Гр.2.3.ПДД на 2июня 2020г

Тема :Классификация пассажирских автомобильных перевозок.

Все выполняемые пассажирские автомобильные перевозки принято подразделять и классифицировать по целому ряду признаков.

По виду подвижного состава пассажирские автомо­бильные перевозки подразделяются на автобусные и перевозки легковыми автомобилями.

По принадлежности подвижного состава пере­возки подразделяются на перевозки транспортом общего пользова­ния (принадлежащим Министерству транспорта РФ или муниципа­литетам), ведомственными автомобилями (принадлежащими другим министерствам, ведомствам, предприятиям), легковыми автомоби­лями индивидуальных владельцев (личного пользования) и легко­выми автомобилями на условиях проката.

В настоящее время легковыми автомобилями индивидуальных владельцев перевозится в 7-8 раз больше пассажиров, чем легко­выми автомобилями-такси при значительно меньшей интенсивно­сти эксплуатации. Это говорит о значительном их числе и необхо­димости учета при планировании использования различных видов транспорта.

Такая форма обслуживания населения, как прокат легковых ав­томобилей (без водителя), находящихся в автотранспортных пред­приятиях общего пользования, получила определенное развитие в 1961-1965 гг. Парк автомобилей был доведен почти до 10 тыс. единиц. Сейчас в развитии проката имеются трудности, связанные с определением сфер их деятельности. Очевидно, эти трудности носят временный характер и в дальнейшем будут устранены при серьезной реорганизации самой системы проката.

По виду сообщенийперевозки могут быть городскими, пригородными, местными (сельскими или внутрирайонными), ме­ждугородными, международными.

*Городские перевозки*осуществляются автобусами и легковыми автомобилями-такси, причем основная часть автобусов и значи­тельное количество такси работают на конкретных маршрутах. Определенная часть таксомоторного парка используется в поряд­ке свободного найма и по предварительным заказам. Городские перевозки характеризуются большими пассажиропотоками, как правило, плотной маршрутной сетью, небольшими интервалами движения, малыми расстояниями поездок пассажиров и, в связи с этим, частыми остановками для посадки-высадки пассажиров, невысокими скоростями движения, а также хорошими дорожными условиями.

Города и рабочие поселки с населением до 250 тыс. жителей преимущественно обслуживаются автомобильным транспортом, а в городах с населением более 250 тыс. жителей его удельный вес составляет 30-45 %.

*Пригородные перевозки*обеспечивают регулярную связь насе­ления пригородных районов с городами и городского населения с пригородами. Они отличаются от городских перевозок меньшим количеством пассажиров, существенным увеличением их числа в ве­сенне-летний период, значительно большими расстояниями поез­док, менее частыми остановками для посадки-высадки, увеличен­ными интервалами движения. Они имеют также сравнительно не­плохие дорожные условия. Для осуществления пригородных перевозок организуются автобусные, а в некоторых случаях и так­сомоторные маршруты регулярных сообщений. Для этих целей, особенно в последнее время, население зачастую использует лич­ные автомобили, а иногда автомобили-такси с городских стоянок или по предварительным заказам.

*Местные (сельские) перевозки*пассажиров связаны с обслужи­ванием сельского населения и выполняются преимущественно ав­тобусами, хотя некоторые маршруты могут обслуживаться грузо­пассажирскими автомобилями-такси. Сельские автобусные мар­шруты соединяют районные центры и другие населенные пункты не только между собой, но и с областными центрами, железнодо­рожными станциями, речными портами и пристанями. Автобусное сообщение организовано и в ряде крупных сельских населенных пунктов. Местные перевозки характеризуются большим разнообра­зием дорожных условий, небольшими пассажиропотоками, нали­чием у пассажиров ручной клади или багажа, значительными коле­баниями пассажиропотоков по дням недели и сезонам года.

*Междугородные перевозки*пассажиров организуются на авто­мобильных магистралях на расстояния более 50 км от городской черты для связи городов внутри области (внутриобластные), между областями (межобластные) и между автономными республиками (межреспубликанские). Они характеризуются большими расстоя­ниями, достигающими 1000 км и более, хорошими дорожными ус­ловиями. Для этих перевозок используют комфортабельные и ско­ростные автобусы, оборудованные местами хранения багажа и руч­ной клади, гардеробами, буфетами, туалетом.

*Международные автомобильные перевозки*выполняются с пе­ресечением государственных границ двух и более государств. Они могут быть регулярными и нерегулярными. Регулярные автобус­ные перевозки в отличие от нерегулярных осуществляются по рас­писанию и строго определенному маршруту, а плату за проезд взи­мают по заранее объявленным тарифам.

По назначениюавтомобильные пассажирские перевозки могут быть экскурсионными, туристскими, служебными, школь­ными, вахтовыми и специальными.

*Экскурсионные*перевозки связаны с обслуживанием экскурсий и выполняются главным образом автобусами с экскурсоводом в го­родах по постоянным, заранее разработанным маршрутам согласно тематике экскурсий. Такие перевозки могут осуществляться по предварительным заказам.

*Туристские*перевозки выполняются как транспортом общего пользования, так и ведомственным с выездом за пределы населен­ных пунктов по заранее разработанным маршрутам и по заказам организаций. Для таких перевозок предоставляются автобусы со­гласно предварительным заказам с оплатой как по действующим тарифам, так и на договорных началах.

При достаточных объемах экскурсионных и туристских перево­зок могут выделяться специальные автопредприятия или автоко­лонны, специализирующиеся на таких перевозках.

*Служебные*перевозки пассажиров связаны с доставкой рабочих и служащих определенного предприятия от места жительства до работы и обратно, а также для разовых служебных поездок в тече­ние рабочего дня. Для них используется как транспорт общего пользования, так и ведомственный.

*Школьные*перевозки организуются, как правило, в сельской местности, где или отсутствует регулярное автобусное сообщение, или оно имеется, но движение осуществляется с большими интер­валами и не соответствует времени начала и конца занятий в шко­ле. Для перевозки школьников разрабатывают специальные мар­шруты и расписания, а также устанавливают тип автобуса соответ­ствующей вместимости.

*Вахтовые*перевозки предназначены для доставки бригад, смен нефтяников, шахтеров, строителей и т. д. Часто такие перевозки носят односторонний характер, что связано с началом и окончани­ем рабочих смен. Движение автобусов происходит по установлен­ным маршрутам строго по расписанию как автобусами общего пользования, так и ведомственными.

*Специальные*пассажирские перевозки выполняются заказными автобусами и легковыми автомобилями. Они связаны главным об­разом с обслуживанием организаций, учреждений и предприятий, а также съездов, конференций, фестивалей.

По форме организациипассажирские автомобильные перевозки могут быть маршрутными, заказными и прямыми сме­шанными.

*Маршрутные*перевозки организуются на утвержденных маршру­тах, строго по расписанию с посадкой-высадкой пассажиров на зара­нее оговоренных промежуточных и конечных остановках маршрута.

*Заказные*перевозки осуществляются по договорам и разовым заказам предприятий, организаций и населения. Они не являются маршрутными, хотя путь следования всегда оговаривается.

*Прямые смешанные*перевозки автобусный транспорт выполня­ет совместно с другими видами пассажирского транспорта. При та­ких перевозках пассажиру выдается единый билет на право проезда различными видами транспорта от начального до конечного пункта передвижения. Большое значение в данном случае имеет точное соблюдение расписания.

Автобусные перевозки пассажиров получили большое распро­странение в городах и все шире применяются в пригородном, меж­дугородном и международном сообщениях. В сельской местности они, как правило, являются единственным видом сообщения. В по­давляющем большинстве малых городов и поселках городского ти­па автобус является основным видом массового пассажирского транспорта.

Городские и пригородные автобусные маршруты ряда городов и населенных пунктов имеют регулярные транспортные связи с аэ­ропортами, железнодорожными и речными вокзалами, морскими портами. Внутриобластные и сельские перевозки пассажиров авто­бусами обеспечивают связи глубинных населенных пунктов с ма­гистральными видами транспорта дальних сообщений.

Автомобильный транспорт обслуживает самостоятельно и даль­ние перевозки пассажиров в районах, не имеющих развитых желез­нодорожных, воздушных и речных связей. Он успешно использу­ется в малонаселенных и осваиваемых районах, а также дополняет работу железнодорожного и воздушного транспорта. Распределе­ние автобусных перевозок по видам сообщений примерно следую­щее: городские - 67 %, пригородные - 28 %, междугородные - 5 %.

Легковые автомобили благодаря комфортабельности, удобству поездки в них, высокой скорости передвижения, возможности пе­ревозок "от двери до двери" получают повсеместное распростране­ние. За последние 10 лет парк легковых автомобилей индивидуаль­ных владельцев увеличился в 3 раза.

Совершенно очевидно, что развитие автомобилизации как ем­кого рынка высококвалифицированного труда, товаров и услуг крайне необходимо нашей стране. Об этом говорит и опыт всех развитых государств. Автомобильная промышленность в системе Европейского Экономического Сообщества потребляет 20 % вы­пускаемой стали и продукции машиностроения, около 15 % каучу­ка, 5 % стекла. В США и Японии автомобилестроение дает 20 % национального дохода и обеспечивает работой пятую часть всех занятых в промышленности. Высокоразвитая страна не обходится без автомобиля и обширной инфраструктуры, связанной с его про­изводством и обслуживанием. Искусственно сдерживать этот про­цесс или игнорировать его сегодня просто невозможно.

***Вопросы для самоконтроля***

* 1. Когда и кем были построены первые автомобили?
	2. Как осуществлялась автомобилизация в России?
	3. Охарактеризуйте нынешнее состояние системы пассажирско­го общественного транспорта.
	4. Какие задачи стоят в области развития пассажирского транс­порта в России?
	5. Какие изменения произошли в последние годы на рынке пас­сажирских транспортных услуг в странах Европейского Союза?
	6. Перечислите виды пассажирского транспорта и назовите их особенности и сферы целесообразного использования.
	7. Что такое подвижность населения и какая она может быть?
	8. Какими могут быть передвижения жителей?
	9. Какое соотношение между индивидуальным и общественным транспортом целесообразно иметь в России и почему?
	10. Приведите классификацию пассажирских автомобильных перевозок.

Вопросы отправить до5июня 2020г

на эл.почту ieliena.zhukova.64@mail.ru

Или по номеру тел: 89082004500 (Viber или WatsApp/)