю диспетчером подготовленного путевого листа — 0,5... 1 мин;

прием диспетчером путевого листа по возвращении водителя
с линии — 1 мин;

прием и оформление заказа на автомобиль-такси по телефону — 1 ...2 мин;

передача заказа водителю автомобиля-такси на линии по каналам связи — 1 мин;

разработка, принятие и передача на исполнение диспетчерского решения при возникновении на маршруте внеплановой ситуации — 3...5 мин;

рейсов, дублирующих аварийный маршрут ГНЭТ или метрополитена — 10... 15 мин.

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). 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).

**2. 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 размещают в кабинах, имеющих боковые перегородки и окно, выходящее в операционный зал. 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; суточный наряд и план выпуска автомобилей-такси и заказных легковых автомобилей; заказы на обслуживание автомобилями, подлежащие исполнению в течение смены. 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 и автомобилей-такси (если они выдаются диспетчером, а не в колонне). 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 (медпункт) 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, а водителям маршрутных автобусов также расписание движения, схему маршрута и схему опасных участков на маршруте. Диспетчер инструктирует водителя об условиях движения на линии, метеорологических условиях, других особенностях движения. Указания об особенностях движения фиксируются в путевом листе оттисками штампов (например, штампом «Мокрый путь»). У опоздавших на работу водителей берется письменное объяснение.

Водитель проверяет записи в путевом листе, комплектность и правильность оформления путевой документации. Затем водитель последовательно направляется к медицинскому работнику, механику колонны, технику по учету ГСМ и билетному кассиру. Медицинский работник проводит медицинское освидетельствование водителя, проставляет в путевом листе штамп «Допущен к работе» и делает отметку в журнале медпункта. Механик колонны передает водителю автомобиль. Водитель проверяет исправность автомобиля. Передача водителю автомобиля оформляется записями в путевом листе. Техник по учету ГСМ выдает водителю талоны на топливо в количестве не свыше суточной потребности по установленным нормам, фиксирует выдачу талонов в путевом листе, лицевой карточке водителя и в ведомости выдачи талонов. Билетный кассир выдает водителю билетно-учетный лист, билеты, абонементные талоны. Номера билетов фиксируются в билетно-учетном листе. При работе с кондуктором билетно-учетный лист и билеты выдаются кондуктору.

При невозможности выпуска на линию линейного автобуса вместо него по его графику выпускают резервный автобус, из числа находящихся в распоряжении диспетчерской группы. При нехватке резервных автобусов по указанию старшего диспетчера предусматривают их первоочередное использование на важнейших маршрутах и на маршрутах, где расписанием движения предусмотрена эксплуатация небольшого числа автобусов. Оставшиеся по окончании выпуска неиспользованными резервные автобусы направляют в распоряжение линейной диспетчерской службы для усиления движения на наиболее пассажиронапряженных маршрутах. При нехватке резервных автобусов применяют различные приемы регулирования.

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, а от водителя автобуса также выданные ранее расписание движения, схему маршрута и схему 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. В лицевых счетах водителя, документации по учету билетов и ГСМ делаются соответствующие записи. При работе на линии с кондуктором билеты и выручку сдает кондуктор.

Диспетчер производит проверку и первичную обработку путевого листа, определяя ТЭП работы автомобиля (время в наряде, общий пробег и нулевые пробеги, эксплуатационную скорость), время работы водителя на линии и время в простоях.

Внутрипарковая диспетчерская документация:

1) путевой лист;

2) лист регулярности автобусов;

3) диспетчерский журнал;

4) диспетчерская ведомость;

5) оперативный отчет;

6) диспетчерский рапорт.

Путевой лист – документ установленного образца для определения и учета работы транспортного средства.

Лист регулярности – документ, который выдается водителю автобуса вместе с путевым листом для контроля регулярности движения автобуса на линии.

Диспетчерский журнал – это журнал учета выдачи и возврата путевых листов.

Диспетчерская ведомость – это документ, в который диспетчер заносит с путевых листов сведения про выполненную транспортную работу автобуса за день.

Оперативный отчет – это документ, отображающий количество автомобилей, которые работают на линии в часы пик и количество автомобилей, которые находятся в ремонте, а также не выехали на линию по другим причинам.

Диспетчерский раппорт – это документ, который составляется после выпуска автобусов на линию и содержит данные про количество автобусов, работающих на линии и нарушениях трудовой дисциплины водителями и кондукторами.

Контрольные вопросы:

1. В чем состоит сущность диспетчерского управления?

2. На какие составляющие подразделяется диспетчерское управление?

3. В чем состоят задачи внутрипарковой диспетчеризации?

4. В чем состоит суть линейной диспетчеризации?

5. Назовите основную внутрипарковую диспетчерскую документацию.

6. Дайте определение понятию «лист регулярности».

7. Дайте определение понятию «оперативный отчет».

8. Дайте определение понятию «диспетчерский раппорт».