

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://studservis.ru/gotovye-raboty/kurovaya-rabota/353038>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Ремонт автомобилей и двигателей

ВВЕДЕНИЕ 5

1. Техничко-эксплуатационные показатели работы автомобильного транспорта 7

1.2 Термины 11

2. ИССЛЕДОВАНИЕ И АНАЛИЗ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЯ В АВТОТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМАХ 12

2.1 Исследование функционирования автомобиля в микросистеме 13

2.1.1 Исследование функционирования автомобиля в особо малой системе 15

2.1.2 Маятниковый маршрут, с обратным груженным пробегом ($v_1 = v_2$) не на всём расстоянии перевозок груза 18

2.1.3 Маятниковый маршрут, с обратным груженным пробегом ($v_1 = v_2$) не на всём расстоянии перевозок груза 21

2.2 Кольцевой маршрут 23

3 ИССЛЕДОВАНИЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЯ В МАЛОЙ СИСТЕМЕ 26

3.1 Модель описания функционирования малой системы 27

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 31

Список литературы 32

ЛИСТ ЗАМЕЧАНИЙ 33

ПРИЛОЖЕНИЕ А 34

ПРИЛОЖЕНИЕ Б 42

ПРИЛОЖЕНИЕ В 53

ПРИЛОЖЕНИЕ Г 64

Техничко-эксплуатационные показатели автомобильного транспорта характеризуют техническую готовность рельсовых транспортных средств, их размещение на маршрутах, использование для перевозок и продолжительность эксплуатации.

Они необходимы для планирования и анализа автомобильных перевозок, учета транспортных средств, отчетности и оценки.

Сутки (календарные сутки) перевозки транспортного средства автомобильным транспортом включают дни, в течение которых транспортное средство находится в эксплуатации, в ремонте или в состоянии покоя.

Подготовка транспортных средств к перевозке и выпуск их на линию характеризуется коэффициентами использования и выпуска.

Основными технико-эксплуатационными показателями использования транспортных средств являются среднее количество зачисленных транспортных средств, грузоподъемность транспортных средств, выпуск транспортных средств на линию, время в пути, время простоя транспортных средств под погрузкой и разгрузкой, среднее расстояние перевозки грузов, эксплуатационно-техническая скорость движения транспорта, пройденное расстояние и коэффициент загрузки.

Среднее количество транспортных средств является показателем мощности автотранспортных предприятий. Он включает наличие транспортных средств на начало отчетного периода, их пополнение и фактические потери автотранспортных предприятий за тот же период (амортизация, передача другим организациям). В общее количество транспортных средств включаются все транспортные средства, находящиеся на балансе автотранспортного предприятия, независимо от их технического состояния. Для определения среднего количества транспортных средств за отчетный период необходимо общее количество автомобиле-дней транспортного предприятия разделить на количество календарных дней в отчетном периоде.

Состав парка грузовых автомобилей характеризуется номинальной грузоподъемностью автомобилей, которая различается по маркам и типам автомобилей и имеет решающее значение для планирования транспортных и производственных затрат.

Для целей планирования и анализа используется средняя грузоподъемность среднего автомобиля. Она определяется путем деления суммы номинальной грузоподъемности (в тоннах) всех транспортных средств

на среднее количество транспортных средств.

На коэффициент использования железнодорожных транспортных средств влияет уровень загрузки транспортных средств в эксплуатации.

Коэффициент статической нагрузки определяется как отношение между объемом фактически выполненной работы (в тоннах) и объемом, который может быть перевезен с использованием полной номинальной грузоподъемности транспортного средства.

Показатель выпуска транспортных средств (прицепов) на дороги характеризует степень использования транспортных средств (прицепов) для эксплуатации на дорогах. Этот показатель отражает как общую организацию эксплуатации транспортных средств, так и оборот по техническому обслуживанию и ремонту.

Для автотранспортных предприятий коэффициент использования транспортных средств для работы на дорогах определяется соотношением между количеством эксплуатируемых транспортных средств и количеством машино-дней. Повышение коэффициента технической готовности и открытости железнодорожных транспортных средств требует регулярного и качественного технического обслуживания, коллективного метода ремонта транспортных средств, хорошо организованной логистики и качественных рабочих материалов.

Время работы автомобиля характеризует длительное использование рельсовых транспортных средств на автомобильном транспорте. Для оценки работоспособности автомобильного транспорта необходимо учитывать время работы транспортных средств на линии и среднее время работы транспортных средств на дороге. Рабочее время транспортных средств на линии определяется количеством часов, в течение которых транспортное средство занимается перевозкой грузов в течение рабочего дня, за вычетом обеденного перерыва водителя. Среднее рабочее время по автотранспортному предприятию в целом рассчитывается путем деления количества отработанных часов (рассчитывается путем суммирования всех отработанных часов за отчетный период автотранспортного предприятия) на количество рабочих дней. Время простоя автомобиля при погрузке и разгрузке зависит от организации этих операций, степени механизации, категории груза и грузоподъемности автомобиля.

Существующие нормы простоя при погрузке и разгрузке дифференцированы по грузоподъемности и типу транспортного средства и учитывают характер погрузочно-разгрузочных работ (ручная, экскаваторная, контейнерная, самосвальная и т.д.).

Помимо фактического времени погрузки и разгрузки, время простоя во время погрузки и разгрузки также учитывает время, необходимое для управления транспортным средством и оформления транспортной документации в пункте погрузки и разгрузки.

Среднее время погрузки рассчитывается путем деления времени простоя транспортного средства на общее количество погрузок (количество погрузок рассчитывается автотранспортным предприятием на основе количества погрузок между первым пунктом погрузки и последним пунктом разгрузки транспортного средства).

Среднее расстояние перевозки характеризует конкретные условия транспортной операции. Изменение среднего расстояния перевозки имеет практическое значение при определении средних ставок фрахта. Среднее расстояние перевозки рассчитывается путем деления общего количества перевезенных тонно-километров на количество перевезенных тонн.

Скорость транспортного средства характеризуется двумя показателями: технической скоростью и эксплуатационной скоростью.

При определении технической скорости учитывается только время остановки транспортного средства по отношению к органам управления движением (светофоры, пешеходные переходы, остановки на перекрестках). Эта скорость зависит в первую очередь от мощности транспортного средства и дорожных условий.

Техническая скорость рассчитывается автотранспортными компаниями путем деления общего расстояния, пройденного транспортным средством, на общее время, проведенное в пути.

Техническая скорость не учитывает время простоя транспортного средства при погрузке и разгрузке товаров. Поэтому эксплуатационная скорость важна для анализа использования транспортного средства. Важной предпосылкой для увеличения эксплуатационной скорости является сокращение времени простоя во время погрузки и разгрузки товаров и простоя транспортного средства из-за технических неисправностей.

Эксплуатационная скорость определяется путем деления общего расстояния, пройденного транспортным средством за отчетный период, на общее количество часов работы транспортного средства за рабочий период.

Коэффициент использования пробега характеризует производительность пробега транспортного средства. Значение коэффициента использования пробега зависит от ряда факторов, наиболее важным из которых является рациональное использование порожних пробегов.

Коэффициент использования пробега - это отношение продуктивного пробега к общему пробегу.

Наиболее эффективным способом повышения производительности транспортных средств является использование прицепов и более крупных транспортных средств для увеличения соотношения пробега и грузоподъемности.

Повышение коэффициента использования пробега особенно важно при перевозках на дальние расстояния. Сокращение времени простоя автомобиля при погрузке и разгрузке, особенно при перевозках на короткие расстояния, может заметно повысить производительность.

1.2 Термины

Груз – это товар или материальный ресурс принятый к перевозке. При этом, если груз упакован в определенную тару и защищен от внешних механических и атмосферных воздействий, то такой груз называется транспортбельным.

Ездка – законченная транспортная работа, включающая погрузку товара, движение автомобиля с грузом, выгрузку товара и подачу транспортного средства под следующую погрузку.

Груженная ездка – это путь движения автомобиля с грузом.

Порожний (холостой) пробег – это путь движения автомобиля без груза.

Оборот – выполнение автомобилем одной или нескольких транспортных работ (ездок) с обязательным возвращением его в исходную точку.

Время на маршруте – это период времени с момента подачи автомобиля под первую погрузку до момента окончания последней выгрузки.

Время в наряде – это период времени с момента выезда автомобиля из автопарка до момента его возвращения в автопарк.

Первый нулевой пробег – путь движения автомобиля из автопарка к месту первой погрузки.

Второй нулевой пробег – путь движения автомобиля из места последней разгрузки в автопарк.

Техническая скорость, которая представляет собой отношение общего пробега (общ.) автомобиля за рабочий день к времени движения (t_{пв}), которое включает кратковременные остановки, регламентированные правилами дорожного движения.

1. Горев А. Э. Основы теории транспортных систем [Электронный ресурс] : учеб. пособие. - СПб.: СПбГАСУ, 2010. - 214 с. - ЭБС "Единое окно"
2. Теория транспортных процессов и систем [Электронный ресурс] тексты лекций / Д. В. Лихачев, В. П. Белокуров, В. А. Зеликов, Р. А. Кораблев, В. В. Разгоняева; ВГЛТУ. - Воронеж, 2016. - 104 с. - ЭБС ВГЛТУ
3. Петров В. В. Управление движением транспортных потоков в городах [Текст] : монография / В. В. Петров; Фед. агентство по образованию, Сиб. гос. автомобил.-дорож. акад. - Омск : СибАДИ, 2007. - 92 с.
4. Советов Б. Я. Моделирование систем [Текст] : учеб. для бакалавров : рек. М-вом образования Рос. Федерации в качестве учеб. / Б. Я. Советов, С. А. Яковлев. - 7-е изд. - М. : Юрайт, 2012. - 343 с.
5. Лихачев Д. В. Теория транспортных процессов и систем [Электронный ресурс] : методические указания для самостоятельной работы студентов по направлению подготовки 23.03.01 - Технология транспортных процессов / Д. В. Лихачев, А. А. Штепа, Н. И. Злобина; ВГЛТУ. - Воронеж, 2016. - 20 с. - ЭБС ВГЛТУ
6. Автотранспортное предприятие [Текст] : отраслевой ежемес. науч.- произв. журнал для работников автотранспорта / Минтранс России. - М. : НПП "Транснавигация" Минтранс России, 2002.
7. Теория транспортных процессов и систем [Электронный ресурс] : методические указания к практическим занятиям для студентов по направлению подготовки 190700.62 – Технология транспортных процессов / Д. В. Лихачев, Р. А. Кораблев, В. В. Разгоняева, Р. А. Сподарев, А. Ю. Артемов; ВГЛТА. - 2015. - ЭБС ВГЛТУ.
8. Теория транспортных процессов и систем [Электронный ресурс] : методические указания к выполнению курсовой работы для студентов по направлению подготовки 190700.62 – Технология транспортных процессов / Д. В. Лихачев, В. П. Белокуров, В. А. Зеликов, Р. А. Кораблев, А. Ю. Артемов; ВГЛТА. - 2015. - ЭБС ВГЛТУ.

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://studservis.ru/gotovye-raboty/kurovaya-rabota/353038>