

БАҒЫТТАМАҒА БИЛДИРҮҮ

Студенттин аты жөнү Кожурбаев Газалик Раисбаевич
 Курсу 2 Тайпасы ТТН (ТД АС ОБД)
 Практика өтөгөн жери От шайлоо комиссиясында
 Практикада аткарган кызматы Секретарь
 Практика аяктаган мөөнөтү 23-сентябрь
 Мекеме жетекчиси _____
 (Ф.А.А., колу)
 Мекемедеги практика жетекчиси Мусаев
 (Ф.А.А., колу)
 Студент-практикант Кожурбаев Газалик
 (Ф.А.А., колу)

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ КЫРГЫЗСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ

ОШСКИЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Институт «Энергетики и транспорта»

Кафедра «Эксплуатация транспорта и устойчивая технология»

ПРОГРАММА-ДНЕВНИК

ПРАКТИКИ ДЛЯ СТУДЕНТОВ ПО НАПРАВЛЕНИЮ 670300
«ТЕХНОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕССОВ»

профиль Организация и безопасность движения

Таможенное дело на транспорте

Мест

Студ

Срок за

Руко

Руко

НАПРАВЛЕНИЕ

Студент (ка) Темурбаев Тогобек Тасбекovich
Ф.И.О.

Обучающийся (курска) на 2 курсе группа М.И.И.И. - 21
наименование для прохождения практики М.И.И.И. - 21

Срок практики с 12.00 по 23.40
ООО "Самара" - производственный объект

Заведующий кафедрой «ЭТНУТ»
к.т.н. проф.

Жоробкин И.А.

Директор института «ЭИТ»
к.т.н., профессор

Муромова Н.А.

Руководитель практики
от учебного заведения

Темурбаев Т.Т.

Руководитель практики
от предприятия/организации

Темурбаев Т.Т.



БАЙЫТТАМАГА Б
Темурбаев Т.Т.
Тайпасы Т.Т.
Темурбаев Т.Т.
С.С.С.
23-006

(Ф.А.А.)
И.И.И.
(Ф.А.А.)
Темурбаев Т.Т.
(Ф.А.А.)

Практика для студента является составной частью учебного процесса. Практика является важным звеном в формировании профессиональных навыков и умений студента. В период прохождения практики студент должен ознакомиться с производством, оборудованием, технологическими процессами и методами работы.

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Практика студента является составной частью учебного процесса. Цель практики - закрепить и углубить знания студента по основным дисциплинам специальности. На время практики студент должен ознакомиться с производством, оборудованием, технологическими процессами и методами работы. Задачи практики: 1. Изучить основные законы и нормы. 2. Изучить основные методы и приемы. 3. Изучить основные материалы и инструменты. 4. Изучить основные правила техники безопасности. 5. Изучить основные требования к качеству работы. 6. Изучить основные методы контроля качества. 7. Изучить основные методы оценки эффективности работы.

По окончании практики студент должен иметь представление о: • технологических процессах; • структуре организации; • структуре и составе основных типовых технологических процессов; • технологических требованиях; • правилах техники безопасности; • различиях и классификации методов; • эффективности методов; • методах и методах.

ВВЕДЕНИЕ

а для студентов по направлению 670300 «Технология транспортных процессов»
важной частью учебного плана и должна проводиться курс для студентов
того отделения

ка является неотъемлемой частью и подготовке высококвалифицированных
направлению 670300 «Технология транспортных процессов», которая проводится
снения и изучения автотранспортных предприятий и автосервисов. Содержание
ределяется календарно-тематическим планом и контролируется руководителем
учебной заведения назначенного приказом ректора университета
под практики студент собирает фактический материал о общих технологических
оборудовании и оснастке, технических характеристиках, деятельности предприятия,
и использует при составлении отчета

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ УЧЕБНОЙ, УЧЕБНО-ОЗНАКОМИТЕЛЬНОЙ, ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРАКТИКИ

студентов является одним из этапов формирования молодого специалиста,
енного к самостоятельной трудовой деятельности
тики - закрепление и углубление первичных профессиональных знаний и навыков,
их при теоретическом обучении, подготовка к изучению общепрофессиональных и
ных дисциплин учебного плана, формирование у студентов общих представлений о
ических процессах, оборудовании и оснастке, технических характеристиках
ике перед студентами ставятся следующие задачи
мство с основными видами деятельности предприятия и подразделения,
из используемого оборудования,
комится с этапами технологического процесса ремонта
ом предприятия,
ить применяемые инструменты и приспособления ремонта,
омство с охраной труда и техникой безопасности на рабочем месте,
акомится с правилами санитарии
чение должностных обязанностей и инструкций

ончании практики студенты должны

ть представление:

ехнологических процессах, оборудовании и оснастке, изучение их технических
хтеристик,

структуре подразделений в условиях производства.

ть:

структуру и состав оборудования и инструмента, используемого в подразделении,
новные этапы технологического процесса.

хнологические операции, выполняемые на конкретном рабочем месте;

хнологические режимы и показатели качества выполняемой работы,

бщие правила техники безопасности.

меть:

различать и классифицировать технологические операции, инструмент и оснастку,
оценивать эффективность и экономическую целесообразность применения
их или иных методов для решения производственных задач

Осуществление руководства и контроля за ходом практики

Методическое руководство практикой студентов осуществляется руководителем практики от кафедры. Руководство и контроль над прохождением практики возлагается на руководителя практики от кафедры университета, назначенного приказом руководителя университета.

Перед выходом студента на практику, установленного в университете (форма), студент получает программу-дневник по практике.

Место прохождения практики зависит от договоренности, составленной между предприятием и университетом.

Руководитель практики от кафедры обязан:

- для организации проведения практики и выполнения ее программы разработать совместно с руководителем от предприятия индивидуальную календарно-тематическую программу прохождения практики студентов и следить за ее выполнением;
- систематически бывать на предприятии, осуществлять контроль за ходом выполнения программы практики;
- ежедневно консультировать по вопросам практики, проверять ведение дневника, помогать студентам в решении возникающих вопросов;
- по плану кафедры проводить конференции по итогам практики с участием руководителей от предприятия.

Руководитель практики от предприятия обязан:

- совместно с руководителем от университета составлять индивидуальную календарно-тематическую программу (график) прохождения практики студента и следить за ее выполнением;
- обеспечить каждого студента рабочим местом, необходимым инструментом и квалифицированным руководством, направленным на своевременное и качественное выполнение календарно-тематического плана (графика);
- проверять и опирать соответствие записей в дневнике действительно выполненной практикантом работы;
- осуществлять систематический контроль над соблюдением практикантом правил техники безопасности, проводить обязательный инструктаж по технике безопасности;
- сообщать на кафедру о случаях нарушения практикантом трудовой дисциплины;
- оказывать помощь в сборе необходимых материалов для оформления отчета;
- по ходу практики проверять качество выполняемой работы студентами и завершать собранные материалы;
- по окончании практики дать письменную характеристику на каждого студента-практиканта на основе чего в дневнике ставить оценку.

Студенты при прохождении практики обязаны:

- явиться к месту практики в точно установленный срок и оформиться приказом, в случае отъезда к началу практики по уважительной причине срок прохождения практики продлевается;
- полностью выполнять правила внутреннего распорядка и требования трудового законодательства предприятия;
- точно и аккуратно выполнять указания руководителей практики;
- самостоятельно работать на рабочих местах в соответствии с календарно-тематическим планом;
- систематически вести дневник, который выдается выпускающей кафедрой, в котором отражена выполненная работа за день работы;
- своевременно составлять отчет о практике, сдать его на цикл и защитить.

Студенты, проходящие практику в отдаленных от университета местах, по необходимости встречаются с руководителем со стороны университета, отчитываясь о проделанной работе и обсуждая с ним собранные материалы.

По мере
После изучения
документы
Завершая
отдельным тем

Отчет о т
той части учеб
Практика
процессе обуч
оснасткой, изу
оборудования
которых студ
передаются ме
организаторск

Для нап
следующие исх
1. Характерист
2. Календарны
3. Дневник раб
4. Общие свел
руководител
5. Пожениель

Отчет о т
перечисленные

По рет
1. Титульный
ставит

2. Индивидуал
3. Оглавление
4. Введение,
5. Разделы ОС
6. Выводы и за
7. Характерист
8. Дневник пра

9. Список испо
ОСНОВНА
1. Общая хар
2. Организаци
3. Анализ раб
4. Охрана тру
5. Работа, вып

В кон
руководителе
Отчет

По ок
руководителе
непосредствен
Отчет д
и должен быт
чертежи, то
надписями

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ



II. ОТЧЕТ ПРАКТИКИ

По мере прохождения практики студент накапливает материал для составления отчета. После изучения литературы составляется библиографическая часть, группируются и подбираются документы.

Завершением самой практики является систематизация материала, накопленного по отдельным дням, оформление общего отчета по практике.

Содержание отчета

Отчет о прохождении практики является основным документом, определяющим качество той части учебного процесса для подготовки специалиста.

Практика студента имеет свои задачи для закрепления знаний, полученных студентами в процессе обучения на инженерно-технических специальностях, ознакомления с особенностями, изучение их технической характеристики, рабочих процессов и технологических оборудований в различных условиях работы предприятия и предприятия, учреждения на которых студенты проходят практику, а также овладение практическими навыками и передовыми методами труда. В процессе прохождения практики студенты приобретают опыт организаторской и исполнительской работы.

Для написания отчета студенту во время прохождения практики необходимо собрать следующие исходные данные:

1. Характеристика (отзыв) руководителя предприятия о работе практиканта.
2. Календарный план практики.
3. Дневник работы практиканта, заверенный руководителем.
4. (Книжка сведений о предприятии, наименование и адрес предприятия), Ф.И.О. директора и руководителя.
5. Пояснительная записка и соответствующая документация.

Отчет по практике должен включать разделы (по указанию руководителя практики), перечисленные в индивидуальном задании.

По результатам практики студентом готовится отчет, имеющий следующую структуру:

1. Титульный лист является первым листом отчета (номер страницы на титульном листе не ставит).
2. Индивидуальное задание на практику.
3. Оглавление отчета.
4. Введение.
5. Разделы ОСНОВНОЙ ЧАСТИ отчета.
6. Выводы и заключение.
7. Характеристика студента.
8. Дневник практики.
9. Список использованной литературы, Интернет-ресурсы.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ отчета может содержать следующие разделы:

1. Общая характеристика предприятия. Инструктаж по охране труда.
2. Организационная структура управления предприятия.
3. Анализы работы предприятия.
4. Охрана труда и техника безопасности на рабочем месте.
5. Работа, выполненная по индивидуальному заданию.

В конце отчета студент представляет дату и личную подпись. Отчет подписывается руководителем от предприятия и скрепляется печатью.

Отчет целесообразно обобщить выводами и заключениями.

Оформление отчета

По окончании практики студент-практикант составляет письменный отчет и сдает его руководителю практики от университета одновременно с дневником, подписанным непосредственным руководителем практики от предприятия, учреждения, организации.

Отчет должен быть написан рукой разборчиво, грамотно оформлен на листах формата А4 и должен быть подшит в скоросшивателе. Если в отчете имеются графики, рисунки, схемы, чертежи, то их выполняют аккуратно карандашом, с соответствующими обозначениями и подписями.

Для сдачи зачета студент должен представить рукописный отчет.

Для сдачи зачета студент должен представить руководителю практики оформленный рабочий дневник с собранными, во время практики в соответствии с заданием, материалами зачета.

График продолжения практики студента

[illegible]

Руководитель практики:

(подпись)

(поліца)
універсітэта)

УТВЕРЖДЕНО ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Грузоводител:

Дата _____

12.05.2024

1955.

14.05.25.

2528

16.05.25

19.8.25

23.05.25

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ



ДНЕВНИК (заполняется ежедневно)

Дата исполнения	Наименование выполняемых работ	Отметки рекомендателя от архивности
--------------------	--------------------------------	---

12.05.2025 От шарафки уличной
отки автобусов школьного
линии Токмакского
секторальной территории
кооперации организации
линии Токмакского сектора

13.05.25. Автобусы ИЕ-60 - туру-
сурского автобусного
терминала обр. 1000
корпус, 0.00.00.00.00.00
линии КПП-на

14.05.25. туру-сурского
линии КПП-на
туру-сурского автобусного
линии - 0.00.00.00.00.00
корпус, 0.00.00.00.00.00

15.05.25. Моторный сектор
корпус Токмакского
линии Токмакского

16.05.25. Моторный сектор
корпус Токмакского
линии Токмакского

19.05.25 Моторный сектор
корпус Токмакского
линии Токмакского

23.05.25 Токмакский
Секторальный сектор
корпус Токмакского

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

DO

на студента група.

77P-23

Студент Кочуров
2 курс (ФМФ)

(DHO)

Краткая характеристика студента (его личные качества, успеваемость):

Был издан в 1923 году
 в Москве издательством
 "Культурная революция"
 в 100 экземплярах.

Заключеніе о призначеніи брагъ.

См. также



1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677

(signature)

~~(руководитель и исполнитель)~~

Copyright © 2004 John Wiley & Sons, Ltd.

Зачислив с отводом по пунктам 1-4 статьи 112 Уголовного кодекса Российской Федерации в качестве обвиняемого, постановил:

УНИИ

предпр.

Oш-20

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И
НАУКИ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ



ОШСКИЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

Институт: УЗТ

ОТЧЕТ

По учебной практике

Место практики: ОШШ. МАУ Мекенеси

Студент гр.Ф.И.О: ТТН-123 Кожурбаев Т. Р. Фед

Сроки практики: с 12.05.2025 - 23.05.2025

Руководитель от университета: Патырдинов М.Р

Руководитель от предприятия: Жулежиков И. В. Мур

Ош-2025 г

Аннотация по муниципальному автотранспортному предприятию города Ош

1. Ошская троллейбусная линия была создана в 1977 году при управлении коммунального хозяйства.

2. В период с 1988 по 2001 годы находилась в составе Министерства транспорта и коммуникаций.

3. С 1 января 2002 года учреждена как муниципальное транспортное предприятие при мэрии города Ош.

4. С 16 февраля 2009 года начала функционировать как муниципальное автотранспортное предприятие при мэрии города Ош.

- Директор: Турдуев Саибжан Эркинбаевич.

- В настоящее время работают 187 человек.

- В настоящее время в парке имеется 30 троллейбусов.

5. В начале 2011 года с помощью Китая (государство «Ясин») было приобретено 57 автобусов, за счёт чего автопарк был пополнен.

- По маршруту №13 Кулатова – Новый автовокзал, общая длина маршрута — 26 км.

6. В октябре 2022 года из Узбекистана было получено 50 автобусов ISUZU.

На сегодняшний день они обслуживают маршруты №6, №9, №10, №53, включая новые маршруты.

- №1 маршрут троллейбуса: 14 троллейбусов,
- №2 маршрут троллейбуса: 12 троллейбусов,
- №12 маршрут: 2 автобуса,
- №13 маршрут: 14 автобусов обслуживают пассажиров на высоком уровне.

7. Общая установленная мощность — 1779 кВт, имеются 5 электроподстанций.

8. Существует два диспетчерских узла: Центральный диспетчерский узел управляет движением троллейбусов и автобусов. Обеспечена связь через телефоны.

9. На сегодня:

- Троллейбус по маршруту №1: 14 единиц,
- №2: 12 троллейбусов,

- №12: 2 автобуса,

- №13: 14 автобусов.

Из 57 полученных автобусов ЛиАЗ в рабочем состоянии — 18 единиц.

- 6 единиц находятся на лёгком ремонте (небольшие неисправности),

- 6 единиц нуждаются в капитальном ремонте (тяжёлое состояние).

В настоящее время маршрут троллейбуса №2 охватывает путь от Нового автовокзала до студенческого городка. На этом маршруте курсируют 12 троллейбусов.

Для улучшения городского общественного транспорта города Ош в рамках проекта при поддержке Правительства Кыргызской Республики и Европейского банка реконструкции и развития, 23

декабря 2014 года было подписано кредитное и грантовое соглашение.

На основе этого проекта:

В 2016 году было поставлено 30 автобусов,

- В 2017 году парк предприятия пополнился 23 новыми троллейбусами.

Техническое обслуживание:

- Автобусы проходят ТО-1 каждые 6–8 тысяч км,
- ТО-2 каждые 14–16 тысяч км.
- Каждый месяц: 2 автобуса проходят ТО-1 и 2 автобуса — ТО-2.
- Ежедневно проводятся мойка и уборка транспорта.

Контроль и выпуск:

- Утром и вечером механик проводит технический осмотр автобусов и троллейбусов,
- Все данные заносятся в журнал контроля.
- Водители допускаются к работе только при наличии разрешения от нарколога, после чего они также регистрируются в журнале и выпускаются на маршрут.

Тема: Пассажиропотоки и методы их изучения

План:

- 1) Подвижность населения
- 2) Основные понятия о пассажиропотоке
- 3) Методы обследования пассажиропотоков
- 4) Определение необходимого числа автобусов

Основой для разработки мероприятий по совершенствованию процесса транспортного обслуживания населения является информация об особенностях формирования общей и транспортной подвижности населения, о величине и направлениях пассажиропотоков, их изменения в пространстве и времени. Подвижностью населения называют количество поездок, приходящихся на одного жителя в год:

$$b = Q : N$$

где: Q – количество перевезенных пассажиров за год

N – численность населения города.

Существуют понятия потенциальной, реализуемой, абсолютной, пешеходной и транспортной подвижности.

При этом под подвижностью понимают число передвижений, которые приходится на одного человека за определенный промежуток времени (год, сутки, час «пик»). Передвижение людей представляет собой сложное социальное явление, формирующееся под влиянием множества разнообразных факторов. Существенное влияние на передвижение людей оказывают: уровень развития общественного производства, социальная структура общества; уклад жизни; географическая среда и характер расселения; развитие техники; информации и связи; бюджет свободного времени; культурно-бытовые и общественные запросы людей. Исследования показали, что подвижность населения как количественная мера передвижений зависит: от социально-культурного уровня перемещающихся жителей, от пространственно-временных характеристик, зон их проживания и работы. В каждом конкретно-исторических условиях существуют определенные факторы, влияющие на формирование показателя подвижности населения, приводящие к его росту или снижению.

Это, прежде всего изменение территориальных размеров населенного пункта, колебания доступности сообщений, совершенствование конструкций транспортных средств, изменения стоимости проезда.

В городах поездки населения подразделяются на следующие виды:

Ø Трудовые поездки, связанные с трудовой деятельностью населения

Ø Культурно-бытовые поездки, связанные с отдыхом, культурными развлечениями и бытовыми нуждами.

В пригородном сообщении добавляются поездки в загородную зону (на дачи, природу и т.д.)

Междугородние автобусные перевозки призваны обеспечить:

Ø Потребность городского населения в бытовых поездках на дальние расстояния (переезд на новое место жительства, посещение родных, поездки на ярмарки и т.д.)

Ø Поездки населения в курортные места

Ø Поездки служебного характера (командировки)

Ø Поездки молодежи на соревнования и студентов к местам жительства и учебы в период каникул

Ø Прочие поездки.

Пассажиropотоком называется количество пассажиров, которое фактически перевозится в данный момент времени на каждом перегоне автобусного маршрута или в целом на автобусной сети всех маршрутов в одном направлении в единицу времени.

Пассажиropотоки характеризуются:

Ø Мощностью, т.е. количеством пассажиров, проезжающих в определенное время через конкретное сечение маршрута или всей транспортной сети населенного пункта в одном направлении. Только имея данные о размере, направлении и распределении по территории пассажиропопотоков можно выбрать: трассу маршрутов, подобрать вид транспорта и тип подвижного состава, а также определить число транспортных средств.

Ø Напряженностью по отдельным участкам маршрута или в целом по его длине, а также количеством перевезенных пассажиров по каждому участку маршрута в единицу времени, в прямом и обратном направлениях движения автобусов.

Ø Объемом перевозок (Q), т.е. количеством перевезенных пассажиров в целом по маршруту или маршрутной сети в единицу времени в прямом и обратном направлениях. Пассажиропотоки изображаются в виде графиков, картограмм, эшор или фиксируют в таблицах.

Рис. Изменение пассажиропотоков

Как правило, пассажиропотоки не одинаковые по величине в различные часы суток, дни недели, месяцы и сезоны года, а также по участкам маршрутам и направлениям движения автобусов. Эшоры пассажиропотоков на транспортной сети города позволяют подобрать и рассчитать необходимое число транспортных средств по направлению движения.

Колебания пассажиропотоков по времени специфичны для различных видов автобусных перевозок:

Ø На внутригородских перевозках – пассажиропотоки резко колеблются по часам суток (возрастают в часы поездок населения на работу и с работы и уменьшаются в утренние, дневные и вечерние «не пиковые» часы)

Ø Для пригородных перевозок – характерны колебания пассажиропотока по дням недели, сезонам года (возрастание объема перевозок в субботные и вечерние дни, в летний период)

Ø Для междугородных перевозок – наиболее характерно увеличение пассажиропотока в весенне-летний период и спад в осенне-зимний периоды года.

Показателями изменения пассажиропотока являются коэффициенты неравномерности:

Ø коэффициент неравномерности пассажиропотока по времени:

$$K_v = Q_{\text{тах}} : Q_{\text{ср}}$$

Где: $Q_{\text{тах}}$ – максимальный часовой пассажиропоток (суммарный по направлениям), пасс.

$Q_{\text{ср}}$ – среднечасовой пассажиропоток (суммарный по направлениям), пасс.

Для средних городов $K_v = 1,5 \dots 2,0$.

Ø коэффициент неравномерности пассажиропотока по участкам маршрута:

$$K_{уч} = Q_{тах} : Q_{ср},$$

Где: $Q_{тах}$ – максимальный пассажиропоток наиболее загруженного участка маршрута или группы участков, пасс.
 $Q_{ср}$ – средняя напряженность пассажиропотока, пасс.
 $\emptyset$ коэффициент неравномерности пассажиропотока по направлениям;

$$K_n = Q_{ср.тах} : Q_{ср.мін},$$

Где: $Q_{ср.тах}$ – максимальный средний пассажиропоток за час в наиболее загруженном направлении, пасс.

$Q_{ср.мін}$ – минимальный средний пассажиропоток в обратном направлении, $K_n = 1,3 \dots 1,6$.

Соотношение длины маршрута (L_m) и средней дальности поездки пассажира ($l_{ср}$), определяет сменность пассажиров, характеризуемую коэффициентом сменности пассажиров, предназначенным для анализа эффективности использования автобусов на маршруте.

$$K_{см} = L_m : l_{ср}$$

Где: $l_{ср}$ – средняя дальность поездки пассажира

L_m – длина маршрута.

Средняя дальность поездки пассажиров изменяется и зависит от многих факторов:

- $\emptyset$ Размера и планировки города
- $\emptyset$ Протяженности и конфигурации автобусной сети
- $\emptyset$ Распределение маршрутов по сети
- $\emptyset$ Системы тарифов и др.

Различают среднюю дальность поездки как по видам перевозок (городские, пригородные, междугородные), так и по отдельным маршрутам, она может быть определена путем обработки материалов обследования пассажиропотоков.

Для выявления пассажиропотоков, распределения их по направлениям, сбора данных об изменениях пассажиропотоков во времени, проводятся обследования.

Методы обследования классифицируются по ряду признаков:

- $\emptyset$ По длительности охватываемого периода: систематические (ежедневно, еженедельно и т.д.), разовые (кратковременные).

Ø По ширине охвата: сплошные (одновременно по всей транспортной сети обслуживаемого района) в среднем 1 раз в 3 года; выборочный (по отдельным районам движения) 1 раз в квартал.

Ø По виду:

- а) анкетный метод (путем заполнения предварительно разработанных специальных опросных анкет)
- б) отчетно-статистический метод основывается на билетно-учетных листах и количестве проданных билетов
- в) талонный метод (путем выдачи учетчикам специально заготовленных талонов разных цветов)
- г) табличный метод (проводится учетчиками расположенными внутри автобуса возле каждой двери, путем заполнения заранее заготовленных таблиц)
- д) визуальный или глазомерный метод (путем сбора данных на маршрутах со значительным пассажирообменом, проводится визуально по бальной системе от 1 до 5 баллов). Им могут пользоваться водители или кондуктора.
- е) силуэтный метод – разновидность визуального (по 5-ти бальной системе, путем набора силуэтов по типам автобусов)
- ж) опросный метод – путем опроса учетчиком в салоне пассажиров, этот метод позволяет определить данные о корреспонденции пассажиров.

Рис.5 Методы изучения

спонденция поездок пассажиров - распределение поездок возимых пассажиров между начальными и конечными управлениями и прибытиями к месту назначения. Она позволяет установить пункт формирования пассажиропотока.

Методы автоматизированного обследования:

- а) неконтактный метод основывается на использовании фотоэлементов, эффективен только при строке раздельном входе-выходе пассажиров
- б) контактный метод основан по учету входящих и выходящих пассажиров по их воздействию на контактные ступеньки, связанные с дешифраторами.

Результаты обследования пассажиропотоков используют как для улучшения организации перевозок пассажиров на действующих маршрутах, так и для организации транспортной сети в целом. По материалам обследования можно установить и основные технико-эксплуатационные показатели работы автобусов: объем перевозок, пассажирооборот, среднюю дальность поездки пассажиров, наполнение автобусов и их число на маршруте, время рейса, пробег за время в наряде.

Для обеспечения оптимального наполнения подвижного состава, соответствующего колебаниями пассажирских потоков, должно меняться количество, вместимость и распределение подвижного состава по транспортной сети.

Организация транспортного процесса заключается, в первую очередь, в рациональном назначении числа работающих на

Количественный состав автомобильного парка определяется исходя из плана перевозок и производительности различных типов автобусов применительно к характеру перевозок как:

$$A_{\text{м}} = Q_{\text{сут}} : U_{\text{рд}},$$

Где: $Q_{\text{сут}}$ – объем перевезенных пассажиров за день.

$U_{\text{рд}}$ - производительность работы одного автобуса за день.

Потребное число автобусов при известном пассажиропотоке на наиболее загруженном участке маршрута в час «пик» может быть определено по формуле:

$$A_{\text{м}} = (Q_{\text{тах}} * T_{\text{об}}) : q_{\text{вм}}, (\text{ед.})$$

Где: $Q_{\text{тах}}$ – максимальная мощность пассажиропотока на наиболее загруженном участке маршрута в час «пик», пасс.

$T_{\text{об}}$ – время оборотного рейса, час.

$q_{\text{вм}}$ – вместимость автобуса, пасс.

Основными характеристиками работы автобусов на маршрутах являются частота (h) и интервал движения (I).

Частота движения – это количество автобусов, проходящих через остановку в одном направлении по одному маршруту за один час, и определяется по формуле:

$$h = A_m : T_{об}, (\text{авт/час})$$

$$\text{или } A_m = h * T_{об}, (\text{ед.})$$

Интервал движения – это время между автобусами, следующими по одному маршруту, в одном направлении, друг за другом и определяется по формуле:

$$I = (T_{об} * 60) : A_m, (\text{мин.})$$

$$\text{или } A_m = T_{об} : I, (\text{ед.})$$

Интервал движения зависит от мощности пассажиропотока и вместимости автобуса, представляет собой величину, обратно пропорциональную частоте движения:

$$I = 1 : h, (\text{час})$$

На участках с большим количеством маршрутов выявляют максимальную пропускную способность линии, остановочных пунктов и перекрестков, а также соответствующую ей максимальную провозную способность.

Под максимальной пропускной способностью линии понимается наибольшее количество автобусов, которое может быть пропущено в один час в одном направлении по одной ленте движения при

соблюдении полной безопасности движения, которая составляет 100-120 авт/час.

Под провозной способностью автобусной линии понимается максимальное количество пассажиров, которое может быть перевезено автобусами в течении одного часа в одном направлении (провозная способность одной автобусной линии, в зависимости от вместимости автобуса, находится в пределах 7-21 тыс. пасс/чел).

Наполнение автобуса в часы «пик» определяется количеством мест для сидения и количеством стоящих пассажиров, из расчета 3 человека на 1 м² свободной площади пола (максимальная допустимая норма 5 человек на 1 м²).

Аннотация по муниципальному автотранспортному предприятию города Ош

1. Ошская троллейбусная линия была создана в 1977 году при управлении коммунального хозяйства.

2. В период с 1988 по 2001 годы находилась в составе Министерства транспорта и коммуникаций.

3. С 1 января 2002 года учреждена как муниципальное транспортное предприятие при мэрии города Ош.

4. С 16 февраля 2009 года начала функционировать как муниципальное автотранспортное предприятие при мэрии города Ош.

- Директор: Турдуев Саибжан Эркинбаевич.

- В настоящее время работают 187 человек.
- В настоящее время в парке имеется 30 троллейбусов.

5. В начале 2011 года с помощью Китая (государство «Ясин») было приобретено 57 автобусов, за счёт чего автопарк был пополнен.

- По маршруту №13 Кулатова – Новый автовокзал, общая длина маршрута — 26 км.

6. В октябре 2022 года из Узбекистана было получено 50 автобусов ISUZU.

На сегодняшний день они обслуживают маршруты №6, №9, №10, №53, включая новые маршруты.

- №1 маршрут троллейбуса: 14 троллейбусов,
 - №2 маршрут троллейбуса: 12 троллейбусов,
 - №12 маршрут: 2 автобуса,
- ...
- №13 маршрут: 14 автобусов обслуживают пассажиров на высоком уровне.

7. Общая установленная мощность — 1779 кВт, имеются 5 электроподстанций.

8. Существует два диспетчерских узла: Центральный диспетчерский узел управляет движением троллейбусов и автобусов. Обеспечена связь через телефоны.

9. На сегодня:

- Троллейбус по маршруту №1: 14 единиц,
- №2: 12 троллейбусов,
- №12: 2 автобуса,