

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://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/37117>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Логистика

ВВЕДЕНИЕ 5

1 ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ РАЗДЕЛ 9

- 1.1 Анализ существующей организации перевозок пассажиров 9
- 1.2 Предложения по улучшению качества и эффективности перевозок 25
- 1.3 Обоснование технико-экономических показателей, необходимых для расчета проекта 27
- 1.4 Цели и задачи проекта 30

2 ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ 31

- 2.1 Обоснование выбора марок автобусов для работы на маршруте 31
- 2.2 Расчёт технико-эксплуатационных показателей работы автобусов на маршруте 40
- 2.3 Расчёт производственной программы 46
- 2.4 Анализ полученных результатов 48

3 ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ РАЗДЕЛ 49

- 3.1 Расписание движения автобусов на маршруте 49
- 3.2 График работы водителей на маршруте 51
- 3.3 Диспетчерское управление движением автобусов на маршруте 53
- 3.4 Информационная система комплексной автоматизации транспорта 54
- 3.5 Документация, необходимая при перевозке пассажиров 56
- 3.6 Энергосберегающий менеджмент 57

4 БЕЗОПАСНОСТЬ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ЭКОЛОГИЯ 61

- 4.1 Безопасность дорожного движения на маршруте 61
- 4.2 Конструктивная и экологическая безопасность автобусов 62

5 ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ 66

- 5.1 Расчет сметы затрат на перевозку 66
- 5.2 Расчет доходов за перевозку 68
- 5.3 Расчет финансовых результатов от перевозок 69
- 5.4 Расчет экономической эффективности проекта 71

КОНСТРУКТОРСКАЯ РАЗРАБОТКА 73

ВЫВОДЫ 77

ЛИТЕРАТУРА 78

ВВЕДЕНИЕ

Автобусный транспорт представляет наиболее массовый вид пассажир-ского автомобильного транспорта. Он играет существенную роль в единой транспортной системе страны [1-5]. На его долю приходится более 60% объёма перевозок от всех видов массового пассажирского транспорта, и пассажирооборот составляет около 40%. Автобус как транспорт общего пользования получил распространение не только в городах, но и в сельской местности. Автобусы используются в городских, пригородных, междугородных и международных регулярных сообщений. В подавляющем большинстве малых городов, автобус является единственным видом массового пассажирского транспорта. Автобусы осуществляют транспортную связь на всей территории города и способствуют объединению всех районов города в единый городской комплекс. На внутрирайонных, междугородных и внутриобластных маршрутах автобусный транспорт обеспечивает подвоз пассажиров к железнодорожным станциям, речным портам, дачным участкам, автовокзалам дальних автобусных сообщений. В междугородном сообщении автобусный транспорт осуществляет дополнительную работу железнодорожного и воздушного транспорта [7-9]. В ряде случаев трасса дальних автобусных сообщений более прямолинейна и доставка пассажиров к месту назначения выполняется автобусами со значительной экономией времени.

Основными задачами субъектов осуществляющих пассажирские перевозки являются:

- полное удовлетворение потребностей населения в пассажирских автомобильных перевозках;
 - обеспечение высокой культуры обслуживания пассажиров и обеспечение безопасности перевозок;
 - эффективное использование транспортных средств и максимальное снижение транспортных расходов
- обобщение и распространение передовых методов работы.

В период проведения экономических реформ с 1992 по 2013 год на автомобильном транспорте страны произошли глобальные изменения в управлении и реформировании этой отрасли. Коренным образом изменилась собственность автомобильного транспорта, как субъектов оказания автотранспортных услуг. На рынке пассажирских автотранспортных услуг работают предприятия всех форм собственности от государственной, муниципальной, акционерной до частных предпринимателей.

Обеспечение безопасности населения на транспорте является комплексной задачей, включающей в себя следующие направления [1-5]:

- соблюдение требований безопасности при планировании и регулировании транспортной деятельности;
- ликвидация «серого» рынка пассажирских перевозок;
- совершенствование состояния и повышение устойчивости к актам незаконного вмешательства на объекты транспортной инфраструктуры;
- профессиональная подготовка и переподготовка персонала транспортных компаний;
- разработка и внедрение интеллектуальных транспортных систем;
- совершенствование механизмов контроля и надзора за состоянием транспортной безопасности при осуществлении пассажирских перевозок.

Транспортная безопасность [3-5] – это не только совокупность мероприятий по увеличению степени защищенности транспортного комплекса, целью которых является обеспечение его устойчивого и безопасного функционирования, защита интересов личности, общества и государства от актов незаконного вмешательства, но и показатель цивилизованности общества.

На сегодняшний день, в условиях развития общественных и рыночных отношений, особую значимость приобретают методы усовершенствования управления, укрепление дисциплины и ответственности на производстве, всестороннее развитие творческой инициативы и активности работников. Выполнение этих требований в полном объеме относится и к организации работ на автомобильном транспорте.

При этом необходимо учитывать, что значительным темпам автомобилизации сопутствуют существенные негативные последствия. К ним можно отнести увеличение числа дорожно-транспортных происшествий, увеличение количества граждан, которые погибли или получили травмы в результате ДТП [3-5].

Таким образом, крупная социальная проблема, решить которую пытаются все государственные органы и общественные организации заключается в неполноценном обеспечении безопасности дорожного движения.

В данной работе приведены теоретические основы совершенствования организации пассажирских перевозок во внутригородском сообщении и практическая реализация.

Целью работы является транспортно-экспедиционная деятельность предприятия и пути её совершенствования на примере компании МУП "СОЧИАВТОТРАНС". Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

- провести анализ существующей организации перевозок пассажиров;
- обосновать выбор марок автобусов для работы на маршруте;
- произвести расчёт технико-эксплуатационных показателей работы автобусов на маршруте;
- выполнить расчёт производственной программы;
- разработать расписание движения автобусов на маршруте;
- разработать график работы водителей на маршруте;
- рассмотреть диспетчерское управление движением автобусов на маршруте;
- проанализировать информационную систему комплексной автоматизации транспорта;
- рассмотреть документацию, необходимую при перевозке пассажиров;
- рассмотреть вопросы энергосберегающего менеджмента;
- разработать раздел безопасности жизнедеятельности и экологии;
- выполнить экономическое обоснование разработанных предложений.

1 ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ РАЗДЕЛ

1.1 Анализ существующей организации перевозок пассажиров

К основным субъектам систем управления городским пассажирским транспортом на данный момент относятся:

- органы государственной власти, которые выступают в качестве инвесторов для развития и поддержки работоспособности городского пассажирского транспорта;
 - органы местного значения (самоуправления) такие как администрации, муниципалитеты, выступающие в виде генеральных заказчиков транспортных услуг, а также являются регуляторами рынка производства и устанавливающие тарифную и текущую субсидиарную политику;
 - население городов, которое выступает в роли самих потребителей услуг, которые также частично финансируют производство при оплате проезда на городском пассажирском транспорте;
 - лицензированные предприятия, которые могут быть с различными формами собственности, в свою очередь они производят прямые транспортные услуги согласно закрепленным муниципальным заказам.
- К основным задачам государственного и муниципального управления в сфере транспортного обслуживания населения являются:

- обеспечение высоконадежного состояния транспорта, линий и магистралей;
- модернизация систем транспортного движения, проведение диспетчеризации и контроля качества транспортного обслуживания населения;
- приведение в определенное состояние подвижного состава, которое соответствует техническим нормам;
- обеспечение высокой безопасности с сохранением или повышением качества перевозок.

На данный момент времени, многообразие форм собственности на транспортное средство и конкуренция муниципального и частного городского пассажирского транспорта показывает, что к основным механизмам регулирования и координации деятельности предприятий транспорта относятся муниципальные заказы на перевозки и проведение диспетчеризации перевозок.

Выполнение маршрутных внутригородских перевозок пассажиров, как правило, осуществляется групповыми методами при использовании автобусов. При этом различают организацию движения автобусов по двум видам маршрутов – регулярному и нерегулярному [1, 5-10].

Эксплуатационные условия на маршруте, специфика пассажирских потоков и наличие необходимости пересечения пограничных переходов определяют особенность технологии междугородных автобусных перевозок [3]. Одними из самых важных факторов является наличие большой протяженности маршрутов и скорости, с которой может передвигаться автобус на этом маршруте.

Согласно действующим правилам к внутригородским перевозкам относится автобусный маршрут, который не выходит за черты города. При анализе соотношения объема установлено, что внутригородские перевозки составляют около 55% от общего числа осуществляемых перевозок. С помощью еще одной градации внутригородские перевозки можно разделить на несколько групп, в зависимости от их протяженности. Наибольшую долю объема всех перевозок составляют маршруты протяженностью до 20 км. Около 25% объема внутригородских перевозок připадает на маршруты протяженностью от 20 до 50 км. При выполнении автобусом рейсов по внутригородским маршрутам можно установить такие показатели, как продолжительность рабочей смены водителей и подтвердить, или опровергнуть ее соответствие максимально допустимому уровню. Так как продолжительность рейсов не должна превышать 8 часов, то появляется необходимость соблюдения режима труда и отдыха водителя. Это обязывает перевозчика организовать работу водителя автобусов, в соответствии с требованиями действующего законодательства [4, 5].

Согласно правилам дорожного движения Российской Федерации максимально допустимая скорость, с которой может передвигаться автобус в черте города, составляет 60 км / ч [6]. Для возможности повышать скорость движения на трассе необходимо применять автобусы, удельная мощность двигателя которых повышена.

Автомобильный транспорт во внутригородских перевозках осуществляет перевозку приблизительно 47% всех пассажиров [6]. Однако на интенсивность перевозок пассажиров в автобусном сообщении большое влияние оказывают сезон, погодные условия и время суток, поэтому ей характерна непостоянность. Организации движения автобусов присущи сквозной или участковый метод [5, 7]. Метод, который предусматривает осуществление прохождения автобуса по всему маршруту от начального до конечного пункта называется сквозным, и является основным при организации перевозок. При использовании участкового метода маршруты разделяют по эксплуатационным участкам, перевозки на которых обеспечивают различные автобусы, а пассажиры вынуждены осуществлять пересадки и перемещения багажа. Использование такого метода актуально в ограниченных случаях. Как правило, перевозчик применяет этот метод для осуществления перевозок если маршрут разделен водными преградами без

мостовых переходов.

На перевозчика, который осуществляет перевозки, положены обязательства по страхованию пассажиров [7]. Помимо этого организация пассажирских перевозок включает необходимость выполнения требований, предусмотренных международными договорами и законодательными актами различных стран. Зачастую, они носят более строгий характер, нежели внутренние российские стандарты организации движения. Городские автомобильные перевозки РФ, в большинстве случаев, субъекты малого бизнеса. При этом – 78% из общего объема российских перевозчиков являются владельцами 1 - 2 автобусов, 15% - имеют от 3 до 5 автобусов, остальные 7% эксплуатируют более 5 автобусов [11]. Такое ограниченное число автобусов, которые есть в наличии у перевозчика, порождает затруднения в соблюдении ими требования по подготовке автобуса к рейсу и снижают продуктивность его использования в связи с ограничениями на режим труда и отдыха водителя.

Наиболее характерной группой пассажиров, которые пользуются автобусными перевозками, являются люди с ограниченным объемом финансовых средств, лица, которые следуют на незначительное расстояние [6]. Классификация автобусов проводится согласно их назначения и пассажироместимости. ГОСТом 27815-88 предусмотрено назначение автобусов для осуществления городских, междугородных и перевозок дальнего следования. Помимо этого, на основе сборки стандартных автобусов, могут выпускаются модификации, которые предназначены для специальных перевозок. К примерам таких специальных автобусов можно отнести аэродромные и автобусы, эксплуатация которых актуальна вне дорог общего пользования. Назначение автобуса приводит планировочные решения по размещению мест для пассажиров, ручной клади и багажа, сопровождающего персонала, номенклатуру оборудования салона и требования, предъявляемые к тягово-мощностным и экономическим качествам силовой установки автобуса. Основным критерий, по которому проводится подразделение автобусов на классы – пассажироместимость. Еще одним из классификационных признаков для автобусов всех видов назначения, в странах советского пространства, являлась габаритная длина кузова. Этот признак был актуальным по причине того, что при проведении плановой экономики единая ставка тарифной части заработной платы водителя устанавливалась, учитывая габаритную длину автобуса. Сейчас тарифная ставка определяется и утверждается АТО самостоятельно, поэтому классифицировать автобусы, учитывая габаритную длину их кузова экономически незначимо, хотя кое-какими предприятиями этот признак еще используется по инерции. Классификация по длине целесообразно использовать только для междугородных и туристических автобусов.

Необходимыми элементами для создания рациональной структуры парков городских автобусов в Российской Федерации выступают все приведенные классы. Для парков междугородных автобусов рациональным составом является преобладание автобусов с большой и средней вместимостью. На основании проведенных исследованиями установлено, что рациональной структурой автобусных парков, которые осуществляют междугородные перевозки, является структурный состав примерно из 20% автобусов малой, 33% средней и 47% большой пассажироместимости [7]. Перевозки туристов осуществляются предпочтительно автобусами большого класса.

В качестве дополнительных классификационных признаков для автобусов являются: используемое горючее; специальное исполнение; принятая конструктором компоновка; колесная формула.

С целью потребительской ориентации производства и маркетингового сегментирования рынка выделяются 10 условных групп, среди которых рассматривают шесть классов и четыре типа кузова или шасси.

Согласно ГОСТу 25487-91, с целью нормирования технических требований к безопасности пассажирских автомобилей они делятся на категории:

M1 – автобусы, которые имеют не более восьми мест для сидения, при этом не учитывается место водителя, или созданные на их базе модификации, при полной массе базовой модели, соответствующей полной массе базовой модели легкового автомобиля;

M2 – автобусы, которые имеют более восьми мест для сидения, при этом также не учитывается место водителя. В этой категории установлены ограничения массы (до 5 т);

M3 – автобусы, которые имеют более восьми мест для сидения, при этом также не учитывается место водителя. В этой категории установлены ограничения массы (более 5 т).

Для того что бы обеспечить безопасность перевозок, повысить эффективность эксплуатации подвижных составов, рационализировать использование труда водителя и сократить затраты времени пассажира на поездку нормируют скорость движения. При установлении норм времени, необходимого для выполнения рейса на маршруте учитывают продолжительность движения на перегонах, пассажирообмен на остановочных пунктах и время межрейсового отстоя на пунктах конечного прибытия. Такие нормы,

установленные на выполнение рейса, могут использоваться как исходная информация при составлении графиков движения автобусов по маршруту, распределении автобусов между маршрутами и формировании скоростных и экспрессных сообщений.

Нормирование скорости движения на маршруте проводят при его открытии. В дальнейшем скорость движения на маршруте нормируется по плановому режиму или внеочередному. Плановое нормирование проводится - два раза в году (начале осенне-зимнего и весенне-летнего периодов). При наличии необходимости внесения изменений по выполняемому маршруту, замена модели эксплуатируемого автобуса, изменения в условиях дорожного движения, наличие систематических жалоб водителей о невозможности соблюдать установленные нормы проводится внеочередной пересмотр норм. В качестве ограничений, для утверждения норм длительности рейса учитывают скорость приемлемую для движения автобуса. Она подразделяется на несколько видов и может быть:

- конструктивной, т.е. скорость, которая допускается конструкцией автобуса. Ее устанавливает завод - изготовитель;
- предельно допустимой, т.е. скорость, которую предусматривают или разрешает правила дорожного движения, учитывая конкретно определенные участки маршрута;
- среднеходовой.

На формирование затрат времени на рейс оказывают влияние такие факторы: отдаленность друг от друга остановочных пунктов предусмотренных маршрутом; технические показатели автобуса, которые можно отнести к тягово-динамическим качествам; наличие конструктивных особенностей посадочных мест; уровень интенсивности пассажиропотока на конкретном маршруте; численность пассажиров, которые приходится на одну входную дверь автобуса; уровень интенсивности транспортных потоков на трассе маршрута; особенности дорожных и климатических условий движения; ограничение скорости движения автобуса, связанное с регулировкой дорожного движения; наличие опыта и особенности психофизиологического состояния водителя автобуса.

Существенными показателями, которые оказывают влияние на разгон автобуса до среднеходовой скорости после остановки являются тягово-динамические качества транспортного средства. При этом, на уровень ускорения влияет удельная мощность двигателя, приходящаяся на единицу полной массы автобуса, и в среднем $0,8...1,0 \text{ м / с}^2$. Уровень замедления при выполнении служебного торможения равен в среднем $1,5...1,9 \text{ м / с}^2$. Для неопытного водителя характерно ускорение при разгоне $0,5 ... 0,6 \text{ м / с}^2$, а замедление при торможении $1,1...1,3 \text{ м / с}^2$. В конце рабочей смены отмечается увеличение фактической продолжительности рейса на 3...4%. Причиной такого увеличения является физическая усталость водителя. Уровень интенсивности пассажиропотоков на маршрутах оказывает влияние на наполненность автобуса. Его повышения приводят к увеличению полной массы автобуса. Изменения пассажиропотоков на $\pm 10\%$ от среднего значения предоставляет незначительное влияние на продолжительность рейса. Скорость сообщения снижается приблизительно на $0,3...0,4 \text{ км / ч}$ на каждые 10...20 пассажиров при повышении наполненности автобуса (перевозки пассажиров сверх величины 3 пас. / м^2 свободной площади пола салона).

Интенсивность движения более 390 приведенных единиц транспортных средств на одну полосу движения в час лимитирует среднеходовую скорость автобуса. При более низкой интенсивности транспортных потоков, его влияние на скорость движения автобуса незначительна или же вообще несущественна. Наличие продольных подъемов и склонов, величиной более 2% также оказывает значительное влияние на скорость движения автобуса. Коэффициентом продольных уклонов является отношение суммы высот всех подъемов и спусков к длине трассы маршрута.

При этом необходимо отметить, что коэффициент продольного уклона на маршрутах, которые расположены в пределах равнинной местности, составляет $0,01...0,03$; при средневыраженных рельефах - $0,03...0,08$, при наличии сильно выраженных рельефов - $0,08...0,20$.

В ночное время суток, на местностях где отсутствует уличное освещение, для скорости движения автобуса характерно снижение на 12...15%.

В зависимости от сезонов (к примеру, в осенне-зимний период) продолжительность рейсов автобуса увеличивается на 5% в районах, которые находятся в южной части области или страны, и до 15% - в районах, которые находятся в северной части.

Норма времени, утвержденная на осуществление рейса корректируется в зависимости от условий движения. Корректировка проводится путем ее деления на коэффициент, при котором снижается скорость в нормальных условиях, т.е. при условии, что поверхность дороги чистая - 1,00; при условии мокрой поверхности в результате дождя - $0,82...0,87$; при наличии других осадков (снег) - $0,80...0,82$; в

условиях туманности - 0,77...0,79; при наличии поземки на поверхности дороги - 0,95...0,97; при наличии рыхлого снега - 0,88...0,90; при наличии снега с гололедом - 0,75...0,77; при условии сильной гололедицы - 0,63...0,65.

При осуществлении перевозок возможно применение дифференцированных норм, которые учитывают перечень типичных условий эксплуатации: «наличие сухого пути», «наличие мокрого пути», «условия зимней дороги», «условия снегопада». В случаях, когда климатические условия подвергаются значительным изменениям, вследствие которых, обеспечение безопасности движения, применяя обычные нормы, становится невозможным, необходимо введение режима «бездорожье». При таком режиме водителю необходимо выполнить рейс по маршруту с самостоятельно выбранной со скоростью. В случае, когда обеспечение безопасной эксплуатации невозможно движение автобуса прекращается до условия улучшения погодных условий. При эксплуатации одинаковых автобусов, нормы времени, утвержденные на проезд участков на различных маршрутах, которые совпадают, устанавливаются как равные. Нормы времени, установленные для осуществления рейса, при использовании на маршруте автобусов различных моделей, устанавливаются, учитывая характеристики автобуса, с учетом максимально необходимого времени на выполнение рейса. Показатель необходимого времени, на выполнение нулевого рейса устанавливается, учитывая техническую скорость движения автобуса. Время необходимое для подачи автобуса по заказу определяется, учитывая норматив скорости движения 20 км / ч. Продолжительность рейсов назначенных диспетчерами в оперативном режиме соответствует продолжительности рейсов, предусмотренных расписанием. При нормировании скорости движения автобуса на маршруте и определении времени рейсов используют два метода рейса: хронометражный и расчетный. Основаниями при применении хронометражного метода является анализ измерения по фактическим затратам времени необходимого на выполнение рейса и отдельных его элементов. При использовании такого метода, придерживаются ряда показателей: полнота выпуска автобуса на маршрут; наличие сухой проезжей части; число измерений должно составлять не менее четырех по каждому из направлений движения; при условии использования разнотипных подвижных составов измерения проводят для наименее динамического автобуса; обследования проводят на протяжении всего рабочего дня, по собранным данным выделяют характерные периоды суток и дифференцируют время рейса; при проведении обследований график движения отменяет, и автобус отправляется в рейс согласно интервалам. Результаты принято округлять до целых чисел. Если по результатам установлена разница времени на выполнение рейса в прямом и обратном направлениях, которая превышает 0,5 мин, необходимо введение различных норм времени для каждого из направлений движения. Дифференциация норм производится в зависимости от периода суток, определение поправок к нормам проводится с учетом различных условий движения и работе в осенне-зимний период. Ее обусловленностью выступают вариации интенсивности пассажирских и транспортных потоков на маршрутах, сезоны года и погодные условия. Период устанавливается, учитывая общие изменения интенсивности транспортных и пассажиропотоков. Следует обратить внимание, на то, что примерно 75% времени выполняемых рейсов приходится на время движения, влияние на которое осуществляют транспортные потоки, а 20% - задержки на остановках, на которые влияет пассажиропоток. При сопоставлении итогов, полученных в результате хронометража рейсов, устанавливается граница периодов времени. При наличии разницы между фактическим временем рейсов, которая превышает 1 мин необходимо установить конкретный участок маршрута, при пересечении которого возникают эти расхождения, определить их причину. Критерием введения для рассмотрения в новом периоде является устойчивость действия причин расхождения. Перечень смежных периодов, в которых установленные нормы времени на выполнение рейса совпали, объединяется в один период. В случае если рейс начался в одном, а закончился в другом периоде, норма устанавливается как средневзвешенная, при этом необходимо учитывать продолжительность движения в разных периодах. Основанием для применения расчетного метода нормирования скорости движения на маршруте и определения времени на выполнение рейса является разделение маршрута на отдельные участки, на каждом из которых наблюдается примерное равенство условий движения автобуса с последующим расчетом времени, необходимого на пробег по каждому из этих участков. Пределами участков служат пункты остановки, наличие светофоров и перекрестков, железнодорожных переездов, мест в которых меняется тип дорожного покрытия, ширина и продольный уклон проезжей части, интенсивность транспортных потоков, а также места, на которых установлены дорожные знаки, ограничивающие скорость движения.

В качестве исходных данных при нормировании по расчетному методу используют показатели из паспортов автобусных маршрутов. Использование

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ) от 30 ноября 1994 года N 51-ФЗ, со следующими изменениями.
2. Федеральный закон N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" от 8.11.2007.
3. Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 N 259-ФЗ, со следующими изменениями.
4. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. N 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом (ППГ)», с последующими изменениями.
5. Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами от 08.01.1997 (с изменениями от 18.07.2000).
6. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. N 15 г. Сочи. Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей.
7. Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом от 14.02.2009.
8. ВСН АВ-ПАС-94 Ведомственные строительные нормы. Автовокзалы и пассажирские автостанции (РД 3107938-0181-94) Методические рекомендации по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования (кроме железнодорожного транспорта).
9. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими перевозками: Учебник – М.:Академия, 2010 – 405 с.
10. Блатнов, М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки. – М.: Транспорт, 1981. – 198 с.
11. Краткий автомобильный справочник. – М.: НИИАТ, 1994. – 157 с.
12. Спирин И. В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. Учебник.– М.: Академия, 2009. – 400с.
13. Гудков В.А. и др. Пассажирские автомобильные перевозки. Учебник для вузов. Под редакцией В. А. Гудкова. – М.: Горячая линия – Телеком, 2004. – 447с.
14. Гудков В.А, Миротин Л.Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. Учебник. – М.: Транспорт, 2005. – 345 с.
15. Волотин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом. М.: Транспорт, 1982.
16. Правила организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте. (Приказ МАТ РСФСР №200 от 31.12.81).
17. Спирин И.В. Городские автобусные перевозки. М- Транспорт, 1991.
18. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. – М.: Транспорт, 1997. – 248 с.
9. Блатнов М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки: Учеб. Для средних специальных учебных заведений. – М.:Транспорт, 1981. – 222 с.
10. Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б. Теория транспортных процессов и систем: Учеб. Для вузов. – М.: Транспорт, 1998. – 167 с.
11. Луканин В.И., Трофименко Ю.В. Промышленно-транспортная экология. – М.: Высшая школа, 2001. – 295 с.
12. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом: Учеб. Для вузов. – М.: Транспорт, 1982. – 224 с.
13. Дмитриев О.А. Междугородные автобусные перевозки. – М.: Транспорт, 1982. – 216 с.
14. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. – М.: Академия, 2003. – 396 с.
15. Евгеньев И.Е., Каримов Б.Б. Автомобильные дороги в окружающей среде. – М.: Трансдорнаука, 1997. – 225 с.
16. Котлер Ф. Основы маркетинга: Пер. с англ. / Под общей ред. Е.М. Пеньковой. – М.: Прогресс, 1990. – 189 с.
17. Краткий автомобильный справочник. – М.: Транспорт, 1985. – 223 с.
18. Куршин А.Б., Николаев В.Б. Организация перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении. – М.: ООО «Красная площадь», 1999. – 138 с.
19. Межотраслевая типовая инструкция по охране труда для водителя автомобиля.
20. Пассажирские автомобильные перевозки: Учеб. для вузов/ Л.Л. Афанасьев, А.И. Воркут, А.Б. Дьяков и др.; Под ред. Н.Б. Островского. – М.: Транспорт, 1986. – 220 с.

21. Спирин И.В. Транспортное право: Учеб. пособие. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.
22. Туревский И.С. Экономика и управление автотранспортным предприятием: Учеб. пособие для среднего специального образования. – М.: Высшая школа, 2005. – 222 с.
23. Куршин А.Б., Николаев В.Б. Организация перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении. – М.: ООО «Красная площадь», 1999. – 138 с.
24. Межотраслевая типовая инструкция по охране труда для водителя автомобиля.
25. Пассажирские автомобильные перевозки: Учеб. для вузов/ Л.Л. Афанасьев, А.И. Воркут, А.Б. Дьяков и др.; Под ред. Н.Б. Островского. – М.: Транспорт, 1986. – 220 с.

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://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/37117>