**28.10.21 Учебная группа 3ТО**

**Преподаватель Кравцова Лариса Васильевна**

**МДК 02.02 Организация пассажирских перевозок и обслуживание пассажиров на автомобильном транспорте
Практическое занятие №7**

**Тема:** Обследование и изучение пассажиропотоков.

Цели занятия:

* образовательная – изучение пассажиропотоков
* воспитательная – воспитание грамотного специалиста автомобильного транспорта и интереса к выбранной специальности;
* развивающая – развитие умения анализировать полученную информацию;

Задачи занятия: Закрепление теоретических и приобретение практических навыков по определению пассажиропотока и пассажирооборота на маршруте.

Мотивация: полученные знания и умения необходимы для дальнейшего изучения МДК 02.02 и найдут практическое применение при трудоустройстве по специальности, в частности при организации перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

**Задание студентам:**

1. Усвоить методику определения пассажиропотока и пассажирооборота между остановками при движении автобуса в прямом и обратном направлениях.

2. Научиться определять пассажиропоток и пассажирооборот между остановками при движении автобуса в прямом и обратном направлениях.

3. Выполненное практическое задание отправить на электронный адрес kravcova200167@mail.ru до 30.10.2021.

**Практическое занятие №7**

**Тема:** Обследование и изучение пассажиропотоков

**Цель:** Закрепление теоретических и приобретение практических навыков по определению пассажиропотока и пассажирооборота на маршруте.

**Задание**:

1. Усвоить методику определения пассажиропотока и пассажирооборота между остановками при движении автобуса в прямом и обратном направлениях.

2. Научиться определять пассажиропоток и пассажирооборот между остановками при движении автобуса в прямом и обратном направлениях.

**Методические указания:**

1. Внимательно прочитать задание практического занятия.

2. Записать тему практического занятия, цель номер варианта. Вариант задания выдается преподавателем.

3. Выполнить контрольное задание согласно варианта.

После выполнения практических заданий студент должен **знать**: методику определения пассажиропотока и пассажирооборота между остановками при движении автобуса в прямом и обратном направлениях.

**Уметь:** определить пассажиропоток и пассажирооборот между остановками при движении автобуса в прямом и обратном направлениях.

**Краткие сведения и основные формулы:**

Пассажиропоток в целом по маршруту, в прямом и в обратном направлениях.

 пасс.;

 пасс.;

Дневной объем перевозок на маршруте по формуле:

, пасс

 - количество пассажиров, которые вошли в автобус в прямом направлении, пасс;

- количество пассажиров, которые вошли в автобус в обратном направлении, пасс.

Средний пассажиропоток между остановками:

, пасс.

где *а* – количество остановок на маршруте, ед.

Пассажирооборот между остановками при движении автобуса в прямом направлении:

 пасс.км;

 пасс.км; и т.д.

Пассажирооборот в прямом и обратном направлениях:

 пасс.км;

 пасс.км;

 пасс.км.

Среднее расстояние поездки одного пассажира:

км

Коэффициент сменности пассажиров на маршруте:



**Последовательность выполнения работы**

1. Согласно исходных данных заполнить таблицу 1.

2. Рассчитать:

2.1 Дневной объем перевозок на маршруте.

2.2 Пасажирообмен остановочных пунктов.

2.3 Суммарный пассажирообмен в прямом и обратном направлениях.

2.4 Количество выполненных пассажирокилометров по каждому остановочному пункту.

2.5 Суммарный пассажирооборот в прямом и обратном направлениях.

2.6 Дневной пассажирооборот по маршруту.

2.7 Среднюю длину поездки пассажира.

2.8 Коэффициент сменности пассажиров на маршруте.

3. Сделать выводы

Таблица 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Ф.И.О. студента | Вариант |
| 1 | 2 | 3 |
| 1 | Аверкина Е. А. | Вариант 1 |
| 2 | Аксёнов А. В. | Вариант 2 |
| 3 | Андруконис Р. О | Вариант 3 |
| 4 | Белимова Б. А | Вариант 4 |
| 5 | Бондаренко Е. С | Вариант 1 |
| 6 | Владимирова А. Д. | Вариант 2 |
| 7 | Дерюга Р. М. | Вариант 3 |
| 8 | Кравцова Е. А | Вариант 4 |
| 9 | Лепинский Р. А | Вариант 1 |
| 10 | Литовченко Н. А | Вариант 2 |
| 11 | Никитенко Н. Ю | Вариант 3 |
| 12 | Опарин С. А. | Вариант 4 |
| 13 | Попов Д. Н | Вариант 1 |
| 14 | Рытиков М. В. | Вариант 2 |
| 15 | Стёпин Р. С. | Вариант 3 |
| 16 | Тадеуш-Левин И.А | Вариант 4 |
| 17 | Тищенко О. О | Вариант 1 |
| 18 | Трубчанина Е. А. | Вариант 2 |
| 19 | Чепиль О. В | Вариант 3 |
| 20 | Юраш А. А | Вариант 4 |

.

**Вариант №1**

Маршрут №1

 Прямое направление

9. Вошло 10 пасс.

Вышло 40 пасс

7. Вошло 100 пасс

Вышло 300 пасс

6. Вошло 150 пасс

Вышло 200 пасс.

3. Вошло 300 пасс

Вышло 100 пасс

4. Вошло 50 пасс.

Вышло 150 пасс

1. Вошло 400 пасс

Вышло - 0

10. Вошло 0 пасс.

Вышло 250 пасс

8. Вошло 50 пасс.

Вышло 30 пасс

 1,0км

5. Вошло 10 пасс

Вышло 50 пасс

2. Вошло 100 пасс

Вышло 50 пасс

 0,8 км 1,5 км 0,5 км 0,9км 1,5 км

6. Вошло 300 пасс.

Вышло 200 пасс

 1,0 км 0,5 км

8. Вошло 100 пасс.

Вышло 20 пасс

 0,5 км

9. Вошло 30 пасс.

Вышло 10 пасс

7. Вошло 200 пасс.

Вышло 150 пасс

5. Вошло 90 пасс.

Вышло 60 пасс

3. Вошло 100 пасс.

Вышло 400 пасс

1. Вошло 0 пасс.

Вышло 100 пасс

4. Вошло 70 пасс.

Вышло 100 пасс

2. Вошло 50 пасс.

Вышло 200 пасс

10. Вошло 300 пасс.

Вышло 0 пасс

 Обратное направление

**Вариант №2**

Маршрут №2

 Прямое направление

9. Вошло 30 пасс.

Вышло 400 пасс

7. Вошло 250 пасс

Вышло 100 пасс

6. Вошло 300 пасс

Вышло 200 пасс.

3. Вошло200 пасс

Вышло 50 пасс

4. Вошло 400 пасс.

Вышло 200 пасс

1. Вошло 50 пасс

Вышло - 0

10. Вошло 0 пасс.

Вышло 400 пасс

8. Вошло 200 пасс.

Вышло 300 пасс

 0,5км

5. Вошло 400 пасс

Вышло 250 пасс

2. Вошло 100 пасс

Вышло 30 пасс

 1,2 км 0,6 км 0,6 км 0,9км 1,0 км

6. Вошло 200 пасс.

Вышло 350 пасс

 05 км 0,8 км

8. Вошло 200 пасс.

Вышло 100 пасс

 0,7 км

9. Вошло 400 пасс.

Вышло 50 пасс

7. Вошло 250 пасс.

Вышло 400 пасс

5. Вошло 300 пасс.

Вышло 350 пасс

3. Вошло 150 пасс.

Вышло 400 пасс

1. Вошло 0 пасс.

Вышло 80 пасс

4. Вошло 350 пасс.

Вышло 350 пасс

2. Вошло 100 пасс.

Вышло 220 пасс

10. Вошло 350 пасс.

Вышло 0 пасс

 Обратное направление

**Вариант №3**

Маршрут №3

 Прямое направление

9. Вошло 20 пасс.

Вышло 250 пасс

7. Вошло 100 пасс

Вышло 50 пасс

6. Вошло 90 пасс

Вышло 70 пасс.

3. Вошло 50 пасс

Вышло 40 пасс

4. Вошло 300 пасс.

Вышло 200 пасс

1. Вошло 200 пасс

Вышло - 0

10. Вошло 0 пасс.

Вышло 410 пасс

8. Вошло 50 пасс.

Вышло 120 пасс

 0,2км

5. Вошло 350 пасс

Вышло 100 пасс

2. Вошло 100 пасс

Вышло 20 пасс

 1,0 км 0,7 км 0,4 км 0,6км 0,4 км

6. Вошло 80 пасс.

Вышло 340 пасс

 0,5 км 0,8 км

8. Вошло 100 пасс.

Вышло 60 пасс

 0,6 км

9. Вошло 250 пасс.

Вышло 40 пасс

7. Вошло 160 пасс.

Вышло 220 пасс

5. Вошло 300 пасс.

Вышло 280 пасс

3. Вошло 220 пасс.

Вышло 350 пасс

1. Вошло 0 пасс.

Вышло 170 пасс

4. Вошло 270 пасс.

Вышло 200 пасс

2. Вошло 30 пасс.

Вышло 100 пасс

10. Вошло 350 пасс.

Вышло 0 пасс

 Обратное направление

**Вариант №4**

Маршрут №4

 Прямое направление

9. Вошло 50 пасс.

Вышло 120 пасс

7. Вошло 250 пасс

Вышло 280 пасс

6. Вошло 290 пасс

Вышло 310 пасс.

3. Вошло 30 пасс

Вышло 150 пасс

4. Вошло 300 пасс.

Вышло 250 пасс

1. Вошло 400 пасс

Вышло - 0

10. Вошло 0 пасс.

Вышло 290 пасс

8. Вошло 120 пасс.

Вышло 200 пасс

 0,6км

5. Вошло 100 пасс

Вышло 90 пасс

2. Вошло 200 пасс

Вышло 50 пасс

 0,5 км 0,8 км 0,3 км 0,7км 1,2 км

6. Вошло 350 пасс.

Вышло 270 пасс

 1,3 км 1,1 км

8. Вошло 280 пасс.

Вышло 100 пасс

 0,4 км

9. Вошло 350 пасс.

Вышло 40 пасс

7. Вошло 400 пасс.

Вышло 300 пасс

5. Вошло 120 пасс.

Вышло 90 пасс

3. Вошло 100 пасс.

Вышло 300 пасс

1. Вошло 0 пасс.

Вышло 450 пасс

4. Вошло 200 пасс.

Вышло 280 пасс

2. Вошло 30 пасс.

Вышло 200 пасс

10. Вошло 200 пасс.

Вышло 0 пасс

 Обратное направление

Решение

1. Определяем пассажиропоток между остановками при движении в прямом направлении:

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

2. Определяем пассажиропоток между остановками при движении в обратном направлении:

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

= \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

3. Пассажиропоток в целом по маршруту, в прямом и в обратном направлениях.

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

4. Определяем дневной объем перевозок на маршруте:

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

5. Определяем средний пассажиропоток между остановками:

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

6. Определяем пассажирооборот между остановками при движении автобуса в прямом направлении:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

7. Определяем пассажирооборот между остановками при движении автобуса в обратном направлении:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

8. Определяем пассажирооборот в прямом и обратном направлениях:

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

9. Определяем дневной пассажирооборот на маршруте:

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10. Определяем среднее расстояние поездки одного пассажира:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

11. Определяем коэффициент сменности пассажиров на маршруте:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Заполняем таблицу 1.

Таблица 1 – Пассажирообмен остановочных пунктов, пассажиропотоки, пассажирооборот на маршруте № \_\_\_\_

|  |  |
| --- | --- |
| Прямое направление | Обратное направление |
| №ост | *lПЕР*, км | Количество пассажиров (Q) | W, пасс.км | №ост | *lПЕР*, км | Количество пассажиров(Q) | W, пасс.км |
| вошло | вышло | проехало | вошло | вышло | проехало |
| 1 | - |  | - | - | - | 10 | - |  | - | - | - |
| 2 |  |  |  |  |  | 9 |  |  |  |  |  |
| 3 |  |  |  |  |  | 8 |  |  |  |  |  |
| 4 |  |  |  |  |  | 7 |  |  |  |  |  |
| 5 |  |  |  |  |  | 6 |  |  |  |  |  |
| 6 |  |  |  |  |  | 5 |  |  |  |  |  |
| 7 |  |  |  |  |  | 4 |  |  |  |  |  |
| 8 |  |  |  |  |  | 3 |  |  |  |  |  |
| 9 |  |  |  |  |  | 2 |  |  |  |  |  |
| 10 |  |  |  |  |  | 1 |  |  |  |  |  |
| Всего |  |  |  |  |  | - |  |  |  |  |  |

**Вопросы для закрепления:**

1. Пассажиропоток – это \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

2. Пассажирообмен – это \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

3. Пассажиропотоки могут быть:

1) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

2) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

3) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

4) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

5) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

6) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

7) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

8) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

4. Основные методы обследования пассажиропотоков:

1) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

2) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

3) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

4) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

5) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

6) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

7) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

5. Анкетный метод обследования пассажиропотоков – это \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

6. Условное обозначениекоэффициента неравномерности по направлению движения \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, формула определения \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

7. Значение коэффициента неравномерности по дням недели находится в следующих границах: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

8. Условное обозначение средней дальности поездки пассажира \_\_\_\_\_\_\_, формула определения \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, единица измерения \_\_\_\_\_\_\_\_\_.

9. Пассажиропотоки характеризуют \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10. Опросный метод обследования пассажиропотоков предполагает

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_