МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ

РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ХХХХХХХХХХХ

ХХХХХХХХ ФАКУЛЬТЕТ

БАЗОВАЯ КАФЕДРА ХХХХХХХХХХХХ

Научно-исследовательская работа

по предмету «Бизнес-планирование»

«Бизнес план пассажирских перевозок маршрутным такси из Новосибирска в Нурсултан»

Студента \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

группы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Преподаватель\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Город, 2019 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение…………………………………………..…………………3 Стр.

1. Теоретические основы научных исследований…...…………4 Стр.
2. Применение эконометрических методов при разработке проекта создания транспортного предприятия...………………...………………….6 Стр.

Заключение………………………………..………………………..11 Стр.

Список использованных источников…………………….……….12 Стр.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность разработки основных разделов проекта транспортного предприятия заключается в применении эконометрических методов при разработке разделов проекта создания транспортного предприятия.

Целью данной работы является применение эконометрических методов при разработке разделов проекта создания транспортного предприятия по маршруту Новосибирск – Нурсултан.

Задачи исследования:

* Рассмотреть теоретические основы научных исследований.
* Применить эконометрические методы при разработке разделов проекта создания транспортного предприятия.

Объект исследования – это маршрут из Новосибирска в Нурсултан.

Предметом исследования является расчёт маршрута из Новосибирска в Нурсултан с помощью эконометрических методов.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Процесс движения человеческой мысли от незнания к знанию называют познанием, в основе которого лежит отражение объективной действительности в сознании человека в процессе его общественной, производственной и научной деятельности, именуемой практикой.

Потребности выступают основой и движущей силой развития познания, его целью. Практика является началом, исходным пунктом и одновременно естественным завершением всякого процесса познания.

Завершение познания всегда относительно, так как в процессе познания возникают новые проблемы и новые задачи, которые были подготовлены и поставлены предшествующим развитием научной мысли. Диалектика процесса познания выражается в противоречии между ограниченностью наших знаний и безграничной сложностью объективной действительности, между субъективной формой и объективным содержанием человеческого познания, в борьбе мнений, позволяющей путем логических доказательств и практической проверки установить истину.

Вся наука направлена к достижению истинных знаний, верно отражающих действительность. Истинные знания существуют в виде законов науки, теоретических положений и выводов, учений, подтвержденных практикой и существующих объективно, независимо от трудов и открытий ученых. Поэтому истинное научное знание объективно. Вместе с тем научное знание может быть относительным и абсолютным.

Относительное знание – это знание, которое, будучи в основном верным отражением действительности, отличается некоторой неполнотой совпадения образа с объектом.

Абсолютное знание – это полное, исчерпывающее воспроизведение обобщенных представлений об объекте, обеспечивающее абсолютное совпадение образа с объектом.

Познание включает в себя два уровня: чувственный и рациональный. Чувственное познание формирует эмпирическое знание, а рациональное – теоретическое.

Чувственное познание обеспечивает непосредственную связь человека с окружающей действительностью. Элементами чувственного познания являются:

* ощущение – отражение мозгом свойств предметов или явлений объектов мира, которые действуют на его органы чувств;
* восприятие – отражение мозгом предметов или явлений в целом, причем таких, которые действуют на органы чувств в данный момент времени; представление – вторичный образ предмета или явления, которые в данный момент не действуют на органы чувств человека, но обязательно действовали в прошлом;
* воображение – это соединение и преобразование различных представлений в набор новых образов.

ПРИМЕНЕНИЕ ЭКОНОМЕТРИЧЕСКИХ МЕТОДОВ ПРИ РАЗРАБОТКЕ ПРОЕКТА СОЗДАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Перевезено пассажиров – число пассажиров, перевезенных за определенный период времени. Учитывается по видам транспорта, сообщения, направлениям перевозок. Момент учета отправленных пассажиров определяется на маршрутном такси по моменту приобретения билета. Момент прибытия в статистике перевозок пассажиров на практике маршрутного транспорта не используется. Вместимость одного маршрутного такси составляет 16 человек. В лучшем случаи на одно маршрутное такси может быть куплено 16 билетов. В худшем случаи 8 билетов.

Пассажирооборот маршрутного такси – это объем работы транспорта по перевозкам пассажиров. Единицей измерения является пассажиро-километр. Определяется суммированием произведений количества пассажиров по каждой позиции перевозки на расстояние перевозки; исчисляется раздельно по видам транспорта, сообщения, другим признакам.

На маршруте Новосибирск – Нурсултан, пассажирооборот маршрутного такси составляет:

$$Пассажирооборот=16 человек\*1820 Км=29 120 Пассажиро-километр$$

Среднее расстояние перевозки одного пассажира – это расстояние в километрах, на которое в среднем пассажир совершает поездку; определяется путем деления величины пассажирооборота на количество перевезенных пассажиров. Кроме общего среднего расстояния привозки одного пассажира исчисляется среднее расстояние перевозки в пригородном, местном и прямом сообщении, а также по категориям прямого сообщения (ввозу, вывозу и транзиту).

$$Среднее расстояние перевозки одного пассажира=\frac{29120 Пассажиро-километр}{16 Человек}= 1820 Км$$

Средняя густота перевозок – это число пассажиров, проследовавших в среднем через участки автомобильных дорог; в группировке по направлениям пассажирского потока служит характеристикой интенсивности пассажиропотока.

Среднее число поездок на одного жителя в годхарактеризует частоту поездок пассажиров на маршрутном такси; определяется путем деления количества отправленных пассажиров за год на среднюю численность.

На маршруте Новосибирск-Нурсултан количество отправленных пассажиров в день составляет 100 человек, то за год составляет 36500 человек. Численность населения Новосибирска составляет 1 млн. 600 тысяч человек.

$$Среднее число поездок 1 жителя в год= \frac{36500 пассажиров в год}{1600000 человек в Новосибирске}=0,023 Частота поездок на маршрутном такси.$$

Эффективность и качество работы транспорта во многом определяет сбалансированность и ритмичность функционирования экономики. Он определяет ритм работы торговли, строительства, промышленности и сельского хозяйства, а также расширяет круг людей, пользующихся сферой услуг.

Автомобильный транспорт обладает рядом технико-экономических особенностей, определяющих его преимущества и широкое использование во всех видах экономической деятельности :

* большая маневренность и подвижность.
* высокая скорость доставки и пассажиров. По скорости движения автомобильного транспорт уступает лишь воздушному транспорту;
* в ряде случаев более короткий путь движения пассажиров.

Целесообразно доставлять грузы и перевозить пассажиров автомобильным транспортом в тех случаях, когда расстояние перевозки по автомобильным дорогам меньше, чем по железным дорогам.

К недостаткам автомобильного транспорта относятся:

* сравнительно высокая себестоимость, которая значительно выше, чем на водном и железнодорожном транспорте. Высокий уровень себестоимости – результат грузоподъемности единиц подвижного состава и достаточной сложности автомобильного подвижного состава;
* относительно большая стоимость материально-технической базы обслуживания автомобилей;
* недостаточная протяженность и плохое техническое состояние имеющихся автомобильных дорог.

Доходы от перевозок пассажиров маршрутными автобусами (включая маршрутные таксомоторы) во всех видах сообщения – это общая сумма фактической выручки от продажи всех видов проездных.

При стоимости билета 2000 рублей по маршруту Новосибирск - Нурсултан, общая сумма фактической выручки с одной маршрутки составит 32000 рублей.

Себестоимость связывает результаты со стоимостью ресурсов и определяется такими показателями, как затраты на километр пробега и на час работы. Потребление услуг населением можно оценивать по общим доходам транспортной системы или по доходам от каждой поездки.

Алгоритм построения тренд – сезонной аддитивной модели:

1. Проводятся сглаживание временного ряда с помощью простой скользящей средней.
2. Рассчитываются абсолютные показатели сезонности :

, где – выровненные скользящие средние.

1. Рассчитаются средние показатели сезонности для одноименных месяцев:



1. Если сумма средних показателей сезонности не равна нулю, проводится их корректировку по формуле:



1. Проводятся десезоналирование временного ряда:



1. По десезоналированному временному ряду проводят аналитическое выравнивание.
2. Рассчитается тренд с учетом сезонности:



1. Алгоритм построения тренд – сезонной мультипликативной модели:
2. Сглаживание временного ряда с помощью скользящей средней.
3. Рассчитывается коэффициент сезонности:

=

1. Определяются средние показатели сезонности для одноименных месяцев:



1. Если сумма средних коэффициентов сезонности не равна 12, проводится их корректировку по формуле:



1. 5. Исключается сезонность из уровней ряда:



1. Проводятся аналитическое выравнивание десезоналированного ряда.
2. Рассчитывается уровни временного ряда, обусловленные влиянием тенденции и сезонности:



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

## В ходе проведенного исследования мною были изучены теоретические основы научных исследований и применены эконометрические методы при разработке проекта создания транспортного предприятия по маршруту Новосибирск – Нурсултан.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. <https://creativeconomy.ru/lib/920>
2. <https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_mathematics/3175/%D0%9C%D0%9D%D0%9E%D0%93%D0%9E%D0%9C%D0%95%D0%A0%D0%9D%D0%AB%D0%99>
3. <https://life-prog.ru/1_22599_tema--sglazhivanie-vremennih-ryadov-s-pomoshchyu-skolzyashchey-sredney.html>
4. <https://studfiles.net/preview/1839030/>
5. [https://studfiles.net/preview/1839030/page:2/](https://studfiles.net/preview/1839030/page%3A2/)
6. <http://www.techbook.ru/book.php?id_book=851>
7. <http://www.work5.ru/gotovye-raboty/79893>