**ЭЛЕКТРОННОЕ ОБУЧЕНИЕ**

Учебные материалы по дисциплине

МДК 02.02 Организация пассажирских перевозок и обслуживание пассажиров

на период с 13.04.2020 г по 19.04.2020г.

**Темы учебных занятий:**

* **Практическое занятие № 55-56** Организация работы автобусов на маршруте
* Технологический процесс работы таксомоторной службы.
* Технические средства связи.
* Автоматизированная система диспетчерского управления автомобилями такси.
* **Практическое занятие №57-58** Составление графика выпуска и работы автомобилей такси на линию
* Понятие качества пассажирских перевозок
* Показатели качества для автобусных и таксомоторных перевозок.

**Для полного освоения теоретической части указанных тем необходимо использовать учебный материал электронной библиотечной системы (ЭБС) IPRBooks**

**Адрес сайта ЭБС: http://www.iprbookshop.ru**

**Рекомендованная для использования литература:**

**Основные источники:**

1. Спирин И.В. «Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками»: Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования - М.: Издательский центр «Академия», 2016.-400с.

**Дополнительные источники:**

1. Гудков В.А., Комаров Ю.Я. и др «Безопасность транспортных средств» Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования - М.: Издательский центр «Академия», 2009. -250с.
2. Дедюкин В.В. и др. «Городской пассажирский транспорт» :Учеб. Для вузов по специальности «Организация перевозок и управление на транспорте»/ Тюменский гос. Нефтегазовый ун-т. -Тюмень, 2008.-271с.:ил.
3. Журналы «Автотранспорт» текущего года.
4. ЭБС «Znanium.com» Канке А.А. Логистика: учебник / А.А. Канке, И.П. Кошевая. - М.: ФОРУМ: Инфра-М, 2013. - 384 с- Режим доступа: http://znanium.com/
5. ЭБС «Znanium.com» Туревский И.С. Автомобильные перевозки: учеб. пособие / И.С. Туревский. - М.: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2013. – 224 с. - Режим доступа: http://znanium.com/

**Интернет источники:**

1. [www.bashauto.ruhttp://www.bashauto.ru/](http://www.bashauto.ru)
2. [http://www.nefaz.ruhttp://www.nefaz.ru/](http://www.nefaz.ru)
3. www.transport.ru

Эффективное управление движением легковых автомобилей-такси в городах возможно при его централизации в виде таксомоторного отделения в ЦДС с полным соблюдением требований диспетчерской системы. Система диспетчерского управления едина для всех городов и не зависит от объема таксомоторных перевозок. В разных городах с различным числом таксомоторных предприятий и автомобилей-такси в них изменяется лишь организационная структура диспетчерской службы, которая устанавливается с учетом местных условий.

Диспетчерское управление работой таксомоторов должно обеспечивать:

Ø  Своевременный выпуск на линию подвижного состава согласно разработанным и утвержденным графикам выпуска

Ø  Централизованный прием и своевременное исполнение предварительных заказов на автомобиле-такси

Ø  Централизованное регулирование рассредоточением свободных автомобилей-такси по районам города и стоянкам в зависимости от фактического спроса на таксомоторные перевозки

Ø  Корректировку плана выпуска автомобилей на линию на основе анализа диспетчерских отчетов

Ø  Контроль за качеством обслуживания населения и работой таксомоторных стоянок.

Технологический процесс централизованного управления движением автомобилей-такси состоит из трех подсистем:

1.    Информации, поступающей от линейных диспетчеров таксомоторных стоянок, разъездных диспетчеров, водителей радиофицированных такси, пассажиров; обеспечивающей полное удовлетворение спроса н таксомоторные перевозки

2.    Контроля за работой такси на линии

3.    Регулирования на основании данных контроля и поступающей информации.

Основным принципом диспетчерского управления является обеспечение максимально полного соответствия распределения свободных автомобилей-такси по времени и территории города фактическому спросу на таксомоторные перевозки.

В задачу диспетчера АТП входит:

Ø  Контроль за подготовкой такси к очередному выпуску

Ø  Подготовка документации по выпуску такси на линию

Ø  Организация своевременного выпуска такси на линию в соответствии графика и контроль над фактическим временем выезда

Ø  Обеспечение направленного выпуска такси на основании стоянки города

Ø  Направление такси по заказам согласно заданиям ЦДС

Ø  Регистрация причин и времени преждевременного возврата такси с линии и принятие мер по внеочередному устранению технических неисправностей

Ø  Систематический контроль над своевременным прибытием такси в парк

Ø  Оформление суточного  диспетчерского отчета о работе такси

Введение диспетчерской системы (ЦДС) позволяет:

Ø  Обеспечить подачу такси по срочным и предварительным заказам в минимальный срок, с ближайших к месту вызова пунктов

Ø  Сокращать неоплаченные пробеги и повышать коэффициент платного пробега

Ø  Сокращать время простоя такси на стоянках в ожидании пассажиров

Ø  Повышать качество обслуживания пассажиров таксомоторами

Ø  Снижать продолжительность простоя такси по техническим причинам путем своевременного регулирования техпомощи.

https://studfile.net/html/2706/126/html_1AwzvrtrR9.B5KF/img-7zYTDZ.png

 Руководство таксомоторными перевозками существенно облегчаются при использовании:

Ø  Прямой телефонной связи со стоянками такси

Ø  Радиотелефонной связи с такси

Ø  Радиотелефонной связи с разъездными линейными диспетчерами АТП

Ø  Радиотелефонной связи с автомобилями технической помощи

Ø  Индуктивные средства связи на стоянках такси

Ø  Телевизионной связью со стояками

Ø  Автоматизированной системой диспетчерского управления таксомоторами перевозками (АСДУ-Т)

Основы функционирования АСДУ-Т:

Ø  Контроль и выполнение АТП плана выпуска такси на линию

Ø  Автоматизированный прием срочных и предварительных заказов на такси

Ø  Автоматизированный прием информации о количестве и номерах свободных такси находящихся на оборудованных таксомоторных стоянках

Ø  Оперативное управление свободными таксомоторами на стоянках при выполнении срочных заказов

Ø  Автоматизированное распределение  таксомоторов на стоянки повышенного спроса (направленный выпуск)

Ø  Равномерная загрузка диспетчеров ЦДС

Ø  Составление отчетных данных об использовании заказов, показателях работы водителей, диспетчеров ЦДС и таксомоторных АТП

Ø  https://studfile.net/html/2706/126/html_1AwzvrtrR9.B5KF/img-ruj0jl.pngСбор, накопление и обработка статистической информации, необходимой для оперативного диспетчерского управления таксомоторными перевозками.

Диспетчерское руководство движением маршрутных таксомоторов в городах, работающих по расписаниям, осуществляются методами и технологиями, принятыми на автобусном транспорте.

Движение маршрутных такси без расписания (с оперативными интервалами по мере накоплениями пассажиров) организуется на маршрутах с неустойчивыми пассажиропотоками при условии, если конечный пункт является основным по пассажиро накоплению. В этом случае движение корректируется  диспетчером передвижного диспетчерского пункта, наличием пассажиров на конечных остановках маршрутов и допустимым интервалом движения (не более 10 минут).

При работе автомобилей на постоянных маршрутах в большинстве случаев определяются две конечные остановки. Посадка и высадка в пути следования происходят по требованию пассажиров или на специально установленных остановочных пунктах маршрута. При устойчиво сложившихся пассажиропотоках работа маршрутных такси осуществляется по расписанию.

Управление движением при наличии ЦДС и в условиях, когда все маршруты разрознены, осуществляется через телефонизированные колонки, которые установлены на конечных пунктах маршрутов.

При отсутствии ЦДС в городе управление может осуществляться через диспетчерские пункты автобусов и легковых автомобилей-такси, а контроль – при помощи штамп часов.

Контролировать регулярность движения маршрутных такси может диспетчер при помощи электронной аппаратуры. На конечных пунктах маршрута устанавливают индуктивные контуры, а транспортные средства оборудуют радиоаппаратурой. При движении маршрутных такси радиоволны поступают в индуктивный контур, который передает радиосигналы в аппаратуру ЦДС. Специальное электронное устройство расшифровывает поступившие сигналы, и у диспетчера на электронной схеме по маршруту перемещается светящаяся точка с номером такси. При необходимости диспетчер по рации дает прибывшему на один из контрольных пунктов водителю указание об изменении скорости движения или маршрута следования, направляя его через пункты наибольшего спроса на перевозки.

При работе такси по заявкам в сельской местности могут быть применены следующие формы организации движения:

Ø  Фиксированные маршруты с отклонением от направления движения по требованию пассажиров

Ø  Оперативные маршруты, которые формируются на основе поданных заявок.

Диспетчерская служба междугородных автобусных сообщений организуют контроль над их работой через диспетчеров диспетчерско-контрольных пунктов. Они проверяют соблюдение водителями утвержденного расписания движения автобусов, заполнение автобусов пассажирами, наличие билетов на проезд и провоз багажа у пассажиров.

В ряде городов организованы ЦДС для оперативного управления движением всех видов городских перевозок пассажиров. Это позволяет оперативно в короткий период времени восстановить объемы перевозок или снимать пиковые нагрузки отдельных видов транспорта за счет увеличения объемов перевозок другими видами транспорта по тем же маршрутам. Причем автобусы, конечно, для этой цели являются предпочтительными самые маневренные.

**Составить конспект по темам и ответить на контрольные вопросы.**

**Контрольные вопросы.**

* + - 1. Что должно обеспечивать диспетчерское управление таксомоторов?
      2. Из чего состоит технологический процесс централизованного управления автомобилей- такси?
      3. Что входит в задачу диспетчера АТП?
      4. Основы функционирования АСДУ-Т.