

## ТЕМА №8

### ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ТАКСИ

1. Общие сведения.
2. Методы изучения спроса на перевозки такси.
3. Размещение стоянок такси и их оборудование.
4. График работы автомобилей-такси.
5. Эксплуатационные показатели работы автомобилей – такси.
6. Пути повышения культуры обслуживания автомобилями – такси.

#### Вопрос 1

#### Общие сведения

**Такси – легковой автомобиль, оборудованный 1) распознавательным фонарем оранжевого цвета, который устанавливается на крыше автомобиля, 2) действующим таксометром, 3) сигнальным фонарем с зеленым и красным светом, расположенным в верхнем правом углу лобового стекла, и который 4) имеет нанесенные композиции из квадратов, расположенных в шахматном порядке на дверце автомобиля с левой и правой стороны и предназначенный для предоставления услуг по перевозке пассажиров и их багажа в индивидуальном порядке.**

**Автомобили – такси (АТ) не заменяют, а дополняют маршрутизированный городской транспорт, поскольку они используются главным образом при:**

- срочных поездках, требующих доставки пассажира «от двери к двери»;
- поездках пассажиров с багажом;
- перевозках в районы, где нет маршрутных городских перевозок или в те часы, когда они не осуществляются;
- поездках, требующих высоких скоростей движения.

Первые автомобили-такси появились в Лондоне в 1903 году.

Особенностью эксплуатации А-Т является высокая интенсивность их использования (13-14 ч в сутки с пробегом 200-300 км) в напряженных условиях городского движения. Поэтому к А-Т предъявляют повышенные требования по

надежности, долговечности и динамическим качествам.

Главным требованием в организации перевозок такси является быстрое предоставление А-Т пассажиру. Этого можно достигнуть:

- установив правильный режим работы А-Т на линии;
- распределив оптимально стоянки А-Т по территории города;
- организовав быстрое выполнение заказа на перевозку, принятого по телефону;
- обеспечив соответствие числа А-Т на линии спросу населения по часам суток.

**Организация обслуживания населения А-Т осуществляется путем:**

- **найма А-Т на стоянке.** Однако при этой системе обслуживания преимущества перевозок такси по сравнению с маршрутным транспортом полностью не реализуются, так как пассажиры затрачивают значительное время на подход к стоянке;
- **найма А-Т в пути следования.** Эта система позволяет: а) сократить холостой пробег А-Т, т.е. неоплаченный (без пассажиров); б) уменьшить затраты времени пассажиров по сравнению с подходом к стоянке и ожиданием прибытия сводных А-Т;
- **подачи А-Т по вызову** (срочному, предварительному, ночному; устному, письменному или по телефону). При этой системе обеспечивается высокий уровень обслуживания пассажиров, поскольку перевозка осуществляется непосредственно от пункта отправления к пункту назначения.

Проезд в легковых А-Т пассажиры оплачивают по показаниям таксометра.

**Таксометр – прибор, предназначенный для информирования пассажиров о стоимости поездки и регистрации параметров работы А-Т, определенных законодательством.**

Таксометр является средством измерительной техники и его конструкция должна соответствовать ДСТУ EN 50148-2001 "Таксометры электронные".

**В состав таксометра должны входить такие основные функциональные блоки:**

- **фискальный блок;**
- **механизм печати чеков контрольной ленты и отчетов;**
- **индикатор водителя – клиента;**

- **индикатор «свободно» (зеленого цвета);**
- **индикатор занято (желтого цвета) (индикаторы "свободно" и "занято" могут быть размещены в едином корпусе).**

В состав таксиметра может входить платежный терминал (устройство, предназначенное для выполнения процедуры авторизации с применением платежной карточки и, как правило, распечатывания документа при операции с применением платежной карточки.). Таксометр может иметь интерфейс для связи с внешними устройствами (в т.ч. с платежным терминалом).

Таксометр с неповрежденным и опломбированным кожухом обеспечивать сохранение информации в оперативной памяти (в той части, где хранятся данные описаний услуг и фискальная информация), в фискальной памяти и часах-календаре в случае короткого замыкания электрических контактов, доступ к которым возможен без распломбирования или повреждения кожуха фискального блока, а также при температуре окружающей среды - 40°C — 700°C.

**В соответствии с Правилами предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта №176 (п. 36 - 44) и дополнений к ним (№1184 от 26.09.2007 г.):**

- 1. Количество пассажиров, которые перевозятся в транспортном средстве, не должно превышать его пассажироместности.**
- 2. В салоне такси допускается перевозить:**
  - **вещи, которые свободно проходят через дверные отверстия автомобиля, не пачкают и портят салон и не мешают водителю управлять автомобилем и пользоваться зеркалами заднего вида;**
  - **собаку в наморднике при наличии поводка, при условии размещения ее на полу кузова, а при наличии подстилки для собаки на сиденье.**
- 3. В случае перевозки в такси нескольких пассажиров плата каждого из них рассчитывается делением общей суммы стоимости проезда на количество пассажиров, которые едут, пропорционально расстоянию поездки каждого.**
- 4. Водитель такси несет ответственность согласно законодательства за порчу или потерю принятого к перевозке багажа. За сохранение багажа, который перевозится пассажирами в салоне автомобиля, водитель ответственности**

не несет.

Во время перевозок такси пассажир обязан (п. 41 Правил + п. 157

Изменений):

- выполнять требования ПДД, правил №176;
- во время движения не отвлекать внимание водителя от управления транспортным средством;
- не курить и не открывать окна в салоне без согласования с водителем и другими пассажирами;
- после окончания поездки произвести с водителем полный расчет, а в случае остановки по своим нуждам – внести аванс за время ожидания по договоренности (если в течение этого времени пассажир не появился, перевозка считается законченной);
- оплатить в случае выхода со строя транспортного средства часть стоимости проезда согласно таксометра;
- осуществлять посадку и высадку с такси только после полной его остановки с правой стороны в направлении движения.

Водитель обязан (п. 42 Правил и п. 150 Изменений):

- выполнять требования ПДД, правил №176, правил тех. эксплуатации легкового автомобиля;
- придерживаться установленного законодательством режима труда и отдыха;
- во время посадки пассажиров открывать двери такси и багажника, проверять их закрытие;
- помочь пассажиру уложить его багаж;
- быть вежливым и внимательным к пассажирам;
- иметь с собой и предъявлять для проверки уполномоченным лицам предусмотренные законодательством документы;
- объяснять пассажирам порядок и размер оплаты проезда, называть показания таксометра вначале и в конце поездки, а также выдавать по требованию пассажира чек, соответствующий оплаченной стоимости проезда;

- осуществлять движение к пункту назначения, названного пассажиром, кратчайшим или предложенным пассажиром путем следования;
- передавать забытые вещи в местный стол находок;
- принимать меры для своевременной доставки пассажиров к месту назначения в случае выхода из строя транспортного средства.

**Водителю такси запрещается** (п. 43 Правил + п. 154 Изменений):

- отказывать пассажирам в обслуживании, кроме случаев, предусмотренных законодательством;
- перевозить группу пассажиров в количестве, превышающем пассажировместимости транспортного средства;
- устанавливать за проезд размер оплаты, которая не соответствует показаниям таксометра;
- перевозить в автомобиле острые и режущие предметы, огнеопасные, взрывчатые, отравляющие, едкие, наркотические вещества, огнестрельное оружие без чехлов и другие опасные предметы;
- выбирать пассажиров по выгоды направлений перевозки;
- предлагать осуществление поездки другим лицам без согласия пассажиров, находящихся в такси;
- осуществлять перевозку пассажиров, если в такси нет или не работает таксометр;
- во время движения такси с пассажирами есть, пить и курить;
- брать плату за время простоя в случае остановки в пути по вине водителя.

Водитель такси имеет право:

- отказывать в поездке пассажиру, который пребывает в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, нарушает общественный порядок, имеет при себе вещи, запрещенные к перевозке и которые могут запачкать салон автобуса;
- требовать от перевозчика создания условий для безопасной работ на маршруте, соблюдения режимов труда и отдыха водителей.

## Вопрос 2

### Методы изучения спроса на перевозки такси

Вопросы организации движения такси на линии представляют некоторую сложность, так как на их работу одновременно влияет множество случайных факторов:

- неравномерный по территории города спрос на перевозки;
- случайный характер направления поездки пассажиров;
- неизвестная заранее дальность поездки и время спроса на перевозку.

Поэтому по окончании очередной перевозки, водитель в поисках пассажира руководствуется лишь интуицией и практическим опытом (если А-Т не радиофицирован). Часто наблюдаемое скопление такси на одной стоянке, превышающее спрос, вынуждает водителей покидать стоянку в поисках пассажиров. В этих условиях работы сложно разработать четкие положения и правила по организации транспортного процесса. Они могут быть сформулированы лишь в виде отдельных рекомендаций для водителей по выбору целесообразного района следования и метода поиска пассажиров. С этой целью необходимо периодически выявлять спрос на перевозки. При этом **используют различные методы: учетный, статистический, анкетный, регистрационный, глазомерный.**

При **учетном методе** в карточке учета работы А-Т (рисунок 1) фиксируют показания спидометра в моменты посадки и высадки пассажиров, а также время движения и оплаченного простоя. Пользуясь этим методом, определяют:

1. число ездов ( $Z_e$ );
2.  $Z_e$  с 1, 2, 3, 4 пассажирами;
3. общий пробег ( $L_{общ}$ );
4. время работы такси на линии;
5. среднюю дальность ездки автомобиля с пассажиром,  

$$l_{cp} = \frac{4x3 + 3x4 + 2x1 + \dots + 3x4}{16};$$
6. степень использования салона А-Т ( $\gamma$ );
7. распределение спроса по часам суток;
8. количество пассажиров, перевезенных: со стоянок ( $Q_{cm}$ ); с линии ( $Q_l$ ); по

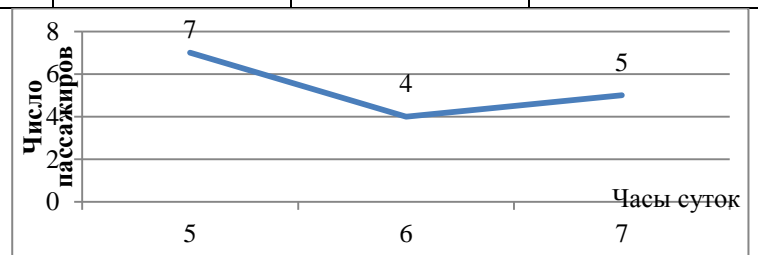
заказам ( $Q_3$ ); общее их количество ( $Q$ ),  $Q = Q_{ст} + Q_{л} + Q_3$ .

Дата « ____ » _____ 200__ г.	
№ автомобиля _____	
I. 1. Посадка пассажиров (пассажира)	
Показания спидометра _____	
Время (ч, мин) _____	
2. Оплаченный простой по времени с (ч, мин) _____	
	по (ч, мин) _____
3. Высадка последнего пассажира	
Показания спидометра _____	
Время (ч, мин) _____	
II. Посадка пассажиров (пассажира)	
Показания спидометра _____	
Время (ч, мин) _____	

Рис. 1. Карточка учета работы А-Т в городе

Например,  $600 = 100 + 200 + 300$ , т.е со стоянки перевозится 20% пассажиров, с линии - 30%, по заказу - 50%. Большой процент поездок пассажиров с линии указывает на недостаточное количество стоянок такси в городе. Процент ездки такси по заказам свидетельствует о степени популярности у населения этого вида услуг. Количество перевезенных пассажиров характеризует долю перевозок такси в общем пассажиропотоке. Например, объем перевозок ГПТ – 60000. Доля перевозок А-Т составляет 10%.

Ездка	Количество пассажиров	Расстояние поездки	$\gamma = \frac{q_{\phi}}{q_n}$	Часы суток	
1	4	3	$4/4 = 1$	5-5:20	7 пасс
1	3	4	$3/4 = 0,75$	5:30-6:05	
1	2	1	$2/4 = 0,5$	6:10-6:15	4 пасс
1	1	2	$1/4 = 0,25$	6:18-6:30	
1	1	5		6:32-6:50	
1	2	4		7:10-7:15	5 пасс
1	3	4		7:30-7:35	
<b><math>Z_e = 7</math></b>	<b><math>Q = 16</math></b>	<b><math>L_{общ} = 23</math> км</b>			



**Статистический метод исследования основан на систематической обработке и анализе первичных документов: путевых листов, диспетчерских отчетов и т.д.**

**При анкетном методе среди пассажиров (населения) (рисунок 2) и водителей распространяют специальные анкеты с определенным перечнем вопросов. Этот метод применяют преимущественно для изучения спроса на перевозки и предложений по улучшению качества обслуживания пассажиров.**

Месяц _____ Год _____ Город _____		
<b>Уважаемый пассажир!</b>		
Просим Вас дать ответы на следующие вопросы (нужное подчеркнуть или записать) и вернуть анкету		
Шифр	Вопросы	Предполагаемые ответы
01	Сколько раз в неделю Вы пользуетесь такси	1-2-3-4-5-6-7
02	Цель поездки	На работу, по делам службы Культурная (кино, театр, парк) Отдых (прогулка, выезд за город) Бытовая (магазин, рынок, детсад) Возвращение домой Прочие причины
03	Как производится наем такси	На стоянке В пути следования (поднятием руки) По заказу
04	Время, затраченное на наем такси, мин	До 5 мин      20...25 5...10        25...30 10...15       30...40 15...20        свыше 40
05	Район и время найма такси	
06	Район высадки	
07	Количество пассажиров в такси вместе с Вами	
08	Сколько раз в неделю Ваше желание воспользоваться такси не было удовлетворено из-за отсутствия такси	
09	Ваши пожелания по улучшению работы такси	

Рис. 2. Анкета изучения спроса на перевозки такси среди населения

**Регистрационный метод основан на учете в специальных формах (таблица 1) данных о прибытии и убытии А-Т и числе пассажиров в А-Т.**

**В результате обработки и анализа данных обследования получают те же данные, что и при учетном методе, дополнительно - распределение спроса по территории города.**



## Регистрационный метод изучения спроса на перевозки такси

№ п/п	Пункты стоянки и посадки пассажиров	Время прибытия на стоянку		Время посадки (выезда по вызову)		Показания спидометра при посадке или выезде по вызову	Количество перевезенных		Время платного простоя, мин	Пункты высадки пассажиров	Время высадки		Показания спидометра при высадке	Плата за поездку		Сумма на счетчике при подаче по вызову		Время переезда с одной стоянки на другую		Отметка контролера
		ч	мин	ч	мин		пас-сажиров	мест багажа			ч	мин		грн	коп	грн	коп	ч	мин	
1	Вокзал	7	50	7	55	40150	3	2	-	ул. Свердлова	8	10	165	1	70	-	-	-	-	
2	ул. Свердлова	8	15	8	15	165	1	-	-	пл. Чкалова	8	25	173	-	95	-	-	-	-	

**Глазомерный метод** предусматривает ведение контролерами учета прибытия и отправления такси и пассажиров со стоянок (рисунок 3).

(число)	(месяц)	(год)		
<p><b>КАРТОЧКА</b>  учета движения такси и пассажиров на стоянке _____  _____  (Ф.И.О. контролера)</p>				
Время, ч. мин	Такси		Пассажиров	
	Прибыло	Отправилось с пассажирами	Пришло на стоянку	Уехало в такси
С 6.30 до 6.35	10	10	20	15
С 6.35 до 6.40	15	15	15	20
С 6.40 до 6.45	20	17	20	20
С 6.45 до 6.50	15	16	25	25
С 6.50 до 6.55	20	14	22	22
С 6.55 до 7.00	13	11	18	13
И т.д.				
Итого:	93	83	120	115

Рис. 3. Карточка учета движения пассажиров и такси на стоянке

**Обработку учетных карточек** (рисунок 3) производят путем суммирования по колонкам всех сделанных отметок в течение получаса с записью данных в итоговой строке.

**Анализ полученных данных позволяет:**

- **рассчитать продолжительность простоя такси на стоянках;**
- **определить время ожидания такси пассажирами;**
- **установить колебания спроса на такси по часам суток.**
- **составить график движения такси данной стоянки (рисунок 4) и в целом для города (рисунок 5) по часам суток.**

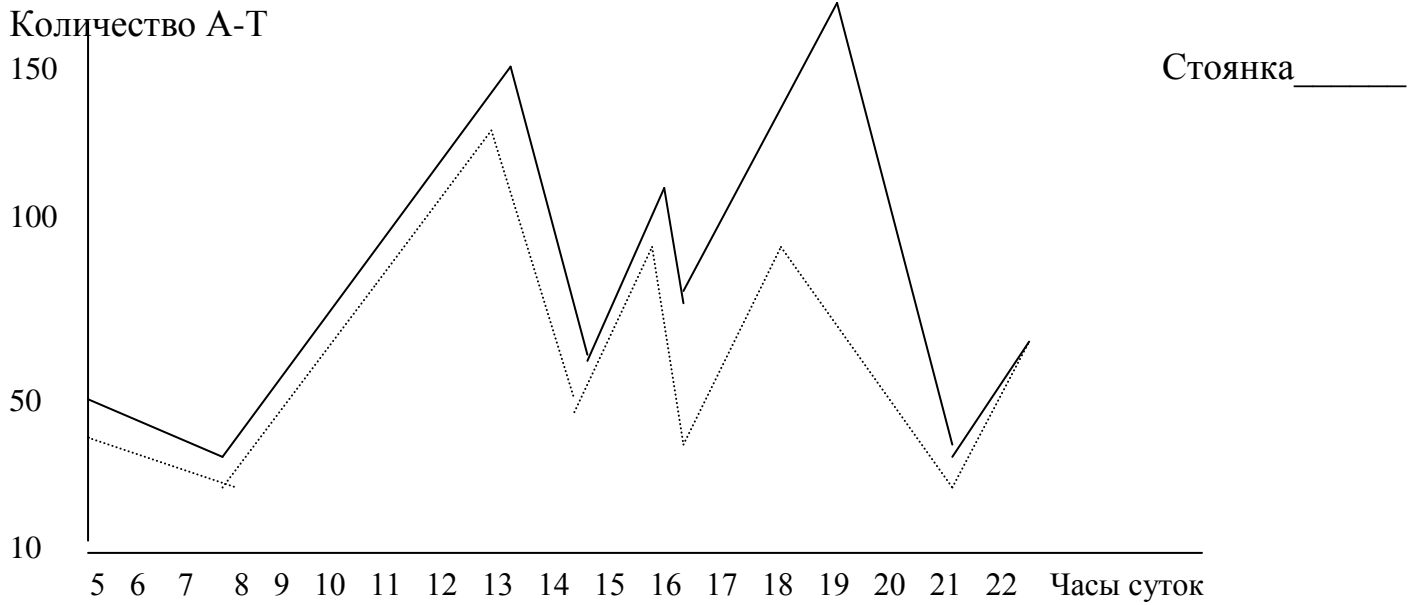


Рис. 4. График движения такси данной стоянки по часам суток

Условные обозначения:

- \_\_\_\_\_ - Прибыло машин.  
 ..... - Уехало с пассажирами.

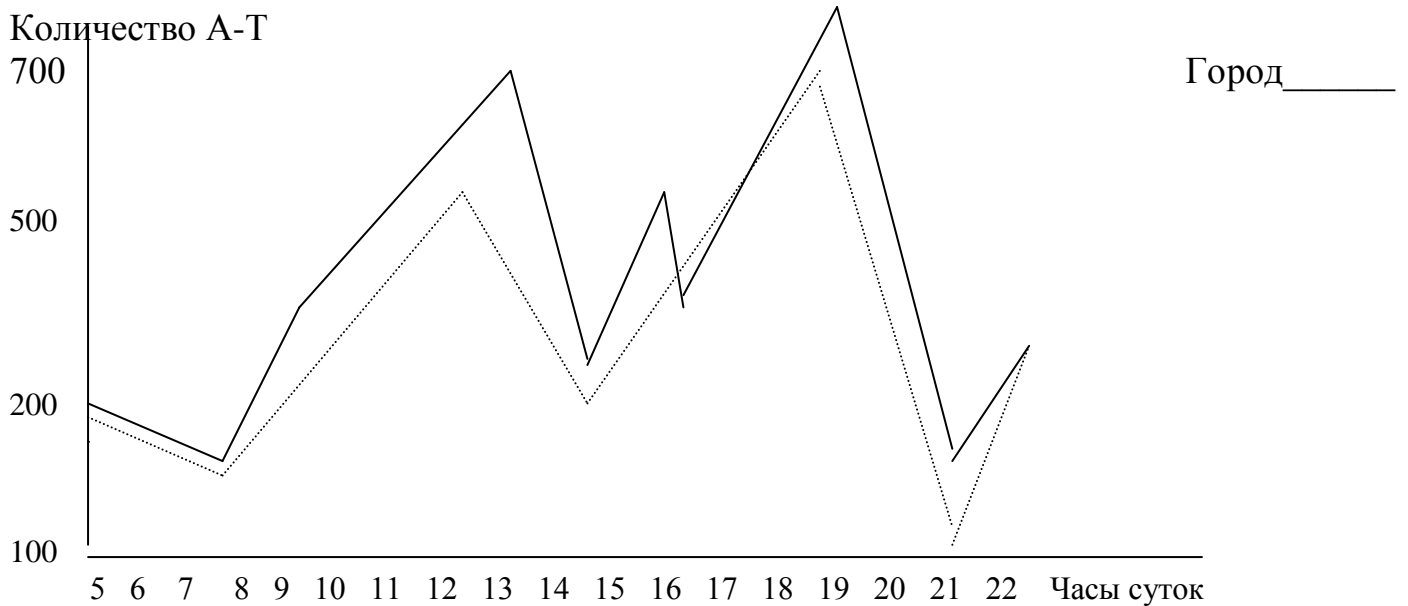


Рис. 5. График движения такси в целом по городу по часам суток

### Вопрос 3

#### **Размещение стоянок такси и их оборудование**

**Стоянка такси – место для остановки такси и посадки пассажиров, определенное соответствующими дорожными знаками.**

Стоянки такси устраивают в местах их наибольшего спроса. Чем больше число стоянок А-Т в городе, тем меньше пассажир тратит время на подход к стоянке, тем меньше холостых пробегов у А-Т и тем быстрее может быть организована подача А-Т по телефонному вызову.

Выбор места стоянки А-Т и расстановка на ней автомобилей должна обеспечивать наибольшие удобства для пассажиров:

- небольшие расстояния пешего передвижения (< 500 метров);
- отсутствие пересечений транспортных потоков;
- возможность быстрого выезда и установки автомобиля на стоянку с наименьшим количеством маневров и передвижений во время ожидания пассажира.

Количество стоянок определяется из расчета не менее одной на 2 км<sup>2</sup> территории города. Количество одновременно стоящих А-Т не должно превышать 5.

**Стоянки А-Т подразделяются по ряду признаков:**

- **По местонахождению – в городе, пригородной зоне, на вокзальной площади, у рынка, на театральной площади и др.**
- **По напряженности спроса на А-Т:**
  - с круглосуточным или периодическим спросом;
  - постоянные или временные;
  - с высокой (более 30 А-Т в час) и малой частотой прибытия и отправления А-Т с пассажирами.
- **По расположению – на площади, у тротуара, на осевой линии улицы, в обособленном месте и др.**
- **По расстановке А-Т – параллельно, перпендикулярно и под углом к направлению движения (рисунок).**

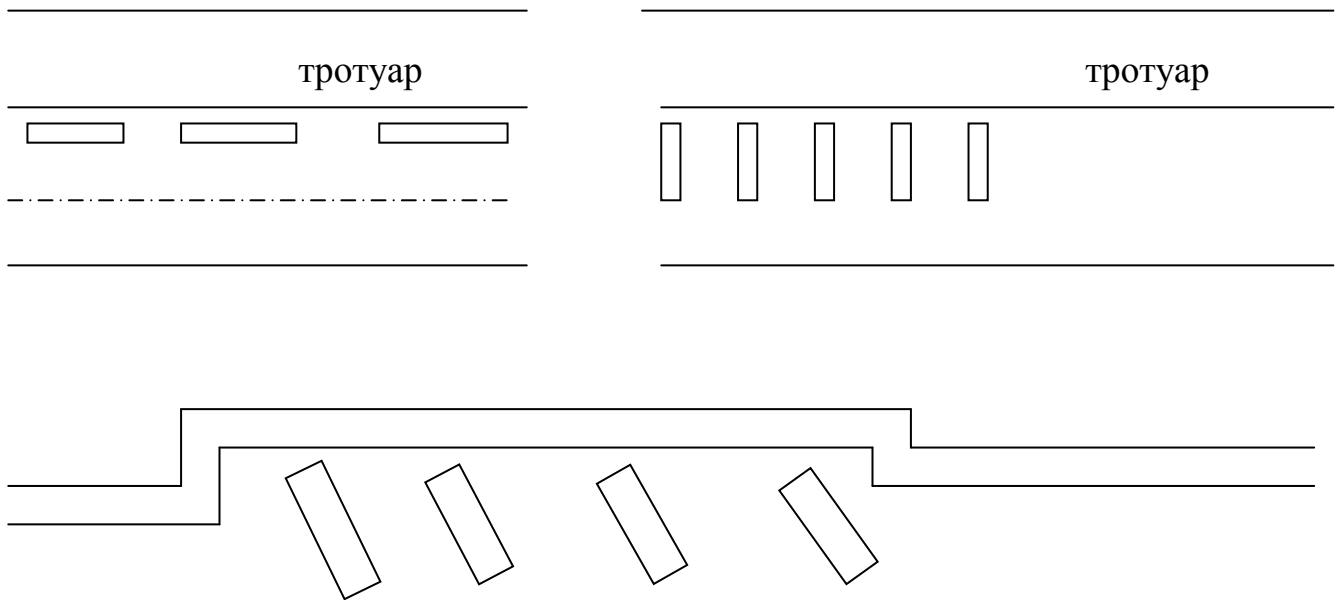


Рис. Расстановка А-Т на стоянках:

- а – параллельно тротуару, б - перпендикулярно тротуару,  
в – под углом к тротуару.

Для соблюдения очередности отправления автомобили подают по одному к месту посадки пассажиров. Очередность отправления автомобилей регулируется по принципу: первый прибывший на стоянку первым отправляется с пассажирами. При расстановке автомобилей параллельно направлению движения по мере отправления первого А-Т происходит перемещение остальных, что вызывает дополнительные и излишние пуски двигателей. При расстановке перпендикулярно тротуару, А-Т занимают большую часть проезжей части и мешают другим участникам дорожного движения. А-Т на стоянках обычно устанавливают под углом к направлению движения. В этом случае обеспечивается возможность быстрого выезда и установки автомобиля на стоянку с наименьшим количеством маневров.

Стоянки оборудуются трафаретами. На каждую постоянную стоянку заводится паспорт, где указываются наименование стоянки, ее адрес, дата организации, площадь стоянки и количество размещаемых такси, время работы, перечень оборудования. Стоянки А-Т освещаются в вечерний и ночной периоды времени, в том числе и световыми рекламами.

**Сеть стоянок такси – территориально определенная совокупность специально оборудованных стоянок, на которых такси пребывает во время ожидания пассажира.**

Сеть стоянок такси и требования, предъявляемые к их оборудованию, осуществляются местными государственными администрациями по согласованию с ГАИ.

Сеть стоянок А-Т устанавливается неравномерной по территории города. Наибольшее их количество должно быть:

- в районах с наибольшей плотностью застройки;
- в местах, где расположены вокзалы, стадионы, театры, парки, рынки.



## Вопрос 5

### Эксплуатационные показатели работы автомобилей – такси

1. **Общий пробег автомобилей-такси** ( $L_{\text{общ}}$ ) включает: платный пробег ( $L_{\text{пл}}$ ); нулевой пробег ( $L_0$ ); холостой пробег ( $L_x$ ), км:

$$L_{\text{общ}} = L_{\text{пл}} + L_0 + L_x \text{ или } L_{\text{общ}} = T_{\text{н}} \times V_{\text{э}}.$$

2. **Платный пробег** ( $L_{\text{пл}}$ ) включает пробег такси с пассажирами ( $L_{\text{пл}}^{\text{п}}$ ) и оплаченный пробег автомобилей-такси по вызову, т.е. пробег к месту подачи автомобилей-такси ( $L_{\text{пл}}^{\text{х}}$ ), км:

$$L_{\text{пл}} = L_{\text{пл}}^{\text{п}} + L_{\text{пл}}^{\text{х}} \text{ или } L_{\text{пл}} = T_{\text{н}} \times V_{\text{э}} \times \beta_{\text{пл}}.$$

3. **Коэффициент платного пробега:**

Коэффициент платного пробега является важным показателем работы А-Т на линии. Чем выше коэффициент платного пробега, тем эффективнее используются легковые А-Т.

$$\beta_{\text{пл}} = \frac{L_{\text{пл}}}{L_{\text{общ}}}.$$

4. **Коэффициент использования пробега:**

$$\beta = \frac{L_{\text{пл}}^{\text{п}}}{L_{\text{общ}}}.$$

5. **Время пребывания А-Т на линии** (исключая установленное время обеда водителя), мин:

$$T_{\text{м}} = t_{\text{дв}} + t_{\text{пр}}.$$

где  $t_{\text{дв}}$  - время движения, мин;  $t_{\text{пр}}$  – время простоя на линии, мин.



**6. Время простоя А-Т на линии включает, мин:**

- время простоя с включенным счётчиком, оплаченное пассажирами ( $t_{пл}^{сч}$ );
- время простоя по техническим неисправностям и по причинам уличного движения;
- время простоя на стоянках в ожидании пассажиров ( $t_{пр}^0$ ).

**7. Время полезного использования автомобиля-такси на линии, мин:**

$$T_{п} = t_{пл} + t_{пл}^{сч}.$$

где  $t_{пл}$  - время оплаченного пассажирами пробега, мин.

**8. Коэффициент использования линейного времени:**

$$\eta = \frac{T_n}{T_m}.$$

Чем выше коэффициент использования линейного времени, тем выше производительность автомобиля-такси.

**9. Средняя продолжительность одной поездки, мин:**

$$t_{ср} = \frac{t_{нл} + t_{нл}^{сч}}{Z_e}.$$

где  $Z_e$  – количество ездов А-Т с пассажирами.

**10. Показатель часовой эффективности использования автомобиля-такси:**

$$K = \frac{L_{пл}}{T_m}.$$

**11. Среднее наполнение автомобиля-такси, пасс:**

$$q_{ср} = \frac{Q}{Z_e}.$$

где  $Q$  – общее количество перевезенных пассажиров, пасс.

**12. Коэффициент наполнения:**

$$\gamma = \frac{q_{\text{ср}}}{q}$$

где  $q$  - номинальная пассажироместность, т.е. количество пассажирских мест, установленных технической характеристикой автомобиля.

**13. Средняя дальность поездки А-Т с пассажирами, км:**

$$l_{\text{ср}} = \frac{L_{\text{пл}}^{\text{п}}}{Z_{\text{е}}}$$

**14. Эксплуатационная скорость, км/час:**

$$V_{\text{э}} = \frac{L_{\text{общ}}}{T_{\text{м}}}$$

**15. Техническая скорость, км/час:**

$$V_{\text{э}} = \frac{L_{\text{общ}}}{t_{\text{дв}} + t_{\text{з}}}$$

где  $t_{\text{з}}$  - время задержек по причинам уличного движения, мин.

**16. Суточная выручка автомобиля-такси.** Она состоит из выручки, грн:

$D_{\text{пл}}$  – за платный пробег, грн:

$$D_{\text{пл}} = L_{\text{пл}} \times S_{\text{км}},$$

где  $S_{\text{км}}$  – тариф за 1 км пробега, грн;

$D_{\text{п}}$  – за каждую поездку (включение таксометра), грн:

$$D_{\text{пр}} = Z_{\text{е}} \times S_{\text{пос}},$$

где  $S_{\text{пос}}$  – тариф за 1 посадку, грн;

$D_{\text{пр}}$  – за платный простой, грн:

$$D_{\text{пр}} = t_{\text{пл}} \times S_{\text{ч}} \text{ или } D_{\text{пр}} = D - (L_{\text{пл}} \times S_{\text{км}} + Z_{\text{е}} \times S_{\text{пос}}).$$

где  $S_{\text{ч}}$  – тариф за 1 час простоя по просьбе пассажира, грн:

$$D = D_{\text{пл}} + D_{\text{пр}} + D_{\text{п}}.$$

17. Суточная производительность А-Т, пасс. км

$$P = L_{пл}^n \times q_{ср}.$$

18. Количество перевезенных пассажиров А-Т (годовой объем перевозок такси), пасс:

$$Q_{Г} = q_{ср} \times Z_e \times 365 \times A_{сс} \times \alpha_B \text{ или } Q_{Г} = \frac{N \times b \times \mu}{100},$$

где  $A_{сс}$  – списочное количество автомобилей-такси;  $\alpha_B$  - коэффициент выпуска автомобилей-такси;  $N$  - численность населения, тыс. чел;  $b$  - транспортная подвижность (количество поездок на 1 жителя в год);  $\mu$  – доля перевозок А-Т в общем объеме перевозок всеми видами транспорта ( $Q$ ), %:  $\mu = \frac{Q_2 \times 100}{Q}$ .

19. Транспортная подвижность при перевозках такси:

$$b = \frac{Q}{N} = \frac{q_{ср} \times Z_e \times 365 \times A_{сс} \times \alpha_B}{N}.$$

20. Производительность списочного А-Т в год, пасс:

$$W = 365 \times \frac{q_{ср} \times \beta_{пл} \times L_{общ} \times \alpha_B}{l_{ср}}.$$

21. Списочное количество А-Т, ед.:  $A_{сс} = \frac{Q_2}{W}$ .

## Вопрос 6

### **Пути повышения культуры обслуживания автомобилями – такси**

**Повышение культуры обслуживания населения А-Т связано с необходимостью:**

- 1. сокращения затрат времени населения на найм А-Т;**
- 2. повышения удобств и комфортабельности поездки;**
- 3. снижения стоимости поездки.**

**Сокращение затрат времени на найм А-Т связано с:**

- введением обязательной остановки водителем свободных А-Т по сигналу пассажира;**
- более частым размещением стоянок А-Т (сокращается время на подход к стоянке);**
- направленным выпуском А-Т из парков на определенные стоянки с повышенным спросом (сокращается время на ожидание прибытия свободных А-Т).**

**Повышение удобств и комфортабельности поездки достигается за счет:**

- внимательного отношения водителей А-Т к пассажирам во время их посадки в А-Т, укладки багажа и движения в пути;**
- ликвидации отказов в поездках со стороны водителей на короткие расстояния, в районы с минимальным спросом на А-Т и пригородную зону, за пределы городской черты;**
- сокращения числа посадок пассажиров в пути следования, особенно при отсутствии согласия (разрешения) основного пассажира;**
- использования наиболее комфортабельных автомобилей.**

**Оплата стоимости проезда должна производиться только по показаниям таксометра.**