



МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА

для проведения занятий профессиональной подготовки водителей
транспортных средств категории "В"
Профессиональный цикл

Предмет: «Организация и выполнение пассажирских перевозок автомобильным
транспортом»

Занятия: 1,2,3,4.

Москва 2014г.

СОДЕРЖАНИЕ

1. УЧЕБНЫЕ И ВОСПИТАТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ ТЕМЫ, МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЗАНЯТИЙ, ВИДЫ ЗАНЯТИЙ И РАСЧЕТ ВРЕМЕНИ	3
ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА.....	4
2. НАИМЕНОВАНИЕ, ЦЕЛИ, УЧЕБНЫЕ ВОПРОСЫ, РАСЧЕТ ВРЕМЕНИ И МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ЗАДАНИЙ ТЕМЫ.....	5
Занятие 1. Нормативное правовое обеспечение пассажирских перевозок автомобильным транспортом.....	5
Занятие 2. Техничко-эксплуатационные показатели пассажирского автотранспорта.	7
Занятие 3. Диспетчерское руководство работой такси на линии.....	8
Занятие 4. Работа такси на линии.	9
3. ПРИЕМЫ И МЕТОДЫ ДОСТИЖЕНИЯ ВОСПИТАТЕЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ.....	10

1. УЧЕБНЫЕ И ВОСПИТАТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ ТЕМЫ, МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЗАНЯТИЙ, ВИДЫ ЗАНЯТИЙ И РАСЧЕТ ВРЕМЕНИ

Материальное обеспечение

Литература:

1. Правила дорожного движения. М.: Издательский дом «Третий Рим». 2014.
2. Экзаменационные (тематические) задачи категории А, В. М.: Издательский дом «Третий Рим». 2014.
3. Федеральный закон от 25 апреля 2002 года N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" с изменениями от 22 июля 2014 г., внесенными законопроектом №191229-6.
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.
5. Налоговый кодекс Российской Федерации

Наглядные пособия и оборудование:

Легковой автомобиль

Название, вид заданий и расчет времени

№	Наименование разделов и тем	Количество часов		
		Всего	В том числе	
			Теоретические занятия	Практические занятия
1	Нормативное правовое обеспечение пассажирских перевозок автомобильным транспортом	2	2	-
2	Технико-эксплуатационные показатели пассажирского автотранспорта	1	1	-
3	Диспетчерское руководство работой такси на линии	1	1	-
4	Работа такси на линии	2	2	-
	Итого	6	6	-

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Рабочая программа профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории "В" разработана в соответствии с требованиями Федерального [закона](#) от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", Федерального [закона](#) от 29 декабря 2012 г. N 273-ФЗ "Об образовании в Российской Федерации", на основании [Правил](#) разработки примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 ноября 2013 г. N 980, [Порядка](#) организации и осуществления образовательной деятельности по основным программам профессионального обучения, утвержденного приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 18 апреля 2013 г. N 292 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 15 мая 2013 г., регистрационный N 28395), с изменением, внесенным приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 21 августа 2013 г. N 977 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 17 сентября 2013 г., регистрационный N 29969).

Требования к организации учебного процесса:

Учебные группы по подготовке водителей создаются численностью до 30 человек.

Учет посещаемости занятий, успеваемости и пройденных тем ведется преподавателями в соответствующей учетной документации.

Продолжительность учебного часа теоретических и практических занятий – 1 академический час (45 минут), без учета времени на подведение итогов, оформление документации.

Теоретическое и практическое обучение проводятся в оборудованных кабинетах с использованием учебно-методических и наглядных пособий, учебного оборудования в соответствии с Перечнем учебных материалов и технических средств обучения для подготовки водителей транспортного средства категории «В».

По предмету «Организация и выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом» проводится комплексный экзамен.

Экзамен проводится с использованием экзаменационных билетов, разработанных в АНО УЦ МИнуЭТ, и утвержденных руководителем организации.

На прием экзамена отводится 1 академический час. При проведении экзаменов с использованием автоматизированных систем, время, отводимое на экзамен, уменьшается до фактически затраченного.

Результаты итоговой аттестации оформляются протоколом.

2. НАИМЕНОВАНИЕ, ЦЕЛИ, УЧЕБНЫЕ ВОПРОСЫ, РАСЧЕТ ВРЕМЕНИ И МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ЗАДАНИЙ ТЕМЫ

Занятие 1. Нормативное правовое обеспечение пассажирских перевозок автомобильным транспортом

Учебные и воспитательные цели

1. Изучить: нормативное правовое обеспечение пассажирских перевозок автомобильным транспортом

Время: 90 мин.
 Место: аудитория.
 Вид занятия: Теоретическое занятие.

Материальное обеспечение

Правила дорожного движения.

Учебные вопросы и расчет времени

№ п/п	Наименование учебного вопроса	Время
I	Вступительная часть	5 мин.
II	Основная часть	80 мин.
	1. Виды перевозок пассажиров и багажа	20 мин.
	2. Перевозки детей	20 мин.
	3. Ответственность за нарушение обязательств по перевозке	20 мин.
	4. Предметы, запрещенные к перевозке в легковых такси	20 мин.
III	Заключительная часть	5 мин.

Методические указания

При проведении **вступительной части** руководитель занятия объявляет наименование предмета, номер и наименование темы, название занятия, учебные цели и учебные вопросы занятия.

видах перевозок пассажиров и багажа;

Виды перевозок пассажиров и багажа

Перевозки пассажиров и багажа подразделяются на:

- 1) регулярные перевозки;
- 2) перевозки по заказам;
- 3) перевозки легковыми такси.

Регулярные перевозки – это перевозки, которые осуществляются транспортом общественного пользования и на основании договора о перевозке.

Регулярные перевозки багажа и пассажиров могут осуществляться автомобильным, железнодорожным, воздушным и водным транспортом. Выбор транспорта осуществляется пассажиром в соответствии с предъявляемыми им требованиями: дальность транспортировки, скорость перемещения, стоимость, комфорт. Для перевозки на небольшие расстояния лучше всего подходит автодорожный транспорт: такси, рейсовые автобусы. Железнодорожный транспорт выгоден при перемещении на значительные расстояния в пределах одного континента и отличается сравнительной дешевизной. Воздушный транспорт характеризуется значительно большей скоростью перевозки и подходит для перемещений на большие расстояния, в том числе и для трансконтинентальных перемещений. Однако основной его недостаток – это более высокая стоимость. Водный транспорт используется для грузоперевозок большого объема и осуществляется по крупным рекам, а также морям и океанам. В наше время водный транспорт для перевозки пассажиров практически не используют, исключением являются туристические круизные лайнеры.

Посадка и высадка пассажиров осуществляется в специально предназначенных для этих целей местах – остановках на протяжении маршрута перевозок и происходит в определенное время соответственно расписанию движения. Посадка и высадка пассажиров автотранспорта может осуществляться также по требованию в любом месте, которое не запрещено правилами дорожного движения.

В остановочных пунктах в свободном доступе должна быть в наличии информация о виде транспортных перевозок, доступных в этом месте, маршрутах, расписании, стоимости. Также пассажиры должны иметь возможность связаться с контролирующими регулярную перевозку организациями и государственными учреждениями.

Перевозка багажа и пассажиров осуществляется на основании договора, заключенного между частным лицом и перевозчиком. Договор подтверждается билетом и квитанцией на перевозку багажа, который выдается на руки пассажиру. Эти документы нужно хранить на протяжении всей поездки и предоставлять осуществляющим контроль лицам. Поврежденный билет или билет, который не имеет штампа билетной кассы или компании-перевозчика, считается недействительным. Если билет признан недействительным по вине компании, его необходимо переоформить, если же виноват пассажир, то билет изымается без переоформления и предоставления услуг. Пассажир имеет право на возврат билета или на замену его на другой с частичной компенсацией стоимости.

Если транспортная компания не имеет возможности осуществить перевозку указанным транспортным средством, она обязана предоставить пассажиру альтернативный способ осуществления перевозки либо же возместить убытки.

Пассажир имеет право бесплатно перевозить с собой детей до семи лет, не предоставляя им отдельного места для сидения. Однако пассажир должен иметь подтверждающие возраст детей документы.

Компания-перевозчик определяет нормы и стоимость перевозки багажа и ручной клади. Пассажир должен быть информирован об этом заранее при покупке билета. Если багаж перевозится в отдельном транспортном средстве, он должен быть выдан пассажиру не позднее дня его приезда. За хранение багаж с пассажира взимается плата. Компания-перевозчик несет ответственность за сохранность сданного багажа и за своевременное получение его пассажиром.

Компания-перевозчик обязана обеспечить пассажира транспортным средством, указанным на билете посадочным местом, а также осуществить качественную и своевременную транспортировку пассажира и багажа. Предоставление и стоимость дополнительных услуг регламентируется правилами компании-перевозчика.

Транспортное средство, на котором осуществляется перевозка пассажиров, должно быть оборудовано аптечкой и средствами первой помощи.

Компания-перевозчик имеет право задержать или отменить рейс в случае возникновения непредвиденных обстоятельств, как то неблагоприятные метеорологические условия, стихийные бедствия, задержки, вызванные указанием государственных регулирующих органов, и тому подобное.

В случае международных перевозок компания-перевозчик не несет ответственности за наличие у пассажиров документов, позволяющих въезд в другое государство (загранпаспорта и визы), их наличием пассажир должен озаботиться сам.

Пассажир обязан выполнять нормы и правила поведения, разработанные компанией-перевозчиком и направленные на комфортное и безопасное перемещение пассажиров и багажа.

перевозки детей, следующих вместе с пассажиром;

***Федеральный закон от 8 ноября 2007г. №259-ФЗ
"Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта"***

Статья 21. Перевозки детей, следующих вместе с пассажиром

1. При проезде в транспортном средстве, осуществляющем регулярные перевозки пассажиров и багажа, пассажир имеет право:

1. перевозить с собой бесплатно в городском и пригородном сообщении детей в возрасте не старше семи лет без предоставления отдельных мест для сидения, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи;
2. перевозить с собой бесплатно в междугородном сообщении одного ребенка в возрасте не старше пяти лет без предоставления отдельного места для сидения, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи.

2. В случаях, если в установленном порядке запрещена перевозка в транспортных средствах детей без предоставления им отдельных мест для сидения, пассажир имеет право перевезти с собой двух детей в возрасте не старше двенадцати лет с предоставлением им отдельных мест для сидения за плату, размер которой не может составлять более чем пятьдесят процентов провозной платы.

3. Пассажир обязан иметь при себе документ, который подтверждает возраст ребенка, перевозимого с предоставлением преимуществ по провозной плате, указанных в частях 1 и 2 настоящей статьи, и который в обязательном порядке предъявляется по первому требованию лиц, осуществляющих контроль за оплатой проезда.

***Постановления Правительства РФ от 14 февраля 2009г. №112
"Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом"***

86. В случае перевозки детей, следующих вместе с пассажиром, контролеры вправе потребовать от такого пассажира предъявления документов, подтверждающих возраст ребенка (свидетельство о рождении или паспорт родителей с записью о рождении ребенка).

***Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993г. №1090
"О правилах дорожного движения"
Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения***

4.1. В автобусах, используемых для перевозки пассажиров в междугородном сообщении, места для сидения должны быть оборудованы ремнями безопасности.

***Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993г. №1090
"О правилах дорожного движения" (с изменениями и дополнениями)
Правила дорожного движения Российской Федерации***

22. Перевозка людей (п.п. 22.1 - 22.8)

22.9. Перевозка детей допускается при условии обеспечения их безопасности с учетом особенностей конструкции транспортного средства.
Перевозка детей до 12-летнего возраста в транспортных средствах, оборудованных ремнями безопасности, должна осуществляться с использованием детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией транспортного средства, а на переднем сиденье легкового автомобиля - только с использованием детских удерживающих устройств.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001г. №195-ФЗ (КоАП РФ)

Статья 12.29. Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения

1. Нарушение пешеходом или пассажиром транспортного средства Правил дорожного движения - влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере двухсот рублей.

ответственность за нарушение обязательств по перевозке;

Ответственность перевозчика за нарушение обязательств по перевозке пассажира

Ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору перевозки пассажира установлена ГК, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. При этом всякие соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны (ст. 793 ГК).

Вместе с тем не исключается заключение соглашений, направленных на ограничение или устранение предусмотренной законом ответственности пассажира, а также на усиление ответственности перевозчика. Так, воздушные и морские перевозчики вправе заключать

соглашения с пассажирами о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными законодательством (ст. 123 ВК, ст. 191 КТМ), хотя данное правило в действительности не имеет реального значения.

Ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира, носит ограниченный характер. Например, ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение багажа ограничена стоимостью утраченного (недостающего) багажа (ст. 796 ГК).

Кроме того, ряд ограничений в интересах перевозчика установлен с точки зрения оснований и условий его ответственности, а также оснований его освобождения от ответственности за нарушение договора перевозки пассажира. Несмотря на то что обязательство перевозчика по данному договору связано с осуществлением им предпринимательской деятельности, основаниями его освобождения от ответственности могут служить не только непреодолимая сила, но и иные обстоятельства, которые, однако, не свидетельствуют о виновной ответственности перевозчика, а носят специальный характер. Например, при задержке отправления пассажира таким основанием признается необходимость устранения неисправности транспортного средства, угрожающей жизни и здоровью пассажира (хотя такая неисправность может иметь место и по обстоятельствам, связанным с деятельностью самого перевозчика); основанием освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимого багажа считаются доказанные перевозчиком обстоятельства (послужившие причиной несохранности багажа), которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (ст. 795 и ст. 796 ГК).

Поскольку в качестве пассажира выступает гражданин (физическое лицо), являющийся потребителем, а на отношения с участием потребителей распространяется действие законодательства о защите прав потребителей, предусматривающего полное возмещение потребителю всех причиненных ему исполнителем убытков, возникает вопрос о правомерности указанных ограничений ответственности перевозчика. Он разрешен в порядке судебного толкования: согласно абз. 6 п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 29 сентября 1994 г. N 7 "О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей" <1> в тех случаях, когда отдельные виды отношений с участием потребителей помимо норм ГК РФ регулируются и специальными законами РФ (например, договоры перевозки, энергоснабжения), к отношениям, вытекающим из таких договоров, Закон о защите прав потребителей может применяться лишь в части, не противоречащей ГК РФ и специальному закону. Следовательно, ограничения ответственности перевозчика, предусмотренные транспортным законодательством, сохраняют силу.

<1> БВС РФ. 1995. N 1, 7; 1997. N 1, 3; 2001. N 2, 12.

Предусмотренная ст. 15 Закона о защите прав потребителей обязанность компенсации потребителю морального вреда при нарушении перевозчиком обязательства по перевозке пассажиров также представляется не столь однозначной, как это принято считать в юридической литературе <1>. ГК (ст. 151, п. 2 ст. 1099 и ст. 1100) и судебное толкование <2> по общему правилу не предусматривают такой возможности при нарушениях договорных обязательств, поскольку в этих случаях затрагиваются прежде всего имущественные права и интересы их участников, которые обычно компенсируются применением иных мер гражданско-правовой ответственности (возмещение убытков, уплата неустойки). Поэтому возможные ситуации, в которых нарушение перевозчиком своих обязательств причиняет пассажиру физические и нравственные страдания, подлежащие компенсации путем возмещения морального вреда (например, когда задержка прибытия в пункт назначения привела к опозданию пассажира на похороны близкого родственника), следует рассматривать как исключение из общего правила.

ответственность перевозчика за задержку отправления пассажира; перевозка пассажиров и багажа легковым такси; прием и оформление заказа; порядок определения маршрута перевозки; порядок перевозки пассажиров легковыми такси; порядок перевозки багажа легковыми такси;

предметы, запрещенные к перевозке в легковых такси

В легковых такси запрещается перевозка зловонных и опасных (легковоспламеняющихся, взрывчатых, токсичных, коррозионных и др.) веществ, холодного и огнестрельного оружия без чехлов и упаковки, вещей (предметов), загрязняющих транспортные средства или одежду пассажиров. Допускается провоз в легковых такси собак в намордниках при наличии поводков и подстилок, мелких животных и птиц в клетках с глухим дном (корзинах, коробах, контейнерах и др.), если это не мешает водителю управлять легковым такси и пользоваться зеркалами заднего вида.

В заключительной части занятия преподаватель выполняет следующее:

- делает общие выводы по учебному материалу занятия;
- выдает задание на самостоятельную подготовку и доводит порядок его выполнения;
- отвечает на вопросы.

Задание на самоподготовку

Закрепление полученного материала.

Занятие 2. Техничко-эксплуатационные показатели пассажирского автотранспорта.

Учебные и воспитательные цели

1. Изучить технико-эксплуатационные показатели пассажирского автотранспорта.

Время: 45 минут.
 Место: аудитория.
 Вид занятия: Теоретическое занятие.

Материальное обеспечение

Правила дорожного движения.

Учебные вопросы и расчет времени

№ п/п	Наименование учебного вопроса	Время
I	Вступительная часть	5 мин.
II	Основная часть	35 мин.
	1. Техничко-эксплуатационные показатели пассажирского автотранспорта	15 мин.
	2. Мероприятия по увеличению выпуска подвижного состава на линию	10 мин.
	3. Производительность работы пассажирского автотранспорта	10 мин.
III	Заключительная часть	5 мин.

Методические указания

При проведении **вступительной части** руководитель занятия объявляет наименование предмета, номер и наименование темы, название занятия, учебные цели и учебные вопросы занятия.

Изучить техничко-эксплуатационные показатели пассажирского автотранспорта: количественные показатели (объем перевозок, пассажирооборот, машино-часы работы); качественные показатели (коэффициент технической готовности, коэффициент выпуска на линию);

При планировании и оценке деятельности пассажирских автотранспортных предприятий применяют систему технико-эксплуатационных показателей, которая включает в себя количественные и качественные показатели, характеризующие уровень производительности подвижного состава и использование производственных фондов. Количественными показателями пассажирского автомобильного транспорта являются: объем перевозок пассажиров, пассажирооборот, определяемый как произведение количества перевезенных пассажиров на среднее расстояние поездки; валовой доход по оплате стоимости проезда. Качественными показателями работы пассажирского транспорта являются: коэффициент технической готовности, коэффициент выпуска на линию, продолжительность работы автобуса на линии, скорость движения, коэффициент использования пробега.

Коэффициент технической готовности определяется как отношение исправного количества автобусов к общему списочному количеству, а коэффициент выпуска на линию — как отношение количества автобусов, находящихся в наряде, к списочному количеству.

Время нахождения в наряде определяется как отношение общего количества отработанных часов к общему количеству работавших за сутки автобусов независимо от продолжительности работы каждого в отдельности.

Скорость движения определяется как отношение общего пробега автобуса ко времени, за которое этот пробег выполнен. Различают техническую скорость — общий пробег делят на время нахождения в движении и эксплуатационную — общий пробег делят на время движения и простоя на остановках, перед перекрестками, т.е. не учитывают время простоя на начальном и конечном пунктах.

Коэффициент использования пробега определяется как отношение пробега по маршруту к общему пробегу автобуса.

Время на маршруте, ч.

$$T_M = T_H - t_H, \quad (3.1)$$

где T_H - время в наряде, ч;

t_H - время нулевых пробегов, ч.

Время рейса, ч.

$$t_P = t_{ДВ} + \sum t_{ПО}, \quad (3.2)$$

где $t_{ДВ}$ - время движения автобуса за рейс, ч;

$\sum t_{ПО}$ - время простоя автобуса на промежуточных остановочных пунктах за рейс, ч.

Время оборота, ч.

$$t_O = 2t_P + \sum t_{КО}, \quad (3.3)$$

где $\sum t_{КО}$ - время простоя на конечных пунктах, ч.

Количество оборотов

$$n_O = \frac{T_M}{t_O}, \quad (3.4)$$

Количество рейсов

$$n_P = 2n_O. \quad (3.5)$$

Корректированное время на маршруте, ч.

$$T_M^K = t_O * n_O, \quad (3.6)$$

Корректированное время в наряде, ч.

$$T_H^K = T_M^K + t_H, \quad (3.7)$$

Коэффициент сменности

$$K_{CM} = \frac{l_M}{l_{CF}}, \quad (3.8)$$

где l_{CF} - средняя длина поездки пассажиров, км.

l_M - длина маршрута.

Техническая скорость, км/ч

$$V_T = \frac{l_M}{t_{ДВ}}, \quad (3.9)$$

Скорость сообщения, км/ч

$$V_C = \frac{l_M}{t_P}, \quad (3.10)$$

Эксплуатация скорость за оборот, км/ч

$$V_3^O = \frac{2l_M}{t_O}, \quad (3.11)$$

Нулевой пробег, км

$$l_H = t_H * V_T, \quad (3.12)$$

Пробег с пассажирами на маршруте за день, км.

$$l_n = l_M * n_P, \quad (3.13)$$

Среднесуточный пробег, км.

$$l_{CC} = l_n + l_H, \quad (3.14)$$

Коэффициент использования пробега за рабочий день

$$\beta = \frac{l_n}{l_{CC}}, \quad (3.15)$$

Эксплуатационная скорость за рабочий день, км/ч

$$V_3 = \frac{l_{CC}}{T_H^K}, \quad (3.16)$$

Производительность автобуса за рейс, пасс.

$$U_P = q * \gamma * K_{CM}, \quad (3.17)$$

где γ - коэффициент наполнения

q – Номинальная вместимость, пасс.

Производительность автобуса за рейс, пасс. Км.

$$W_P = q * \gamma * K_{CM} * l_{CP}, \quad (3.18)$$

Производительность автобуса за рабочий день, пасс.

$$U_{PД} = U_P * n_P, \quad (3.19)$$

Производительность автобуса за рабочий день, пасс. Км.

$$W_{PД} = W_P * n_P, \quad (3.20)$$

Потребное количество автобусов на маршруте, авт.

$$A_M = \frac{Q_c}{U_{РД}}, \quad (3.21)$$

Где Q_c - суточный объём перевозок, пасс.

Потребное количество автобусов в час «пик», авт.

$$A_M^{пик} = \frac{Q_{max} * t_0}{q}, \quad (3.22)$$

Где Q_{max} - максимальный пассажиропоток в час «пик», пасс.

Частота движения автобусов, авт/ч.

$$A_{ч} = \frac{A_M}{t_0}, \quad (3.23)$$

Интервал движения автобуса, мин.

$$J = \frac{t_0 * 60}{A_M}, \quad (3.24)$$

мероприятия по увеличению выпуска подвижного состава на линию;

продолжительность нахождения подвижного состава на линии; скорость движения; техническая скорость; эксплуатационная скорость; скорость сообщения; мероприятия по повышению скорости сообщения, среднее расстояние поездки пассажиров; коэффициент использования пробега; мероприятия по повышению коэффициента использования пробега; среднесуточный пробег; общий пробег; производительность работы пассажирского автотранспорта.

В заключительной части занятия преподаватель выполняет следующее:

- делает общие выводы по учебному материалу занятия;
- выдает задание на самостоятельную подготовку и доводит порядок его выполнения;
- отвечает на вопросы.

Задание на самоподготовку

Закрепление полученных знаний.

Занятие 3. Диспетчерское руководство работой такси на линии.

Учебные и воспитательные цели

1. Изучить диспетчерское руководство работой такси на линии.

Время: 45 мин.

Место: аудитория.

Вид занятия: теоретическое занятие.

Материальное обеспечение

Правила дорожного движения.

Учебные вопросы и расчет времени

№ п/п	Наименование учебного вопроса	Время
I	Вступительная часть	5 мин.
II	Основная часть	35 мин.
	1. Диспетчерская система руководства пассажирскими автомобильными перевозками	15 мин.
	2. Средства диспетчерской связи с водителями такси, работающими на линии	10 мин.
	3. Порядок оказания технической помощи на линии	10 мин.
III	Заключительная часть	5 мин.

Методические указания

При проведении **вступительной части** руководитель занятия объявляет наименование предмета, номер и наименование темы, название занятия, учебные цели и учебные вопросы занятия.

Изучить диспетчерскую систему руководства пассажирскими автомобильными перевозками;

Основной целью управления автомобильным транспортом является обеспечение эффективного использования всех технологических, экономических, организационных и социальных ресурсов для своевременного, качественного и полного удовлетворения населения в перевозках.

Эффективное управление движением подвижного состава осуществляется с соблюдением требований диспетчерской системы.

Диспетчеризация – это централизованное управление подвижным составом, осуществляемое из одного центра.

Она осуществляет:

- Ø Контроль за соответствием фактического движения автобусов
- Ø Контроль за состоянием и качеством обслуживания автобусных маршрутов
- Ø Регулирование движения при отклонениях от расписаний и восстановление нарушенного движения
- Ø Управление движением автобусов в целях улучшения качества обслуживания пассажиров и повышения эффективности использования автобусов
- Ø Контроль над своевременным выпуском подвижного состава на линию
- Ø Организацию заказных перевозок пассажиров
- Ø Координацию работы автомобильного транспорта с другими видами пассажирского транспорта.

Основные законы диспетчерского управления:

- Ø Диспетчеризация отрицает децентрализованное управление

- Ø Руководствуется заранее разработанными и утвержденными планами организации движения (приказ-наряд)
- Ø Диспетчерская система обеспечивает контроль, регулирование и управление движением автобусов
- Ø Система диспетчерского управления в городах осуществляется по маршрутному принципу
- Ø Диспетчерское управление организуется и осуществляется выше стоящими организациями.

Структура диспетчерской службы:

Диспетчерское руководство на автомобильном транспорте включает в себя весь комплекс работ по подготовке и организации выпуска подвижного на линию, непосредственному управлению их движением на маршрутах и своевременному возвращению в АТП.

Диспетчерское руководство подразделяется:

- I. Внутри парковую, которая предусматривает
 - Ø Контроль за подготовкой к выпуску подвижного состава
 - Ø Подготовку документации к выпуску
 - Ø Организацию своевременного выпуска и контроль времени выезда на линию
 - Ø Контроль и учет времени возвращения
 - Ø Регистрация сходов и контроль за подготовкой к вторичному выпуску
 - Ø Отчет о работе автобусов за смену.
- II. Линейную, которая предусматривает:
 - Ø Непрерывный контроль за соблюдением расписания движения автобусами
 - Ø Регулирование и перераспределение автобусов
 - Ø Восстановление нарушенного движения
 - Ø Рациональное использование резервных автобусов (5% от числа выпущенных на линию)
 - Ø Координацию движения с другими видами транспорта
 - Ø Принятие мер по оказанию технической помощи
 - Ø Подготовку суточной отчетности.

Для централизованного управления работы подвижного состава при территориальных транспортных управлениях (объединениях) создаются центральные диспетчерские службы (ЦДС).

Работа ЦДС строится по трем направлениям:

- I. Сбор информации
- II. Контроль за движением подвижного состава (время работы автобусов, число рейсов, регулярность движения, простои на линии, безопасность движения и т.п.)
- III. Управление перевозочными процессами.

Типовая организационная структура ЦДС состоит из:

- Ø Руководящего аппарата (начальник ЦДС, старший диспетчер, маршрутный диспетчер)
- Ø Исполнительный аппарат (линейные диспетчера конечных и промежуточных пунктов, диспетчера по организации транспортного процесса, диспетчера группы анализа движения).

Одной из важнейших задач системы диспетчерского управления является обеспечение регулярности движения автобусов на маршрутах.

Регулярность движения – это своевременное отправление автобуса в рейс, точное соблюдение интервалов движения расписанию, на протяжении всего маршрута, и своевременное прибытие на конечный пункт, является качественным важнейшим показателем работы автобусного транспорта.

Регулярность движения обеспечивается выполнением двух условий:

1. При полном (100%) выполнении предусмотренных расписанием рейсов (необходимое условие)
2. При точном соблюдении водителями расписаний движения с обеспечением водителями регулярности каждого рейса (достаточное условие)

Следует различать регулярность рейса и регулярность движения автобусов на маршруте.

Отдельные рейсы могут быть регулярными, а должная регулярность движения на маршруте в целом не достигнута. Качество обслуживания и регулярность движения – взаимосвязанные и не отделимые друг от друга понятия. С повышением регулярности движения объем перевозок

увеличивается, равномернее распределяются пассажиры по автобусам маршрута, обеспечивается возможность своевременной оплаты проезда.

При нарушениях регулярности движения происходит переполнение салона автобуса, снижение доходов и рентабельности маршрута. Неравномерная загрузка вызывает серьезные колебания затрат времени на посадку-высадку пассажиров, что в свою очередь создает задержки автобусов на остановках, нарушается установленный режим работы автобусов, повышается расход топлива, снижается скорость сообщения и безопасность движения.

Регулярность движения автобусов по действующей системе учета и отчетности определяется в процентах по следующей формуле:

$$R = \frac{R_f}{R_{расп}} * 100\%$$

Где: R_f – фактически выполненные рейсы по расписанию

$R_{расп}$ – рейсы, предусмотренные маршрутным расписанием

$$R = \frac{R_{фнерег}}{R_{расп}} * 100\%$$

Где: $R_{фнерег}$ – количество рейсов, выполненных с нарушением регулярности движения.

Причины нарушения регулярности:

- Ø Несоответствие расписания действительным условиям (гололед, туман, ремонт дороги и т.д.)
- Ø Несвоевременный и не полный выпуск автобусов на линию
- Ø Простои автобусов на линии по техническим неисправностям
- Ø Задержки уличного движения (железнодорожные переезды, светофоры и т.п.)
- Ø Нарушение установленного режима движения автобусов (квалификация водителей)
- Ø Оперативное изменение в распределении пассажиропотока вследствие задержки других видов городского пассажирского транспорта (отсутствие электроэнергии)

Пути повышения регулярности:

- Ø Введение расписания для каждого автобуса
- Ø Организация диспетчерского управления и систематического контроля
- Ø Введение контроля и учета за движением не только на конечных, но и на промежуточных пунктах
- Ø Установление строго ограниченных отклонений от расписания по видам перевозок (городские 1-2 мин; пригородные 3 мин; междугородные 5 мин)
- Ø Введение автоматизированного контроля за регулярностью с помощью автоматизированных систем: АСДУ-А, НЭЖАН-300, -600, система «Дистон».

средства диспетчерской связи с водителями такси, работающими на линии;

Средства диспетчерской связи с водителями. Связь диспетчерской с водителями, работающими на линии, и линейными диспетчерами осуществляется при помощи телефона, радио и радиотелефона.

При постоянных маршрутах широко применяется селекторная связь, т. е. двухпроводная телефонная связь. При этом используются учрежденческая — автоматическая телефонная станция (УАТС на 100 или 200 номеров), селекторные диспетчерские станции (СДС) и диспетчерские заводские коммутаторы (ДКЗ).

Через коммутатор водители и линейные диспетчеры извещают диспетчерскую о времени выезда, приезда или прохождения контрольного пункта каждым автомобилем.

При работе на переменных маршрутах используются городские телефоны и радиосвязь.

Для организации радиотелефонной связи необходимо иметь центральную радиостанцию, радиостанции на каждом автомобиле и линейном диспетчерском пункте. На автомобилях устанавливаются ультракоротковолновые (УКВ) радиостанции, позволяющие осуществлять двустороннюю радиосвязь.

В Москве внедрена автоматизированная система диспетчерского управления легковым таксомоторным транспортом (АСДУТТ), включающая аппаратуру диспетчерского пункта (АДП), стоянки автомобилей такси (УКП) и автомобиля такси. К одному комплексу АДП подключают до 16 УКП.

Система АСДУТТ обеспечивает передачу диспетчеру информации о распределении такси по стоянкам в пределах района диспетчерского пункта, получение диспетчером информации о номере такси, находящемся на стоянке, двустороннюю телефонную связь водителя с диспетчером.

порядок оказания технической помощи на линии

Техническая помощь организуется с целью устранения неисправностей подвижного состава, возникающих при выполнении перевозок, и для его доставки (буксировки) в автотранспортное предприятие (организацию) в случае невозможности проведения необходимых ремонтных работ на линии.

В городах и населенных пунктах, где имеется централизованная служба по оказанию технической помощи подвижному составу на линии, все автотранспортные предприятия (организации), независимо от их ведомственной принадлежности, пользуются ее услугами.

При отсутствии централизованной службы технической помощи автотранспортные предприятия (организации) обеспечивают техническую помощь на линии принадлежащему им подвижному составу, выполняющему городские и пригородные перевозки, своими силами. Для этого выделяются и оборудуются автомобили технической помощи.

Тип, марка и модель автомобилей, назначаемых для оказания технической помощи на линии, перечень их оборудования, принадлежностей, инструментов и состав комплекта придаваемых запасных частей и материалов определяются автотранспортным предприятием (организацией) с учетом особенностей конструкции и условий работы эксплуатируемого подвижного состава.

Для работы на автомобилях технической помощи должны выделяться опытные водители, совмещающие обязанности механика по оказанию технической помощи.

Порядок организации технической помощи подвижному составу на автомобильных дорогах определяется положением, утвержденным Министерством автомобильного транспорта РСФСР совместно с Министерством строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР.

В заключительной части занятия преподаватель выполняет следующее:

- делает общие выводы по учебному материалу занятия;
- выдает задание на самостоятельную подготовку и доводит порядок его выполнения;
- отвечает на вопросы.

Задание на самоподготовку

Закрепление полученных знаний.

Занятие 4. Работа такси на линии.***Учебные и воспитательные цели***

1. Изучить работу такси на линии.

Время: 2 часа.
 Место: аудитория.
 Вид занятия: теоретическое занятие.

Материальное обеспечение

Правила дорожного движения.

Учебные вопросы и расчет времени

№ п/п	Наименование учебного вопроса	Время
I	Вступительная часть	5 мин.
II	Основная часть	80 мин.
	1. Организация таксомоторных перевозок пассажиров	20 мин.
	2. Особенности перевозки пассажиров с детьми и лиц с ограниченными возможностями здоровья	20 мин.
	3. Порядок оформления документов при несвоевременном возвращении с линии	20 мин.
	4. Мероприятия по экономии топлива и смазочных материалов, опыт передовых водителей	20 мин.
III	Заключительная часть	5 мин.

Методические указания

При проведении **вступительной части** руководитель занятия объявляет наименование предмета, номер и наименование темы, название занятия, учебные цели и учебные вопросы занятия.

Изучить организацию таксомоторных перевозок пассажиров;

особенности перевозки пассажиров с детьми и лиц с ограниченными возможностями здоровья;

Автобус должен пройти технический осмотр (проводится каждые 6 месяцев), на автобус должен быть оформлен талон о прохождении техосмотра. Основание – закон «О техническом осмотре транспортных средств» от 1 июля 2011 года №170.

В соответствии с техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств, утвержденным правительством РФ от 10 сентября 2009 года, к автобусу предъявляются следующие требования:

В автобусе должны быть предусмотрены только места для сиденья. Сиденья, предназначенные для детей, должны быть обращены вперед по ходу автобуса.

Рабочее место водителя не должно иметь каких-либо глухих перегородок, отделяющих его от пассажирского помещения.

Рабочее место водителя должно быть оборудовано:

- звуковым и световым сигналами о необходимости остановки, включаемыми с мест размещения детей;
- внутренней и наружной автомобильной громкоговорящей установкой.

Автобус должен быть укомплектован двумя медицинскими аптечками, двумя противооткатными упорами и знаком аварийной остановки.

В автобусе должны быть предусмотрены места для установки не менее двух огнетушителей, при этом одно из мест должно находиться вблизи сиденья водителя. Огнетушители должны быть в наличии.

Спереди и сзади автобуса должны быть установлены опознавательные знаки «Перевозка детей» в соответствии с [Правилами](#) дорожного движения Российской Федерации.

На наружных боковых сторонах кузова, а также спереди и сзади по оси симметрии автобуса должны быть нанесены контрастные надписи «ДЕТИ» прямыми прописными буквами высотой не менее 25 см и толщиной, не менее 1/10 ее высоты.

Кузов автобуса должен иметь окраску желтого цвета.

Автобус должен быть оснащен устройством, обеспечивающим автоматическую подачу звукового сигнала при движении задним ходом.

Водитель, находящийся на своем сиденье, должен иметь возможность контролировать процесс входа детей в автобус и выхода из него в зоне от уровня дороги до поверхности пола автобуса.

Если непосредственная обзорность является недостаточной, то должны устанавливаться устройства (система «видеокамера-монитор», система зеркал, другие оптические устройства), позволяющие осуществлять такой контроль.

В соответствии с приказом Минтранса РФ от 08.01.1997 N 2 «Об утверждении Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами» и в соответствии с методическими рекомендациями по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия и безопасности перевозок организованных групп детей автомобильным транспортом, утвержденными Федеральной службой по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека и ГИБДД Российской Федерации 21 сентября 2006 года:

Перед началом массовых перевозок детей в оздоровительные лагеря приказом руководителя Исполнителя назначается специальная комиссия, которая проводит предварительное обследование подъездных дорог к оздоровительным лагерям и, исходя из состояния дорог, определяет возможность осуществления перевозок детей в оздоровительные лагеря и в специальные зоны отдыха, о чем составляется соответствующий акт.

При организации регулярных перевозок детей, связанных с учебно-воспитательным процессом (например, в школу и обратно), необходимо согласование трасс маршрутов и графиков движения автобусов с органами ГИБДД.

К перевозкам групп детей допускаются водители, имеющие непрерывный трехлетний и более стаж работы на автомобильных транспортных средствах категории «Д» и не имеющие на протяжении последних 3 лет нарушений действующих Правил дорожного движения.

Перед выездом в рейс водитель должен пройти предрейсовый медицинский осмотр, автобус должен пройти проверку технического состояния на соответствие требованиям безопасности движения.

Перевозка детей производится по разработанному маршруту с указанием мест остановок.

Отклонение от маршрута не допускается.

Перевозка детей автобусами осуществляется в светлое время суток с включенным ближним светом фар. Перевозка детей запрещается, когда дорожные или метеорологические условия представляют угрозу безопасности перевозки.

Скорость движения – в зависимости от дорожных, метеорологических и других условий, но не более 60 км/час.

В процессе перевозки детей в салоне автобуса у каждой двери должны находиться сопровождающие лица (взрослые).

Водителю запрещается выходить из кабины автобуса при посадке и высадке детей, осуществлять движение задним ходом.

При перевозке детей количество пассажиров не должно превышать числа мест для сиденья.

На горных маршрутах допускается использование автобусов с пробегом не более 300 тысяч километров с начала их эксплуатации. При этом высота рисунка протектора шин автобуса должна быть не менее 3,0 мм.

Автобусы, используемые на горных маршрутах, должны быть оборудованы передними противотуманными фарами и вспомогательными фарами заднего хода.

Для работы на горных маршрутах допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы на автобусе не менее трех лет при условии прохождения стажировки на этих маршрутах сроком не менее 6 дней. При переводе с одного горного маршрута на другой проводится стажировка водителей на новом маршруте в течение 1 – 2 дней; при переводе с одной марки автобуса на другую – в течение 3 – 4 дней.

Экскурсионные автобусные поездки детей организуются по маршрутам продолжительностью до 12 часов с одним водителем и до 16 часов – с двумя водителями.

Туристические поездки организуются с более длительной продолжительностью с обязательным использованием двух водителей, в данном случае при организации поездки предусматриваются условия для полноценного отдыха (в гостиницах, кемпингах и т.п.) водителей и пассажиров не менее 8 часов после 16 часов движения.

Туристско-экскурсионные перевозки детей дошкольного возраста не рекомендуются. 4.16.

Автомобильная колонна (3 и более автобуса) с детьми сопровождается специальным автомобилем ГИБДД, двигающимся впереди колонны. Если количество автобусов в колонне составляет более 10 единиц, ГИБДД дополнительно выделяет автомобиль, замыкающий колонну.

При осуществлении перевозки групп детей одним или двумя автобусами сопровождение специальным автомобилем ГИБДД не обязательно.

Автомобильная колонна с детьми до пункта назначения сопровождается машиной «скорой помощи». При количестве автобусов менее трех необходимо наличие квалифицированного медицинского работника в каждом автобусе.

При массовой перевозке детей руководителем Исполнителя назначаются:

- из числа допущенных к перевозке детей водителей – старший водитель;
- из числа специалистов работников Исполнителя – старший автомобильной колонны.

Старший водитель, как правило, управляет последним автобусом колонны.

Водители автобуса, допущенные к перевозке детей, должны иметь продолжительность междуспящего отдыха перед поездкой не менее 12 часов, а также пройти инструктаж (уполномоченное лицо Исполнителя вносит в путевой лист автобуса отметку о его прохождении).

Режим работы водителя автобуса должен предусматривать после первых трех часов непрерывного управления автомобилем предоставление водителю специального перерыва для отдыха от управления автомобилем в пути продолжительностью не менее 15 минут. В дальнейшем перерывы такой продолжительности предусматриваются не более чем через каждые два часа.

Водителю при следовании в автомобильной колонне запрещается производить обгон впереди идущего автобуса.

назначение, основные типы и порядок использования таксометров; основные формы первичного учета работы автомобиля; путевой (маршрутный) лист; порядок выдачи и заполнения путевых листов; оформление и сдача путевых листов при возвращении с линии; обработка путевых листов; порядок оформления документов при несвоевременном возвращении с линии; нормы расхода топлива и смазочных материалов для автомобилей, используемых в качестве легкового такси; мероприятия по экономии топлива и смазочных материалов, опыт передовых водителей.

В заключительной части занятия преподаватель выполняет следующее:

- делает общие выводы по учебному материалу занятия;
- выдает задание на самостоятельную подготовку и доводит порядок его выполнения;
- отвечает на вопросы.

Задание на самоподготовку

Закрепление изученного материала.

3. ПРИЕМЫ И МЕТОДЫ ДОСТИЖЕНИЯ ВОСПИТАТЕЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ

Реализацию воспитательных целей достигать динамическим изложением учебного материала, приведением интересных для курсантов примеров и фактов из жизни водителей, приведением сравнительных характеристик различных образцов автотехники.

На занятиях постоянно поддерживать убежденность курсантов в общественной значимости изучения правил дорожного движения, создавать необходимые условия, способствующие успешному усвоению материала, проводить мероприятия, составляющие целенаправленную систему комплексных педагогических воздействий коллектива автошколы по формированию у курсантов сознательного положительного отношения к овладению навыками вождения, совершенствованию практических навыков.

В ходе занятий преподаватель должен предъявлять к курсантам справедливую требовательность, не оставляя без воздействия ни одного случая некачественного выполнения учебного задания или нарушения дисциплины на занятиях и развивая тем самым чувство ответственности при управлении транспортным средством.

Заместитель директора АНО УЦ МИнуЭТ по учебной части

И. Кабалин