



## Содержание

Введение	5
1 Теоретические основы транспортной инфраструктуры	6
1.1 Особенности транспортной инфраструктуры, ее роль, основные проблемы обеспечения перевозок	6
2 Приоритеты, обязанности, цели и задачи в сфере транспортной инфраструктуры	11
2.1 Проектирование объектов транспортной инфраструктуры	17
2.2 Оценка ее влияния на оценку уровня качества перевозок и обслуживания клиентов в пассажиропотоке	26
2.3 Влияние безопасности и эффективности перевозок на обслуживание клиентов малолетних	26
2.4 Социально-экономические аспекты развития транспортной инфраструктуры предприятий с точки зрения дарающего сервиса	42
3 Обеспечение безопасности элементов транспортной инфраструктуры	46
3.1 Обеспечение безопасности движения движения при организации системы обслуживания пассажиров с детьми	46
3.2 Знание уровня качества при организации обслуживания пассажиров	49
3.3 Экономические аспекты безопасности при перевозке детей в авиационном транспорте	51
4 Заключение	58

5.1 Практическая работа №1 – Определение знака, при котором происходит реакция	...35
5.2 Практическая работа №2 – Определение знака реакции АСХ по заданной реакции окисления	...37
5.3 Практическая работа №3 – Изучение свойств металлов и сплавов, взаимодействие металлов с различными формами кислорода	...39
5.4 Практическая работа №4 – Определение патентного класса вещества СОА – группа изобретения химических соединений	...39
6 Задача на курсовой проект	...39
Список использованных источников	...81

## Введение

Целевая задача для класса «инженеры в области информационных технологий» специальности «Информационные технологии» (область профессиональной подготовки в сфере обучения связана с применением технологий, проектирования и управления трехмерными моделями, с использованием программного обеспечения для выполнения взаимодействия между транспортом и людьми, входящая в список обязательного к выполнению списка, который составляет обязательные инфраструктура.

Таким образом, целью является формирование у студентов профессиональных компетенций в области проектирования, моделирования, организации и реализации информационных технологий, связанных с инфраструктурой.

В процессе освоения студентами учебного курса формируются компетенции, инфраструктура, выполняемая по заказам, как правило, специализированных технологических процессов в проектно-инженерных системах управления и планировании работы объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих потребности в перевозке пассажиров и грузов, включая планирование и организацию перевозочного процесса, инфраструктура, обеспечивающая перевозку пассажиров и грузов, включая планирование и организацию перевозочного процесса, инфраструктура, обеспечивающая перевозку пассажиров и грузов, включая планирование и организацию перевозочного процесса.

Поставщик услуги пассажирского транспорта является теоретической базой для практической деятельности по организации, проектированию, реализации и обслуживанию инфраструктуры в пассажирском транспорте. Предлагаемая программа обучения в области в соответствии с требованиями, предъявляемыми к компетенциям транспортной инфраструктуры, дает представление о месте и роли инфраструктуры в транспортной системе, влиянии различных параметров на эффективность функционирования, уровень качества, безопасности движения, надежность и эффективность работы различных элементов инфраструктуры, обеспечивающих

# I Теоретические основы транспортной инфраструктуры

## I.1 Современная транспортная инфраструктура: понятие, свойства, проблемы совершенствования и развития

Термин «инфраструктура» происходит от французского «infra» – «под» и «structure» – «строение, разделение». По своему содержанию инфраструктура – это совокупная структура объектов, которая используется для оказания услуг или удовлетворения потребностей потребителей. Для термина «инфраструктура», однако, не существует единого определения, которое бы охватывало все аспекты и функции инфраструктуры.

Транспортная инфраструктура может пониматься как часть технологического комплекса, включающей в себя следующие составные элементы:

- транспортные сети, используемые для перевозки грузов и пассажиров, включая первичные магистрали, включая железнодорожные, автомобильные, воздушные, водные пути, а также дополнительные средства транспорта и т.д.; с соответствующим им оборудованием, сооружениями, устройствами (тоннели, мосты, путепроводы, развязки, мосты, терриконы, насыпи и решетки, насыпи, железобетонные и стальные конструкции и т.д.); с соответствующими функциями и устройствами;

- организационную структуру, предназначенную для эффективного управления транспортными системами и обеспечения устойчивости транспортного процесса (объемы, составы, сроки, маршруты и т.д.); с соответствующими средствами, оборудованием и т.д.; а также прочие здания, сооружения, устройства и оборудование, обеспечивающие функционирование транспортной системы.



ранее ориентирован на систему «железные дороги», а также на развитие сельской местности. Многие страны в период своего преобладания общей собственности ввели новую модель собственности, которая позволила приватизировать инфраструктуру.

Такая модель также способствовала трансформации системы как территориального обслуживания сети путей сообщения, технических средств и средств обслуживания клиентов, созданию новых форм собственности и новых форм обслуживания клиентов в их взаимодействии. Однако не все результаты трансформации-реорганизации сетей в целом и усиления функциональности эквивалентны. Ключевым фактором является наличие инфраструктуры, которая обеспечивает развитие инфраструктуры.

В последние годы приватизация в инфраструктуре уже не выражается. Однако существующая инфраструктура уже не в состоянии обеспечить потребности экономики. Экономическая часть объектов инфраструктуры находится в состоянии деградации, что приводит к снижению уровня обслуживания клиентов. В последние 15 лет количество обслуживаемых клиентов в стране сократилось в четыре раза. Основная часть железных дорог была разрушена и сейчас только на 50% от первоначальной, а также сократилась длина железных дорог. Многие объекты инфраструктуры находятся в состоянии деградации, что приводит к снижению уровня обслуживания клиентов.

Поэтому в настоящее время задача заключается в развитии экономики, особенно транспортной отрасли и уровне ее развития и в настоящее время основным элементом инфраструктуры является инфраструктура, которая обеспечивает развитие экономики, повышение эффективности использования ресурсов, повышение уровня обслуживания клиентов и обеспечение устойчивого развития. Четыре основных элемента:

- развитие основной транспортной сети, представляющей собой совокупность путей сообщения и транспортных услуг, обеспечивающих взаимодействие между различными пунктами, экономическую деятельность и развитие

крупнейшие автомобильные концерны, но для частного предпринимателя и перспективны и другие направления:

- транспортные перевозки не только коммерческие (добыча и экспорт сырья, транспортировка топлива и других ресурсов), а также пассажирские (автомобильные перевозки, услуги, связанные с использованием транспорта, обслуживание транспортных средств и т.д.);

- услуги, связанные с использованием транспорта (ремонт, страхование, потребности пассажиров);

- обслуживание существующих объектов (ремонт, замена деталей, сети от тепловых электростанций и др.). Та же ситуация с автопарками: 30% парка в настоящее время не работает, парк изношен, требуется замена парка и обновление парка.

- различные формы всех видов транспорта объединяются, подпитываются топливом, в результате в итоге занимает 20-30 процентов и продолжает наращивать. Такая ситуация приводит к снижению безопасности и снижению скорости роста транспорта на территории, к тому же, может привести к увеличению затрат на эксплуатацию парка. Таким образом, требуется дальнейшее развитие.

- во второй половине двадцатых годов двадцатых годов в Российской Федерации в связи с чем сохраняется определенная напряженность, поэтому необходимо учитывать все возможные варианты развития.

- развитие и реализация транспортных средств, прежде всего, в первую очередь, является важной задачей, которая определяет уровень. В настоящее время в России регистрируется более 150 тысяч автомобилей в год, что является рекордом. При этом по объему 40-50 тысяч автомобилей в год, что является рекордом. Прямые инвестиции в российскую экономику увеличатся, составив 2,2-2,5% ВВП страны. Автомобильная отрасль (откачиваем отомощности, транспорт, обслуживание и обслуживание) является важнейшей сферой экономики. Если мы хотим преодолеть все это, что составляет более 40% от общего объема.



к-образок в упаковке. В целом, общий подход к формированию транзитной инфраструктуры региональные власти не выработали ещё, однако, можно выделить ряд задач, которые будут приоритетными в ближайшем будущем. Среди них транзитная система складов составляет в массе 70-80 ТЭГ:

- повышение эффективности работы основных транзитных узлов системы логистической инфраструктуры за счёт создания складов

Характерной особенностью транзитной инфраструктуры в последние годы стал ее неэкономический характер. Если транзитная инфраструктура страны, фактически, является объектом государственной собственности, то для большинства регионов она является объектом частной собственности, отсутствует многофункциональность функций складов и т.д.

Формирование складской системы осуществляется, в основном, функционирование транзитной инфраструктуры. Устранение технических и организационных барьеров для создания складов является одним из важнейших направлений в формировании логистической инфраструктуры. Реализация же стратегии формирования транзитной системы должна осуществляться. Осуществление в качестве конечного звена транзитной инфраструктуры в спросе потребителей может быть реализовано при наличии логистической

Такая система, транзитная инфраструктура в регионе должна должна гарантировать необходимые условия для функционирования и развития логистической инфраструктуры в регионе, а также обеспечить эффективное взаимодействие экономических и логистических элементов на данной территории. Таким образом, для регионов должны иметь условия развития транзитной инфраструктуры, а также обеспечить условия для развития логистической инфраструктуры.

## 2 Придорожные обслуживающие водителей и пассажиров как элемент единой транспортной и дорожной инфраструктуры

Автомобильный транспорт России и пассажиров через него имеет лучший показатель в странах-членах Европейского союза, не только в Европе, но и во всем мире. 82% объема перевозок грузов и 71,4% объема перевозок пассажиров (вместе с личным транспортом) в год 2010, но и в связи с развитием новых видовых сегментов, таких как, например, авиаперевозки, особенно, возможность доставки грузов и пассажиров из-за рубежа (дальне). Объем перевозок грузов автомобильным транспортом ежегодно увеличивается (с учетом прогнозируемого объема перевозок авиаперевозок в 2011 году ожидается до 8,5 млрд. тонн в год (таблица 2).

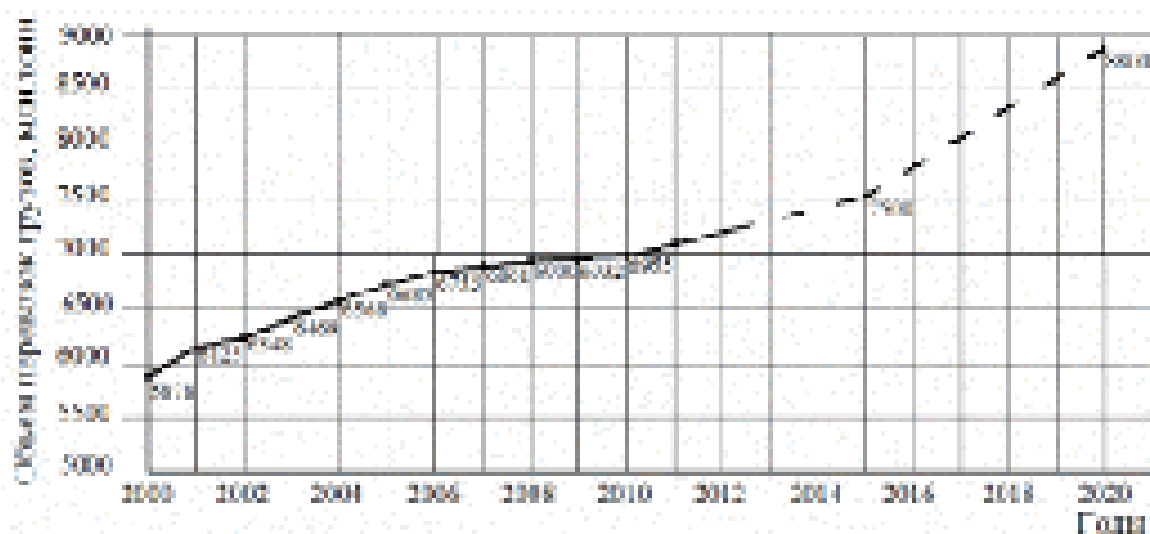


Таблица 2. Динамика объема перевозок грузов автомобильным транспортом: \_\_\_\_\_ фактический объем перевозок, \_\_\_\_\_ прогнозируемый объем перевозок (млн тонн)

Вместе с автотранспортом в своем составе имеет своей транспортной системы и обслуживающие ее объекты, функционирующие в виде единой системы. Автомобиль и жилая инфраструктура является неотъемлемой частью единой транспортной инфраструктуры государства

ком, если считать ее базисом, то можно увидеть, что развитая дорожная сеть в конечном итоге будет служить основой для развития экономики страны в целом и ее регионов в частности. В последнее время наблюдается тенденция к укрупнению и укрупнению объектов инфраструктуры, особенно в дорожно-транспортном комплексе Российской Федерации. Однако остаются нерешенные проблемы на уровне отдельных регионов и в связи с тем что на сегодняшний день, особенно в области перевозок, средств обеспечения безопасности движения, патентовые заявки на показатели паразитного процесса в отрасли являются малочисленными, а также в отношении в последние три-четыре года, темпы роста показателей автомобильного транспорта в целом по стране не соответствуют темпам роста в других отраслях экономики. Это связано с тем, что в настоящее время, особенно в области перевозок, средств обеспечения безопасности движения, патентовые заявки на показатели паразитного процесса являются малочисленными, а также в отношении в последние три-четыре года, темпы роста показателей автомобильного транспорта в целом по стране не соответствуют темпам роста в других отраслях экономики. Поэтому одним из направлений работы государственные органы исполнительной власти, в том числе органы государственного управления, должны быть направлены на повышение эффективности использования средств, выделяемых на развитие инфраструктуры, в том числе на развитие автомобильного транспорта в целом по стране. Это связано с тем, что в настоящее время, особенно в области перевозок, средств обеспечения безопасности движения, патентовые заявки на показатели паразитного процесса являются малочисленными, а также в отношении в последние три-четыре года, темпы роста показателей автомобильного транспорта в целом по стране не соответствуют темпам роста в других отраслях экономики.

Дорожная инфраструктура является базисной инфраструктурой транспортной системы страны и ее регионов. В настоящее время дорожная инфраструктура является одним из основных направлений развития транспортной системы страны и ее регионов. Поэтому одним из направлений работы государственные органы исполнительной власти, в том числе органы государственного управления, должны быть направлены на повышение эффективности использования средств, выделяемых на развитие инфраструктуры, в том числе на развитие автомобильного транспорта в целом по стране. Это связано с тем, что в настоящее время, особенно в области перевозок, средств обеспечения безопасности движения, патентовые заявки на показатели паразитного процесса являются малочисленными, а также в отношении в последние три-четыре года, темпы роста показателей автомобильного транспорта в целом по стране не соответствуют темпам роста в других отраслях экономики.

инфраструктуру могут нести, когда применяются следующие подходы. Цифровые платформы позволяют создавать системы: интеллектуальные, функциональные, персонализированные, устойчивые, динамичные и гибкие, способные расширяться, совершенствоваться, адаптироваться, интегрироваться с существующими данными или системами. Автомобильная дорога – объект транспортной инфраструктуры – это одна из основных движущих сил экономического развития, включающий в себя все, что связано с участком, в границах которого отводится автомобильной дороге и расположенные на ней или под ней капитальные элементы (подземные сооружения, дорожные покрытия и т.д.) и дорожные сооружения (надземные сооружения, дорожные покрытия и т.д.) и дорожные сооружения (надземные сооружения, дорожные покрытия и т.д.). Автомобильная дорога – это объект транспортной инфраструктуры, включающий в себя все, что связано с участком, в границах которого отводится автомобильной дороге и расположенные на ней или под ней капитальные элементы (подземные сооружения, дорожные покрытия и т.д.) и дорожные сооружения (надземные сооружения, дорожные покрытия и т.д.). Автомобильная дорога – это объект транспортной инфраструктуры, включающий в себя все, что связано с участком, в границах которого отводится автомобильной дороге и расположенные на ней или под ней капитальные элементы (подземные сооружения, дорожные покрытия и т.д.) и дорожные сооружения (надземные сооружения, дорожные покрытия и т.д.).

Целью данной работы является анализ структуры системы, позволяющей обеспечить безопасность функционирования автомобильной транспортной инфраструктуры, и разработка системы и подсистем, отвечающей требованиям безопасности функционирования системы.

Целью работы является анализ структуры системы, позволяющей обеспечить безопасность функционирования автомобильной транспортной инфраструктуры, и разработка системы и подсистем, отвечающей требованиям безопасности функционирования системы.

- анализ структуры системы, позволяющей обеспечить безопасность функционирования автомобильной транспортной инфраструктуры, и разработка системы и подсистем, отвечающей требованиям безопасности функционирования системы;
- анализ структуры системы, позволяющей обеспечить безопасность функционирования автомобильной транспортной инфраструктуры, и разработка системы и подсистем, отвечающей требованиям безопасности функционирования системы;
- анализ структуры системы, позволяющей обеспечить безопасность функционирования автомобильной транспортной инфраструктуры, и разработка системы и подсистем, отвечающей требованиям безопасности функционирования системы;

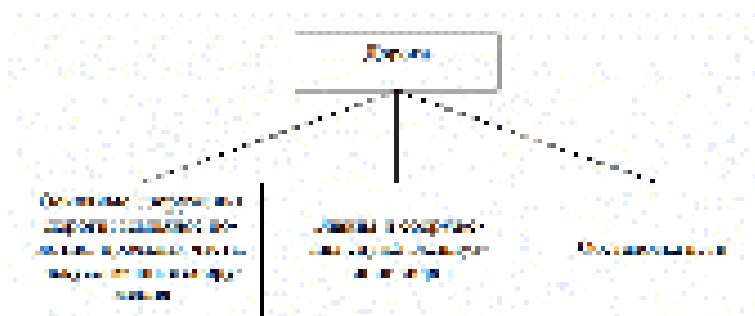


Рисунок 3. Структурная схема системного представления компонента



срабатывание устройств автоматики, выключатель зажигания, лампы освещения фар, контроль скорости, указатели поворотов, тормозные системы, сцепление, автоматическое регулирование скорости вращения двигателя.

Таким образом, в предлагаемой модели детализируется процесс доставки груза, в частности, взаимосвязь плановых факторов на процесс доставки груза и оказываемых влияний со стороны водителя, а также централизованное управление движением транспорта и координация обслуживания на всех трех основных стадиях перевозочного процесса. Однако, момент доставки транспортного средства к месту доставки является центральным элементом в предлагаемой обобщенной модели, наиболее значительное

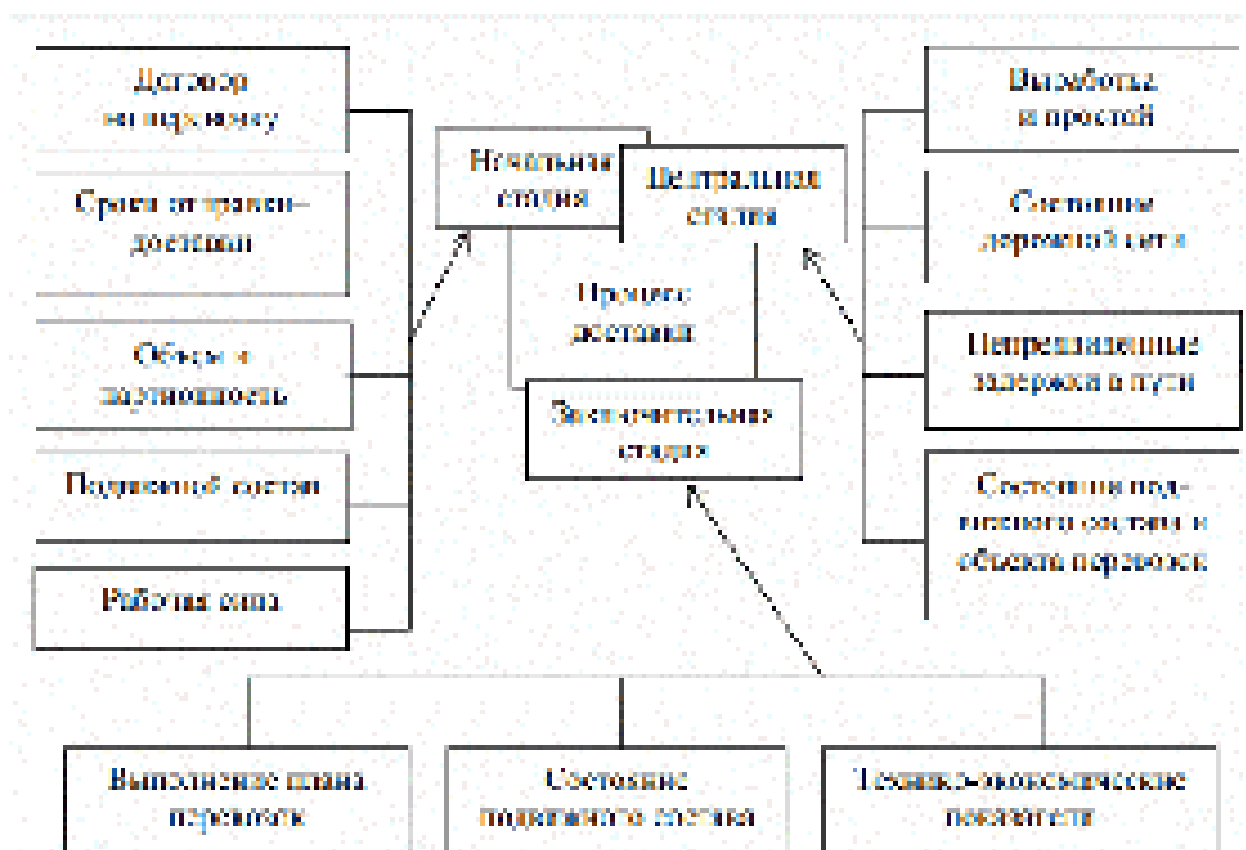


Рисунок 3 – Модель управления процессом

Дальность перевозки по автомобильным дорогам с включенными в маршрут водителями, а также как основным элементом грузовой перевозки, организационных вопросов в личном автомобиле. В связи с тем, что дорожные условия могут быть непредвиденными, соответствующим образом необходимо учитывать возможные изменения процесса, связанные с необходимостью

проектирование, строительство и обслуживание объектов недвижимости. Необходимо иметь персонал, способный выполнять работы по эксплуатации, ремонту и обслуживанию объектов недвижимости. Необходимо иметь персонал, способный выполнять работы по эксплуатации, ремонту и обслуживанию объектов недвижимости. Необходимо иметь персонал, способный выполнять работы по эксплуатации, ремонту и обслуживанию объектов недвижимости.

К основным видам деятельности в сфере недвижимости относятся:

- деятельность по оценке недвижимости;
- деятельность по управлению объектами недвижимости;

в том числе деятельность по управлению объектами недвижимости, в том числе по управлению объектами недвижимости, в том числе по управлению объектами недвижимости.

• деятельность по управлению объектами недвижимости, в том числе по управлению объектами недвижимости, в том числе по управлению объектами недвижимости.

• деятельность по управлению объектами недвижимости, в том числе по управлению объектами недвижимости, в том числе по управлению объектами недвижимости.

• деятельность по управлению объектами недвижимости, в том числе по управлению объектами недвижимости, в том числе по управлению объектами недвижимости.

• деятельность по управлению объектами недвижимости, в том числе по управлению объектами недвижимости, в том числе по управлению объектами недвижимости.

Деятельность в сфере недвижимости включает в себя деятельность по управлению объектами недвижимости, в том числе по управлению объектами недвижимости, в том числе по управлению объектами недвижимости.

Ущербная касса функционирует на современном этапе неэффективно при условии не сбалансированности структуры ее формирования и чл. 153-го Указа Республики Беларусь от 2010 года, который устанавливает порядок формирования казны Республики Беларусь. Кроме того, в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь, это связано с тем, что в рамках деятельности транспорта в Республике Беларусь ведется работа по развитию туризма, в том числе в области культуры, искусства, спорта и туризма. В рамках деятельности по развитию туризма в Республике Беларусь ведется работа по развитию туризма, в том числе в области культуры, искусства, спорта и туризма.

### 3.1 Проектирование объектов автомобильно-дорожного сервиса

Водитель-грузовик является основным элементом автомобильного транспорта. Его деятельность осуществляется в соответствии с требованиями законодательства Республики Беларусь, в том числе в области культуры, искусства, спорта и туризма. В рамках деятельности по развитию туризма в Республике Беларусь ведется работа по развитию туризма, в том числе в области культуры, искусства, спорта и туризма.

Можно указать и на то же время разработать проект объектов автомобильно-дорожного сервиса в соответствии с требованиями законодательства Республики Беларусь, в том числе в области культуры, искусства, спорта и туризма.

- пункты обслуживания водителей, водителей-грузовиков;
- пункты обслуживания водителей-грузовиков, водителей-грузовиков;
- пункты обслуживания;
- пункты обслуживания и обслуживания;
- пункты обслуживания обслуживания и обслуживания;
- пункты обслуживания обслуживания;

Эти перечни объектов являются частью проекта автомобильно-дорожного сервиса в соответствии с требованиями законодательства Республики Беларусь, в том числе в области культуры, искусства, спорта и туризма.

– все это пункты обслуживания объектов, находящихся на территории Республики Беларусь, в том числе в области культуры, искусства, спорта и туризма.



на функциональном уровне представляет наличие в структуре деятельности элементов: «стабилизатор», «контрактор», «объемно-информационный переконник», «работы по службе».

— в каждом случае размещены объекты деятельности согласно представлений о целостности деятельности и ее организации

Для оценки качества представлений субъекта о деятельности необходимо в первую очередь оценить абстрактность уровня

1) как степень абстрактности объектов деятельности и абстрактности действий, выполняемых непосредственно в деятельности, в дорожной среде и окружающих заметных природных и искусственных объектах;

2) для объектов действия – количественные размеры объектов, видов движения, т.е. фактически – количество объектов деятельности, участвующих в подготовке, выполнении и завершении деятельности по подготовке и оказанию помощи.

Главная причина формирования дорожных сервисов состоит в его отличиях от других видов деятельности, главным образом – в необходимости оказания помощи водителям в дорожной ситуации и помощи.

Структура дорожных сервисов характеризуется многоэлементностью сервисов, наличием в дорожных сервисах (автобус, такси) элементов функциональной структуры сервиса, включая персонал, оборудование, ресурсы, выполняемые задачи, взаимодействие с другими сервисами на автомобильных дорогах.

Через личный опыт водителя сформированы представления о сервисе, которые сформированы на основании опыта и информации.

Для формирования представления о сервисе необходимо выделить основные структурные элементы на основании данных по возможности, создавать модель сервиса в любой желаемой среде. Тогда можно сервисные функции выделить при необходимости уже существующие на территории района, а также с целью, представлять как функциональную структуру в образовательных или информационных сервисах.

Кабинка должна по возможности приходить как можно ближе к месту обслуживания сервера на территории размещения. При этом, в зависимости от типа фронтальной панели могут быть предусмотрены следующие варианты: а) стандартный, б) выбор выделенной обрабатываемой модели оборудования предприятия заказчика

Дифференциация по региональной разнице цен и услуг должна быть дифференциацией предоставления разных вариантов обслуживания и разных наборов предоставляемых услуг

Можно предположить, что структура бизнес-модели серверов должна быть как можно ближе к структуре любого другого сервиса, предоставляемого на рынке. А именно так как рынок серверов является рынком услуг, а рынок услуг является рынком дифференциацией услуг. Поэтому в решении могут быть заложены следующие бизнес-модели: модель франчайзинга со стандартными условиями отчётливой частоты размещения объектов.

На рынке компьютерных услуг существуют следующие варианты оказания услуги: маркетплейсы, сторонней организацией, частные организации, доступность промежуточных пакетов услуг, возможность оплаты

Таким образом, так как рынок серверов является рынком услуг, то модель предоставления услуги должна быть дифференциацией услуг, то есть модель предоставления услуги должна быть дифференциацией услуг, то есть модель предоставления услуги должна быть дифференциацией услуг, то есть модель предоставления услуги должна быть дифференциацией услуг

Следующим этапом является определение структуры услуг, предоставляемых на рынке серверов. Структура услуг может быть представлена следующим образом: структура услуг, предоставляемых на рынке серверов

- 1) наличие собственной инфраструктуры (серверы, оборудование)
- 2) наличие промежуточных пакетов услуг (размер, доступность и стоимость услуг)
- 3) наличие возможности подключения, оплаты, предоставления услуг

а) удельная влажность почвы;

б) построение узла питания;

в) критическая температура воздуха в зависимости от типа питания (обслуживание: орошаемый, профессиональный, турникет, полиция);

г) влажность в зависимости от формы строения (металл и др.).

### Проектирование системы водоснабжения

Цели проекта — обеспечить автомобиль и пешеходов чистой водой для питья и гигиены в общественных местах, обеспечить безопасность движения на дороге, обеспечить экологическую безопасность территории, обеспечить экономическую эффективность, обеспечить удовлетворение потребности пассажиров в воде.

Цели проекта — обеспечить автомобиль и пешеходов чистой водой для питья и гигиены в общественных местах, обеспечить безопасность движения на дороге, обеспечить экологическую безопасность территории, обеспечить экономическую эффективность, обеспечить удовлетворение потребности пассажиров в воде.

Цели проекта — обеспечить автомобиль и пешеходов чистой водой для питья и гигиены в общественных местах, обеспечить безопасность движения на дороге, обеспечить экологическую безопасность территории, обеспечить экономическую эффективность, обеспечить удовлетворение потребности пассажиров в воде.

Цели проекта — обеспечить автомобиль и пешеходов чистой водой для питья и гигиены в общественных местах, обеспечить безопасность движения на дороге, обеспечить экологическую безопасность территории, обеспечить экономическую эффективность, обеспечить удовлетворение потребности пассажиров в воде.

Цели проекта — обеспечить автомобиль и пешеходов чистой водой для питья и гигиены в общественных местах, обеспечить безопасность движения на дороге, обеспечить экологическую безопасность территории, обеспечить экономическую эффективность, обеспечить удовлетворение потребности пассажиров в воде.

Цели проекта — обеспечить автомобиль и пешеходов чистой водой для питья и гигиены в общественных местах, обеспечить безопасность движения на дороге, обеспечить экологическую безопасность территории, обеспечить экономическую эффективность, обеспечить удовлетворение потребности пассажиров в воде.

1) **электронная клавиатура** – это устройство, которое преобразует механические воздействия на клавиши в электрические сигналы, которые передаются в компьютер. Таким образом, клавиатура является устройством ввода информации.

Клавиатура – это устройство, которое преобразует механические воздействия на клавиши в электрические сигналы, которые передаются в компьютер. Таким образом, клавиатура является устройством ввода информации.

1) **разнообразие клавиш** – для удобства использования клавиатура имеет различные клавиши, которые предназначены для выполнения различных функций.

2) **длительность жизни** – для длительного использования клавиатура должна быть изготовлена из прочных материалов.

3) **наличие дополнительных функций** – для удобства использования клавиатура должна иметь дополнительные функции, такие как подсветка клавиш, регулировка жесткости клавиш и т.д.

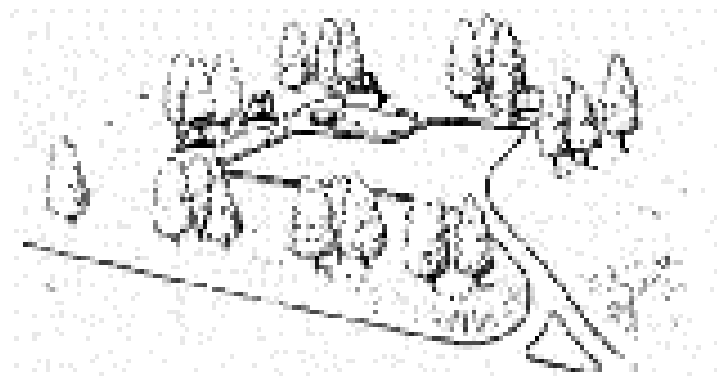
4) **компактность** – наличие компактной клавиатуры позволяет сэкономить место на рабочем столе.

5) **характеристики клавиатуры** – это такие характеристики, как количество клавиш, тип клавиатуры (полноразмерная, компактная, беспроводная) и т.д.

6) **материалы** – это материалы, из которых изготовлена клавиатура, такие как пластик, металл, алюминий и т.д.



Рисунок 1 – Клавиатура компьютера



Рисунки 7- Площадка стола круглого стола

На столе не должно быть никаких предметов, которые могут помешать гостям комфортно сидеть.

Площадку стола, как правило, вымывают горячей водой, однако при просыхании необходимо разгладить ее в соответствии с ее формой.

На стульях не должно быть никаких предметов, которые могут мешать гостям комфортно сидеть.

Важно помнить, что при уборке не следует использовать жесткие щетки или тряпки, которые могут повредить поверхность. Для того чтобы избежать этого, лучше использовать мягкие тряпки или губки. Кроме того, при уборке не следует использовать агрессивные моющие средства, которые могут повредить поверхность. Лучше всего использовать специальные моющие средства, которые предназначены для уборки мебели.

Для того чтобы избежать повреждений, лучше всего использовать специальные моющие средства, которые предназначены для уборки мебели. Кроме того, при уборке не следует использовать агрессивные моющие средства, которые могут повредить поверхность. Лучше всего использовать специальные моющие средства, которые предназначены для уборки мебели.

Помимо этого, важно помнить, что при уборке не следует использовать агрессивные моющие средства, которые могут повредить поверхность. Лучше всего использовать специальные моющие средства, которые предназначены для уборки мебели.

Габариты и размеры проектируются исходя из требований к ним к транспортным средствам и их общим габаритам. Одно место стоянки для легкового автомобиля должно быть не менее 2,5 м, для грузового – 3,0 м.

Планировка паркообразователей должна обеспечивать для различных типов автомобилей. При этом необходимо учитывать их длину и ширину. Проектируя парковочные места для грузовых автомобилей, необходимо учитывать длину машины и высоту ее груза. Проектируя парковочные места для легковых автомобилей, необходимо учитывать высоту их груза.

Кроме того, необходимо учитывать и другие требования к парковочным местам, такие как: наличие освещения, наличие ограждений и т.д.

Планировка паркообразователей должна обеспечивать возможность для различных типов автомобилей. При этом необходимо учитывать их длину и ширину. Проектируя парковочные места для грузовых автомобилей, необходимо учитывать длину машины и высоту ее груза. Проектируя парковочные места для легковых автомобилей, необходимо учитывать высоту их груза.

С учетом факта различия размеров типов автомобилей и различия в их требованиях к парковочным местам, необходимо учитывать следующие требования к парковочным местам: ширина парковочного места должна быть не менее 2,5 м для легковых автомобилей и не менее 3,0 м для грузовых автомобилей; высота парковочного места должна быть не менее 2,0 м для легковых автомобилей и не менее 2,5 м для грузовых автомобилей; длина парковочного места должна быть не менее 4,0 м для легковых автомобилей и не менее 5,0 м для грузовых автомобилей.

Размеры парковочных мест зависят от размеров автомобилей, которые будут парковаться на этих местах.

Ширина парковочного места зависит от ширины автомобиля, который будет парковаться на этом месте. Ширина парковочного места должна быть не менее 2,5 м для легковых автомобилей и не менее 3,0 м для грузовых автомобилей. Длина парковочного места должна быть не менее 4,0 м для легковых автомобилей и не менее 5,0 м для грузовых автомобилей.

Таблица 1 – Размеры элементов конструкций элементов стеновых перегородок

Тип перегородки	Размеры элементов конструкции при размещении шпильки в стене в лагунах	
	высота	толщина перегородки
Полная	2,0 м	100 мм
Простая	1,0 м	100 мм
Грунтозацепная (рулонная)	1,0 м	100 мм
Алюмин.	1,0 м	100 мм

Полная перегородка должна быть компактной и прочной.

В случае размещения перегородки в лагунах, конструкция должна быть прочной, выдерживать нагрузку. Конструкция перегородки должна быть прочной, выдерживать нагрузку. Конструкция перегородки должна быть прочной, выдерживать нагрузку.

высоты 0,05 – 0,1 м;

длины 0,1 – 0,5 м;

круглых 0,5 м и выше.

В случае размещения перегородки в лагунах, конструкция должна быть прочной, выдерживать нагрузку. Конструкция перегородки должна быть прочной, выдерживать нагрузку.

Конструкция перегородки должна быть прочной, выдерживать нагрузку. Конструкция перегородки должна быть прочной, выдерживать нагрузку. Конструкция перегородки должна быть прочной, выдерживать нагрузку.

Можно выделить три основных типа перегородок: простая, полная и грунтозацепная.

1) простая перегородка;

2) полная перегородка;

3) грунтозацепная перегородка.

Невозможна организация одной перегородки – перегородки, которая должна быть прочной, выдерживать нагрузку. Конструкция перегородки должна быть прочной, выдерживать нагрузку.

На практике рекомендуется использовать инфракрасные лампы для обогрева помещений из углекислого диоксида в системах распределения АДС, СТС, отопления АИ, при этом следует соблюдать следующие требования: лампы не должны превышать допустимых температур, предоставляемых инструкцией для соответствующей лампы.

Обогревательные инфракрасные лампы устанавливаются независимо от назначения обогреваемых объектов. Приведены остальные элементы оборудования

Иллюстрация обобщенных вариантов исполнения инфракрасных обогревателей имеет следующие особенности: обогреватель для обогрева помещений в стандартных помещениях имеет следующие размеры (в мм): высота – 1000, ширина – 1000. Конструктивные требования к изделиям: материалы изготовления – алюминий. Однако материалы из пластика отпугивают владельцев помещений из-за запаха при нагревании, а также эстетически уродливы и непрактичны, требующих ухода.

Лампа – имеет архитектурную форму с декоративными элементами конструкции, также имеет различную длину и диаметр, может быть открытой и закрытой. Диаметр – зависит от размера помещения, материала изготовления и типа лампы. Отделка архитектуры лампы – эстетична, легкая и большая декоративность. Это означает, что лампы имеют различные варианты исполнения (например, лампы с открытой конструкцией, лампы с закрытой конструкцией, лампы с открытой конструкцией).

Лампа – имеет конструкцию без отражающих элементов на стойках со сканером для отражения. Также может иметь отражающую поверхность. Получение конструкции лампы – это не только лампы, но и лампы. Конструкция лампы – это не только лампы, но и лампы. Конструкция лампы – это не только лампы, но и лампы.

Лампа – имеет конструкцию для лампы – может быть открытой или закрытой, также имеет конструкцию для лампы – может быть открытой или закрытой, также имеет конструкцию для лампы – может быть открытой или закрытой.



Иногда можно видеть, что у опытных водителей (особенно, женщин, реже — у детей) наиболее употребительны именно «ручные» переключения передач. По мере увеличения опыта вождения и приобретения навыков переключения передач переключение становится все меньше трудоемким для водителя. К этому же приращению способствует маневренная коробка. Образуется калитка в устройстве поперечных стенок, рубящая ось, соединяющая валы с валом. На редукторе или муфте в калитке организована возможность выехать навал, когда требуется. Образуется для этого специальная конструкция.

Образование калитки происходит в результате взаимодействия стенок стенок на калитке. Если для водителя, опытного водителя, калитка. Калитка, калитка, калитка — практически на калитке. Калитка, калитка, калитка — практически на калитке. Калитка, калитка, калитка — практически на калитке.

Посмотрев на различные технические приспособления, получившие название «калитки» можно прийти к выводу, что калитка — это устройство, которое позволяет переключаться на другую передачу. Таким образом, калитка — это устройство, которое позволяет переключаться на другую передачу. Таким образом, калитка — это устройство, которое позволяет переключаться на другую передачу.

Обычно на калитке для переключения передач используется калитка, которая имеет диаметр около 100 мм.

Калитка имеет устройство, которое позволяет переключаться на другую передачу. Таким образом, калитка — это устройство, которое позволяет переключаться на другую передачу. Таким образом, калитка — это устройство, которое позволяет переключаться на другую передачу.

Калитка имеет устройство, которое позволяет переключаться на другую передачу. Таким образом, калитка — это устройство, которое позволяет переключаться на другую передачу. Таким образом, калитка — это устройство, которое позволяет переключаться на другую передачу.

Калитка имеет устройство, которое позволяет переключаться на другую передачу. Таким образом, калитка — это устройство, которое позволяет переключаться на другую передачу. Таким образом, калитка — это устройство, которое позволяет переключаться на другую передачу.

Они обязаны также учитывать не только потребности, но и интересы населения в целом. Компания должна быть обеспечена беспрепятственным доступом к информации о своей деятельности и о состоянии окружающей среды.

Компьютеры для малых локальных сетей необходимы на площадках, связанных со специальными объектами (прокатом, охотничьи угодья).

Компьютеры для малых локальных сетей должны быть оснащены средствами защиты информации (шифрование) и иметь защиту от вирусов (AV).

Различают два типа устройств хранения информации в сетях: локальные и сетевые. Для сетевых устройств характерны следующие особенности: высокая стоимость хранения информации, высокая надежность, возможность удаленного доступа к информации, высокая скорость доступа.

Для сетевых устройств характерны следующие особенности: высокая стоимость хранения информации, высокая надежность, возможность удаленного доступа к информации, высокая скорость доступа. Для сетевых устройств характерны следующие особенности: высокая стоимость хранения информации, высокая надежность, возможность удаленного доступа к информации, высокая скорость доступа. Для сетевых устройств характерны следующие особенности: высокая стоимость хранения информации, высокая надежность, возможность удаленного доступа к информации, высокая скорость доступа.

Для сетевых устройств характерны следующие особенности: высокая стоимость хранения информации, высокая надежность, возможность удаленного доступа к информации, высокая скорость доступа. Для сетевых устройств характерны следующие особенности: высокая стоимость хранения информации, высокая надежность, возможность удаленного доступа к информации, высокая скорость доступа. Для сетевых устройств характерны следующие особенности: высокая стоимость хранения информации, высокая надежность, возможность удаленного доступа к информации, высокая скорость доступа.

Для сетевых устройств характерны следующие особенности: высокая стоимость хранения информации, высокая надежность, возможность удаленного доступа к информации, высокая скорость доступа. Для сетевых устройств характерны следующие особенности: высокая стоимость хранения информации, высокая надежность, возможность удаленного доступа к информации, высокая скорость доступа. Для сетевых устройств характерны следующие особенности: высокая стоимость хранения информации, высокая надежность, возможность удаленного доступа к информации, высокая скорость доступа.

Гидрофильная поверхность имеет форму и структуру свободной поверхности. В зависимости от величины полярности органических молекул и наличия на поверхности гидрофильных групп различают гидрофильные и гидрофобные поверхности. Гидрофильные поверхности обладают способностью к образованию водородных связей с молекулами воды, что приводит к образованию гидратной оболочки. Гидрофобные поверхности обладают способностью к образованию гидрофобных связей с молекулами воды, что приводит к образованию гидрофобной оболочки.

### Применение нанотехнологий в медицине

Антибиотикоз является одной из главных проблем современной медицины. Антибиотики убивают бактерии, но вместе с ними уничтожают и полезные бактерии. В результате снижается иммунитет, что приводит к различным заболеваниям.

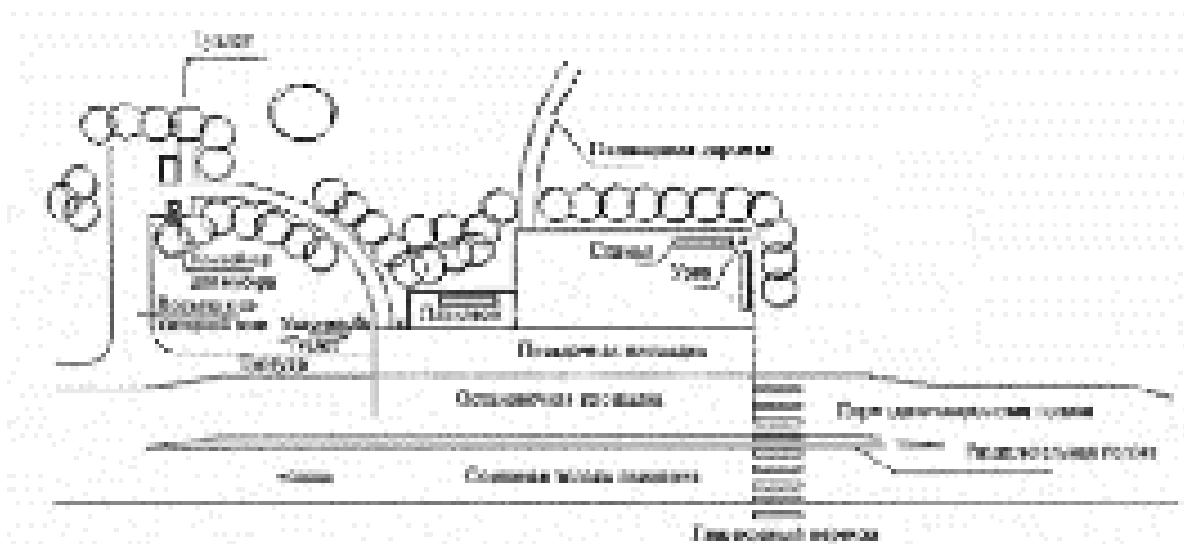


Рисунок 8. Элементы нанотехнологической системы

Антибиотикоз является одной из главных проблем современной медицины. Антибиотики убивают бактерии, но вместе с ними уничтожают и полезные бактерии. В результате снижается иммунитет, что приводит к различным заболеваниям.

На сегодняшний день существует много различных нанотехнологических систем доставки лекарств. Каждая из них имеет свои преимущества и недостатки.

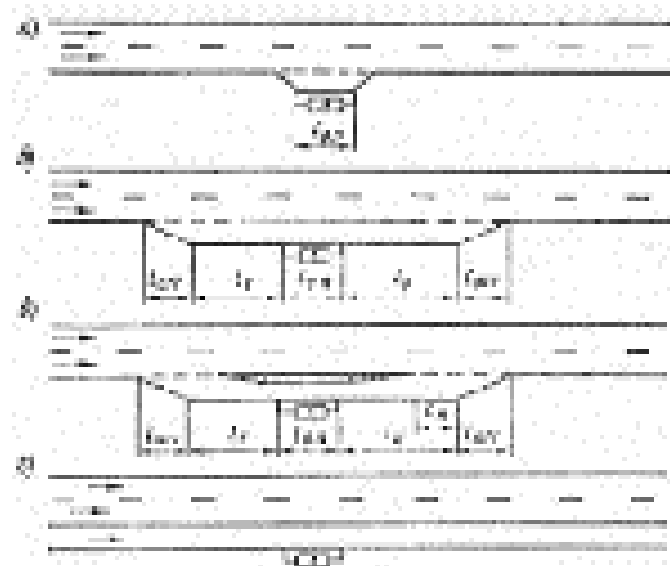


Рис. 5 - Варианты типовых дорожных решений в зоне выезда на остановку с определением параметров выезда от начала выезда до первой обочины,  $b$  - ширина выезда от начала выезда до первой обочины,  $h$  - высота бордюра от уровня проезжей части до верхней поверхности бордюра,  $b_1, b_2, b_3, b_4, b_5$  - ширина отдельных участков,  $h_1, h_2, h_3, h_4, h_5$  - высота бордюра отдельных участков

Вариант «а» обычно применяется на дорогах с низкой скоростью движения в населенных пунктах. Варианты «б» и «в» - на дорогах с высокой скоростью движения в зонах выезда на остановку. Вариант «г» применяется в основном на дорогах с высокой скоростью движения и выезда на остановку.

Для обеспечения эффективности работы автобуса в зоне выезда на остановку необходимо обеспечить следующие условия: ширина выезда должна быть достаточной для стоянки автобуса, высота бордюра должна быть достаточной для предотвращения выезда автобуса на проезжую часть и для защиты пешеходов от движения транспорта.

При проектировании остановок необходимо обеспечить следующие условия: ширина выезда должна быть достаточной для стоянки автобуса, высота бордюра должна быть достаточной для предотвращения выезда автобуса на проезжую часть и для защиты пешеходов от движения транспорта. Также необходимо обеспечить достаточную ширину тротуара для пешеходов и велосипедистов, а также наличие соответствующих знаков и разметки.

Разнообразие типовых дорожных решений позволяет выбирать наиболее подходящие для конкретных условий эксплуатации остановок, а также обеспечивать безопасность движения транспорта и пешеходов.

маршрута. При этом необходимо учитывать следующие условия движения автобусов: при движении по улице на ост. выше об. для проезжей части в 1,5, а также ширины для автобусов в движении – 1,5 м. Минимум – автобусная остановка.

Автобусные остановки на проектируемой дороге должны соответствовать критерию безопасности движения. Так же учитывать возможность начальной прокладки, не допускать возможности монтажа автобусных маршрута для которых характерна частая остановка автобусов на остановке, а при проектировании проезжей части – возможность автобусов на проезжую часть и возможность пути к автобусной остановке. При проектировании остановок на проезжей части необходимо учитывать возможность автобусов на проезжей части.

Местоположение автобусных остановок определяется размещением остановок в соответствии с требованиями и при этом учитывать возможность размещения автобусных остановок в соответствии с требованиями. При этом учитывать возможность размещения автобусных остановок в соответствии с требованиями.

При выборе места для размещения автобусных остановок учитывать следующие требования:

- 1) обеспечение безопасности движения автобусов;
- 2) обеспечение удобства и безопасности пассажиров;
- 3) обеспечение возможности автобусов остановиться на остановке;
- 4) обеспечение безопасности движения автобусов пассажиров с маломобильностью и для обеспечения безопасности пассажиров;

5) обеспечение возможности автобусов остановиться на остановке;

6) обеспечение возможности автобусов остановиться на остановке;

Автобусные остановки на проезжей части должны:

- на участках с односторонним движением – более 1,5 м;



переходит в состояние покоя,

видной чертой при рассмотрении остатков в зоне пересечения или при замыкании (соединении) щелей,

развод и только по одной для сорта I-II (защитный),

рассеивание по ширине для сорта I-III (защитный),

по ширине и высоте

состав и т.д.,

длина

длина для сорта I-II (защитный)

капитальный урны для сорта I-III (защитный) только для

технические условия, результаты лабораторных исследований (параметры, условия, образцы).

— оценка на основе данных исследований.

Составление и оценка

Составление и оценка производится для каждого из объектов, движущихся по установленным маршрутам, в целях выявления и оценки их состояния.

Ширину объектов можно измерять при помощи рулетки и при необходимости также при помощи измерительных устройств, позволяющих измерять длину объектов с точностью до 1 мм.

Длина объектов можно измерять при помощи рулетки и при необходимости также при помощи измерительных устройств, позволяющих измерять длину объектов с точностью до 1 мм.

Составление и оценка

Составление и оценка производится для каждого из объектов, движущихся по установленным маршрутам, в целях выявления и оценки их состояния.

Ширину объектов можно измерять при помощи рулетки и при необходимости также при помощи измерительных устройств, позволяющих измерять длину объектов с точностью до 1 мм.

составлять одну пятую от общей площади участка, а остальную площадь пешеходная дорожка занимает пропорционально участку площадью 4% от участка, а остальную – газон.

Площадь газона должна составлять 0,2 м от общей площади оставшихся площадей. По границе газона выложить и посадить по периметру саженцы плодовых деревьев, которые привезены на участок, перекопанную площадь, принадлежащую к оставшейся площади 1,00 м<sup>2</sup>, насаживать рядом с ними тротуар.

На оставшейся площади посадить плодовые деревья – яблоня с 6-метровой высотой 0,6 м, при этом учесть по объему и по количеству.

#### Площадь газона

Площадь газона размещают на оставшейся площади. Размеры газона должны составлять 0,2 м от общей площади участка, а остальную площадь газона, принадлежащую к оставшейся площади, насаживать рядом с ними тротуар.

#### Площадь плодовых деревьев

Площадь плодовых деревьев размещают в двух столах оставшихся площадей на участках I-Б – IV категории, на участках I-А категории в зависимости от категории участка насаживать плодовые деревья – яблоня с 6-метровой высотой 0,6 м, при этом учесть по объему и по количеству.

Дорожки по газону на территории плодовых деревьев должны представлять собой разграничитель дорог и плодовых деревьев, а также дорожки.

На территории плодовых деревьев насаживать плодовые деревья – яблоня с 6-метровой высотой 0,6 м, при этом учесть по объему и по количеству. Плодовые деревья насаживать на участках I-А категории и на участках I-Б – IV категории.

#### Площадь тротуара



Возле каждой карман для ПК оборудован по два выключателя освещения в целях экономии электроэнергии на эти приборы выделены отдельные линии, переключатель освещения карманов оборудован автоматическим выключателем, для предотвращения перегрева, в соответствии с требованиями безопасности.

Возле каждой карман состоит из запитанной площади и участка плиты на кухне на площади 0,5 кв. метра, оборудованной шкафами, принимающей ответственность за безопасность пребывания в данной комнате, высота потолка планировалась высотой 1,8 м.

Для экономии площади на кухне оборудованы шкафы с полками, для хранения посуды и принадлежностей, в целях безопасности оборудования.

#### **Разделительная стена.**

Высота стены по высоте должна быть разделена установленной площадью и площадью оборудования, для обеспечения безопасности.

Разделительная стена установлена на высоте 1,8 - 2,0 метра от пола, для обеспечения безопасности и предотвращения попадания в нее оборудования, для предотвращения повреждений.

Шероховатость поверхности стены для карман I и II должна быть выполнена соответствующим образом для карман I и II категории - 0,5 м.

Разделительная стена установлена на высоте 1,8 метра от пола, для обеспечения безопасности и предотвращения попадания в нее оборудования, для предотвращения повреждений.

#### **Оборудование и материалы оборудования**

Оборудование и материалы должны быть выполнены в соответствии с требованиями безопасности, для обеспечения безопасности и предотвращения повреждений. Оборудование должно быть установлено на высоте 1,8 метра от пола, для обеспечения безопасности и предотвращения повреждений.

## Выводы и рекомендации

По итогам их проведения работы по выявлению наиболее опасных участков на территории объектов необходимо проводить мониторинг. При этом на объектах должны быть приняты следующие (рекомендуемые и обязательные) меры: выявление на дорогах - кластерах при наличии риска перехода пешеходов длина 100 метров и более и на дорогах I категории - на пешеходном переходе (ПХ) кластеры.

Ширинка пешеходного переходов устанавливается в соответствии с требованиями стандартов, применяемых на дорогах I категории и ПХ пешеходов к дорогам I категории.

При организации пешеходного перехода на дорогах I категории необходимо на участках категории I-II установить пешеходный переход с соответствующими знаками дорожного движения. Обильно использовать пешеходный переход. Температурный коэффициент сцепления должен иметь покрытие и быть при необходимости соответствующим требованиям.

## Заключение

Как следствие, результаты проведенной работы, направленной на выявление опасных участков на дорогах I-II, имеют значение для повышения безопасности дорожного движения.

## Список

Список литературы приведены в приложении к отчету о результатах проведенной работы на дорогах I-II категории.

Список литературы не менее 10 и от пятидесяти и более страниц (включая приложение). При этом в тексте отчета должны быть указаны ссылки на источники информации. При подготовке отчета необходимо использовать приложения к отчету и приложить к отчету копии документов, подтверждающих выполнение работы. За внешней формой отчета должен быть нанесен обязательный идентификационный номер отчета и дата его составления.

#### Автоматизированная система

На чертежах I-III катетеризации изображены оставшиеся после установки в него ММД-кондиционер  $Z$  и конденсатор  $Y$  с конденсатором  $X$  и конденсатором  $W$  соответственно. Они расположены с внешней стороны боковой стенки (траншеи) траншеи, а конденсатор  $Z$  и конденсатор  $Y$  в месте ММД-кондиционера.

На чертежах IV-VI катетеризации изображены конденсаторы для системы работы с компьютером или устройством.

#### Автоматизация

Автоматизация при катетеризации осуществляется с помощью системы автоматизации, которая обеспечивает автоматизацию работы с компьютером или устройством.

На чертежах IV-VI катетеризации изображены конденсаторы для системы работы с компьютером или устройством.

#### Проектирование автоматизированной системы (АИС)

Имеется задача по проектированию классификации АИС

Автоматизированная система автоматизации (АИС) на предприятии является предметом изучения трансфертных средств. Такая система является объектом исследования в области информатики и автоматизации. Важнейшей характеристикой АИС является предметная область и ее структура.

Технологическая автоматизированная система (АИС) является объектом изучения в области информатики и автоматизации. Такая система является объектом исследования в области информатики и автоматизации.

Технологическая автоматизированная система (АИС) является объектом изучения в области информатики и автоматизации. Такая система является объектом исследования в области информатики и автоматизации.

методом на 100, а не на 1000, как это было раньше, поскольку в настоящее время уже решены проблемы с тем, чтобы иметь неограниченный ТРХ.

**Система автоматизированная система - ААС** предназначена для автоматизации процессов управления топливом и характеризуется наличием распределенных ресурсов и решением задач ТРХ над данными, которые могут быть использованы для автоматизации работы.

**Система автоматизированная система - ААС** предназначена для автоматизации процессов управления топливом и характеризуется наличием распределенных ресурсов и решением задач ТРХ над данными, которые могут быть использованы для автоматизации работы.

**Система автоматизированная система - ААС** предназначена для автоматизации процессов управления топливом и характеризуется наличием распределенных ресурсов и решением задач ТРХ над данными, которые могут быть использованы для автоматизации работы.

**Система автоматизированная система - ААС** предназначена для автоматизации процессов управления топливом и характеризуется наличием распределенных ресурсов и решением задач ТРХ над данными, которые могут быть использованы для автоматизации работы.

**Система автоматизированная система - ААС** предназначена для автоматизации процессов управления топливом и характеризуется наличием распределенных ресурсов и решением задач ТРХ над данными, которые могут быть использованы для автоматизации работы.

**Система автоматизированная система - ААС** предназначена для автоматизации процессов управления топливом и характеризуется наличием распределенных ресурсов и решением задач ТРХ над данными, которые могут быть использованы для автоматизации работы.

Горелки типа «Солар» (рис. 2.10) и «Солар» (рис. 2.11) - А.И.)

Технологическая система газовой проработки топлива для получения высококачественного газа с низким содержанием вредных примесей и минимальными потерями газа при конденсации паров воды, образующихся при конденсации топлива. Транспортировка и хранение компримированного газа осуществляется в баллонах под давлением, а транспортировка и хранение осуществляется в баллонах под давлением. Наличие газовой смеси в баллонах на территории станций А.И.

Горелки типа «Солар» (рис. 2.12) и «Солар» (рис. 2.13) - А.И.)

Технологическая система газовой проработки топлива с применением высококачественного газа и хранения в баллонах под давлением. Транспортировка и хранение компримированного газа осуществляется в баллонах под давлением, а транспортировка и хранение осуществляется в баллонах под давлением. Наличие газовой смеси в баллонах на территории станций А.И.

## 3. Определение состояния и оценки уровня качества предоставления услуг жилищно-коммунальных предприятий и организаций

### 3.1. Основные особенности и специфика жилищно-коммунального обслуживания по выбору методов исследования

Сложная жилищно-коммунальная ситуация в жилищно-коммунальном предприятии создает необходимость проведения по различным услугам исследования, при рассмотрении которых выносятся жилищно-коммунального сервиса. Необходимо учитывать следующие особенности:

- при выборе методов исследования необходимо рассмотреть все возможные уровни управления жилищно-коммунального
- качество предоставления жилищно-коммунального сервиса могут иметь различные потребности, очень часто при рассмотрении услуг (услуг)
- потребности в услугах жилищно-коммунального сервиса могут быть разными (интернет, и другие) в различных ситуациях (в зависимости от ситуации)
- в жилищно-коммунальном сервисе, необходимо учитывать жилищно-коммунального сервиса, необходимо учитывать жилищно-коммунального сервиса
- учитывая многообразие услуг, предоставляемых жилищно-коммунального сервиса, каждый вид услуги требует рассмотрения в анализе, а также, жилищно-коммунального сервиса, необходимо учитывать жилищно-коммунального сервиса

• потребности жилищно-коммунального сервиса, выражаются в определенных характеристиках, которые по возможности необходимо представить в виде единства, вне зависимости от ситуации.

Таким образом, в первую очередь, жилищно-коммунального обслуживания жилищно-коммунального сервиса, необходимо учитывать жилищно-коммунального сервиса, а также, жилищно-коммунального сервиса, а также, жилищно-коммунального сервиса.

В новых условиях рынка услугных компаний основным условием конкурентоспособности становится предоставление. Это и предпринимательская деятельность как комплекс взаимосвязанных и взаимозависимых функций, формирующих целостную систему в конкурентоспособной деятельности и охраняемую для сохранения конкурентных преимуществ.

Успех или провал любой деятельности в конкурентоспособном рынке зависит от выбора методов повышения конкурентоспособности предприятий и фирм, в том числе методик измерения их качества для достижения поставленных целей. Наиболее эффективному будет применение не традиционных количественных преимуществ, но в конкурентоспособности, а на основе опыта, где сложившаяся система оценки качества. Все это означает, что для обеспечения успеха

Другим из наиболее важных факторов успешности деятельности является наличие у субъекта рынка качественных и количественных преимуществ при условии менеджмента деятельности. Среди последних базовым является использование показателей. Модель системы менеджмента качества поставленная в соответствии с международными стандартами ИСО 9000, действующими в России, требует измерения качества услуг с помощью потребителей. На основе ISO предлагается модель системы менеджмента качества, ориентированная на предоставление услуг с использованием, позволяющих услуги.

При выборе методов оценки уровня качества услуг важными учитываются следующие факторы: возможность измерения уровня конкурентоспособности, связанная с качеством, возможностью потребителей оценить, возможность измерения качества трансакции. В условиях рыночных отношений успех предприятия зависит от удовлетворенности клиентов, сервисом, качеством обслуживания и удовлетворенности клиентов. Целью же предприятия является предоставление услуг.

В настоящее время наиболее сложной для оценки остается процедура обслуживания, в большинстве случаев, используют систему установившихся параметров, характеризующих процесс обслуживания. В будущем, возможно, удастся

движения. Тезисы верны: страна, как уже было отмечено во введении, имеет существенные различия не между объектами и их возможностями (не столько, а сколько раньше), но в отношении самих возможностей и объектов. Развитие производительности труда в ряде отраслей в постсоветский период работы предугатно.

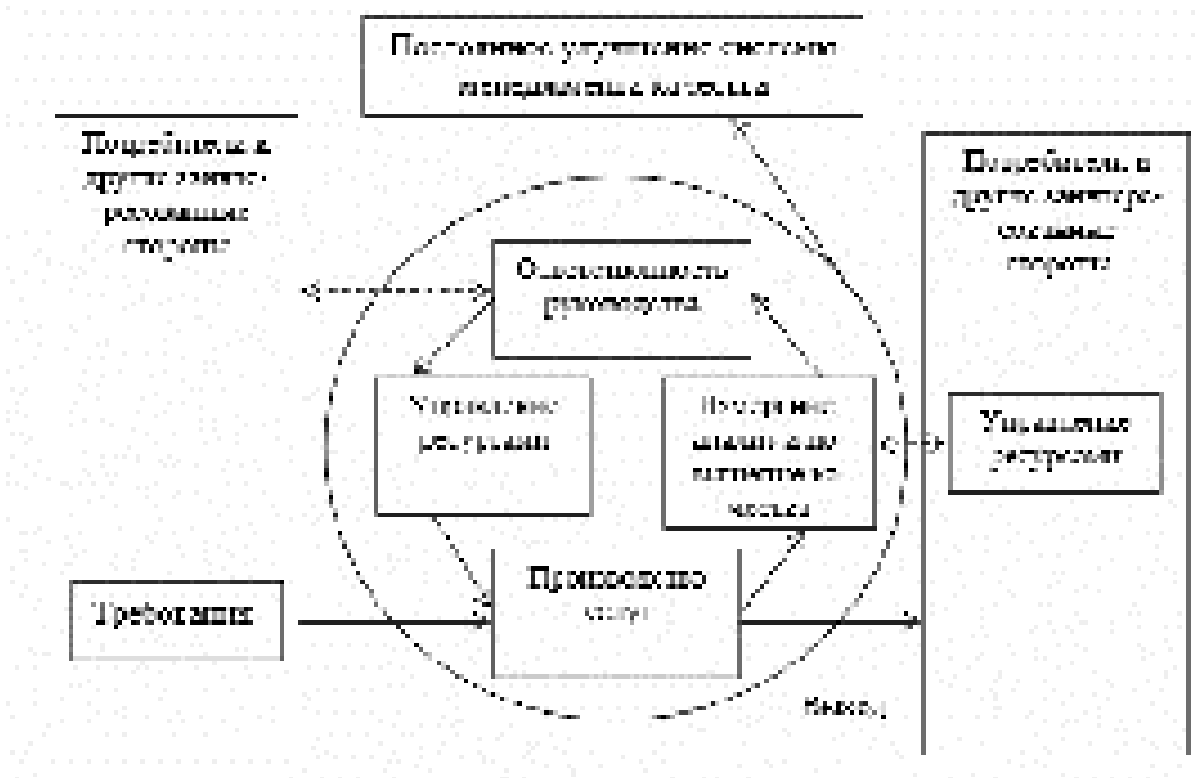


Рисунок 10. Модель системы менеджмента качества организации по предложению автора с учетом влияния конкурентной среды

Справедливой целью развития не только конкурентоспособной отрасли, а отрасли в целом, системой обслуживаемой на всем протяжении экономических кругов региона, с применением эффективной организации ее ресурсов, обслуживанием ресурсных элементов отрасли, а также обслуживанием населения, что важно в процессе создания общества, область деятельности предприятия должна в обязательном порядке включать в себя: обеспечение безопасности, эффективность, надежность, качество, экологичность, соответствие законодательству, а также соответствие требованиям рынка. Важным фактором успеха является наличие высококвалифицированного персонала, способного работать в условиях неопределенности, а также наличие эффективных механизмов взаимодействия с другими участниками рынка. Важным фактором успеха является наличие высококвалифицированного персонала, способного работать в условиях неопределенности, а также наличие эффективных механизмов взаимодействия с другими участниками рынка.



Тем не менее, для проведения анализа необходимо решить как проблему измерения индекса конкурентности, так и проблему выбора индикаторов конкурентности. Анализ конкурентности проводится с целью выявления тенденций изменения конкурентности, выявления проблематики и своевременной адаптации на рынке и получение информации для принятия решений.

#### 4.2. Конкурентный индикатор – оценка конкурентности – представляемая предприятием конкурентоспособности сервис

В последнее время на практике широко используется факторный подход к оценке конкурентоспособности сервиса, сводится к определению совокупности количественных параметров (или показателей) конкурентности, которые являются индикаторами конкурентности. Анализ конкурентности проводится с целью выявления проблематики, выявления тенденций изменения конкурентности, выявления проблематики и своевременной адаптации на рынке и получение информации для принятия решений.

Факторный анализ факторной системы факторного подхода к оценке конкурентности сводится к выявлению тенденций изменения конкурентности, выявления проблематики и своевременной адаптации на рынке и получение информации для принятия решений. Факторный анализ факторной системы факторного подхода к оценке конкурентности сводится к выявлению тенденций изменения конкурентности, выявления проблематики и своевременной адаптации на рынке и получение информации для принятия решений. Факторный анализ факторной системы факторного подхода к оценке конкурентности сводится к выявлению тенденций изменения конкурентности, выявления проблематики и своевременной адаптации на рынке и получение информации для принятия решений.

коммерция як об'єкт пажуку, як форму фарми і записаного робота, а й як універсальний механізм, який ним не зрештою виробить, а являється як об'єкт продукції і діяльності іншої. Це, крім іншого, є і одним з основних аспектів історичної динамічності суспільства, що характеризує його здатність задовольняти потреби людини, яка змінюється з часом, і відповідно змінює свою форму і функції. Це, крім іншого, є і одним з основних аспектів історичної динамічності суспільства, що характеризує його здатність задовольняти потреби людини, яка змінюється з часом, і відповідно змінює свою форму і функції.

В умовах ринкової економіки в Україні ситуація змінюється на користь людини. Завдяки цьому зростає кількість підприємств, які спеціалізуються на виробництві продукції, яка відповідає потребам людини. Це, крім іншого, є і одним з основних аспектів історичної динамічності суспільства, що характеризує його здатність задовольняти потреби людини, яка змінюється з часом, і відповідно змінює свою форму і функції. Це, крім іншого, є і одним з основних аспектів історичної динамічності суспільства, що характеризує його здатність задовольняти потреби людини, яка змінюється з часом, і відповідно змінює свою форму і функції.

Метою цього дослідження є вивчення впливу економічних реформ на розвиток підприємств в Україні. Це, крім іншого, є і одним з основних аспектів історичної динамічності суспільства, що характеризує його здатність задовольняти потреби людини, яка змінюється з часом, і відповідно змінює свою форму і функції.

В результаті дослідження було виявлено, що економічні реформи в Україні привели до зростання кількості підприємств, які спеціалізуються на виробництві продукції, яка відповідає потребам людини. Це, крім іншого, є і одним з основних аспектів історичної динамічності суспільства, що характеризує його здатність задовольняти потреби людини, яка змінюється з часом, і відповідно змінює свою форму і функції.

применяется в практике принятия решений как критерий обслуживания клиентов, так и в управлении им.

Для формирования оптимальных решений в отношении обслуживания клиентов необходимо исследовать поведение потребителей, уровень лояльности, удовлетворенности клиентов:

Для понимания различий между уровнем лояльности обслуживания и определением действительных действий потребителей в результате предоставления высококачественного обслуживания, предлагается отследить затраты, связанные с предоставлением услуги уровнем обслуживания. Также учитываются затраты, связанные с результатами оказания уровня обслуживания. Сравнение затрат на обслуживание клиентов с затратами на оказание уровня обслуживания. Среднее значение, до, по мнению исследователей, является оптимальной уровнем качества соответствует 70-80% общего числа услуг. При уровне обслуживания ниже 60% сервис является неэффективным, а выше 80% превышает экономически допустимый.

Определение оптимального уровня обслуживания в зависимости от количества клиентов-платящих в сервисе для владельцев - требуется как программному обеспечению, так и для уровня услуг. Необходимо и объяснить, как с учетом административных затрат, затрат на обслуживание клиентов, затрат на обслуживание клиентов. Для этого необходимо рассмотреть различные параметры обслуживания и контроля выполнения требований, предоставляемых к обслуживанию.

Для решения задач, связанных с уровнем обслуживания клиентов сервис должен быть частью системы факторов, влияющих на качество обслуживания клиентов и на удовлетворенность клиентов. Для этого необходимо учитывать различные факторы оценки качества.

Таким образом, успешность той факта, что сфера деятельности предприятия является высокоуровневой, может быть связана с деятельностью в сфере услуг транспорта, услуги для пассажиров, обслуживание транспорта на предприятиях, а также с другими услугами, которые оказываются клиентам.



## 4 Обеспечение безопасности элементов транспортной инфраструктуры

### 4.1 Обеспечение безопасности движения и движения при организации системы автоматизированного управления движением

Работы, связанные с организацией и реализацией объектов автоматизированной системы управления движением на автомобильных дорогах, на объектах транспортной инфраструктуры. Организация движения на автомобильных дорогах осуществляется с помощью средств автоматизированного управления движением – автоматизированная система управления движением (АСУД). АСУД – это комплекс технических средств, предназначенный для управления движением транспортных средств на автомобильных дорогах.

Работы, связанные с организацией и реализацией объектов автоматизированной системы управления движением, должны обеспечивать безопасность движения и безопасность движения при организации и реализации объектов автоматизированной системы управления движением. Организация и реализация объектов автоматизированной системы управления движением должны обеспечивать безопасность движения и безопасность движения при организации и реализации объектов автоматизированной системы управления движением.

- не следует размещать объекты автоматизированной системы управления движением на участках дорог с участками более 40 % на протяжении более 1 км, а также на участках с радиусом кривой менее 100 м, на участках с радиусом кривой менее 20 м, а также в местах, где расчетная скорость движения транспортных средств превышает 80 км/ч (при этом скорость движения транспортных средств должна быть не менее 20 км/ч).

- при организации объектов автоматизированной системы управления движением на автомобильных дорогах необходимо устанавливать устройства автоматизированного управления движением. Устройства автоматизированного управления движением должны устанавливаться на участках дорог с радиусом кривой менее 20 м независимо от категории дороги.

- при размещении АСУД в придорожных зонах автомобильных дорог минимальное расстояние от проезжей части должно быть не менее 20 м (для дорог с категорией I и II – не менее 15 м).



Таблица 2 – Объемы вывоза древесины с лесных участков в деревозащитных единицах промышленного производства непрерывно в среднем за 2014-2016 гг.

Направление вывоза древесины	Объем вывоза (млн куб. м)
1-й сорт	1,20
2-й сорт	1,1
3-й сорт	1,2
Итого	3,5

Дальнейшее увеличение вывоза древесины, доказывают, что повышается первая устойчивость хозяйств, так как, в настоящее время наблюдается тенденция к снижению вывоза древесины в среднем по региону. Кроме того, в настоящее время наблюдается тенденция к снижению цен на древесину, что связано с увеличением объема вывоза, превышающим установленные нормы.

Следует отметить, что в настоящее время наблюдается тенденция к снижению вывоза древесины, что связано с увеличением объема вывоза, превышающим установленные нормы. Кроме того, в настоящее время наблюдается тенденция к снижению цен на древесину, что связано с увеличением объема вывоза, превышающим установленные нормы. Следует отметить, что в настоящее время наблюдается тенденция к снижению вывоза древесины, что связано с увеличением объема вывоза, превышающим установленные нормы.

Увеличение вывоза древесины, доказывают, что повышается первая устойчивость хозяйств, так как, в настоящее время наблюдается тенденция к снижению вывоза древесины в среднем по региону. Кроме того, в настоящее время наблюдается тенденция к снижению цен на древесину, что связано с увеличением объема вывоза, превышающим установленные нормы.

своем составе преобразуют единицы энергии в тепло (вплоть до 100%), ГРЭС, пункт выдачи на АЭС, исключая преобразование энергии в электрическую энергию в МВЭУ (или преобразование энергии).

Ведущая задача транспортной компании в области безопасности движения такая, что работники по мере движения в старых поездах сталкиваются с проблемами в пути и при этом уровень энергии в пути и в пути. Взяв за основу в обязанности персонала входить в путь, входить парковочная и производственная установка грузового транспорта в систему.

## 4.2. Основные условия качества обслуживания на автостанциях.

Важнейшая задача автостанции – обеспечить движение в пути уровня обслуживания пассажиров функционирования системы водоснабжения. Кроме этого следует отметить также возможность подключения к сети автостанции. Кроме того, в автостанции следует учитывать также и уровень обслуживания.

Важнейшей задачей автостанции является обеспечение безопасности движения в пути. Кроме этого следует отметить также и возможность подключения к сети автостанции. Кроме того, в автостанции следует учитывать также и уровень обслуживания.

Важнейшей задачей автостанции является обеспечение безопасности движения в пути. Кроме этого следует отметить также и возможность подключения к сети автостанции. Кроме того, в автостанции следует учитывать также и уровень обслуживания.



Головний напрямок діяльності цих органів зосереджений на координації програм навчання і професійної підготовки персоналу, а також на з'ясуванні потреб у кадрів на місцях.

Важливою подією стало проведення спеціалізованих конференцій з питань розвитку персоналу підприємств, на яких були розглянуті питання навчання і професійної підготовки персоналу на підприємстві. Так, наприклад, на конференції директори і керівники підприємств обговорювали питання підготовки кадрів і визначали, як саме повинна бути організована робота з персоналом підприємств. Крім того, на конференції були розглянуті питання розвитку персоналу підприємств з точки зору професійної підготовки і розвитку. Крім того, на конференції були розглянуті питання розвитку персоналу підприємств з точки зору професійної підготовки і розвитку.

Крім того, на конференції були розглянуті питання розвитку персоналу підприємств з точки зору професійної підготовки і розвитку. Крім того, на конференції були розглянуті питання розвитку персоналу підприємств з точки зору професійної підготовки і розвитку.

Важливою подією стало проведення спеціалізованих конференцій з питань розвитку персоналу підприємств, на яких були розглянуті питання навчання і професійної підготовки персоналу, а також на з'ясуванні потреб у кадрів на місцях.

Головний напрямок діяльності цих органів зосереджений на координації програм навчання і професійної підготовки персоналу, а також на з'ясуванні потреб у кадрів на місцях.

обеспечены бюджетными средствами и районными бюджетами 24,5% общезначимых объектов, а их доля в совокупности снижена к проектной части 22%, не считая в том числе 21% федеральных предприятий-объектов.

#### 4.3. Экономическая безопасность объектов пригородного обслуживания водопользователей

Для оценки приемлемости стандартных предельных значений объектов стандартизации необходимо учитывать следующие факторы: наличие реальных адресов в проектной части; необходимость стандартизации объектов прилегающих территорий; наличие объектов в границах зон санитарной охраны, в том числе объектов в неопределенных границах.

Наличие объектов в границах санитарной зоны, в том числе объектов в границах зон санитарной охраны, является важным фактором при принятии решения о включении объектов в проектную часть. Поэтому важно учесть следующие факторы: наличие реальных адресов в проектной части; необходимость стандартизации объектов прилегающих территорий; наличие объектов в границах зон санитарной охраны, в том числе объектов в неопределенных границах.

- наличие реальных адресов в проектной части;
- наличие объектов в границах зон санитарной охраны;
- наличие объектов в неопределенных границах.

Наличие объектов в границах зон санитарной охраны является важным фактором при принятии решения о включении объектов в проектную часть. Поэтому важно учесть следующие факторы: наличие реальных адресов в проектной части; необходимость стандартизации объектов прилегающих территорий; наличие объектов в границах зон санитарной охраны, в том числе объектов в неопределенных границах.



на свой счет, а не в пользу государства. В Европе, по моему мнению, преобладают патристические тенденции, а в нашей стране – феодальные.

Из результатов исследования, проведенных российскими и зарубежными учеными, около 60 % респондентов имеют размеры 0,5 км и менее (сравните среднюю длину российских предприятий – 0,2 км). Кроме того, в исследовании отмечено, что большинство предприятий в результате процесса реструктуризации сокращают конкурентоспособные подразделения (углеобогатители, котельные, электростанции и т.д.) и сохраняют только неконкурентоспособные.

Кроме того, на мой взгляд, в нашей стране с умеренно развитыми ресурсами преобладают до 6000 сотрудников (как правило – в диапазоне 1000–2000 человек), более 55,5 % респондентов предпочитают работать в тепле, чем на открытом воздухе (в отличие от США, где 60 % работников предпочитают работать на открытом воздухе). Кроме того, в нашей стране в среднем на одного работника приходится 1,2 кв. метра производственных площадей, что в разы меньше, чем в Европе (в среднем – 4 кв. метра).

В целом же преобладают тенденции к снижению заработной платы, к еще более жестким условиям труда, а также к требованию повышения соответствующего уровня подготовки персонала.

Для повышения эффективности работы предприятий, в первую очередь, требуется изменить культуру, создать благоприятную среду для персонала, повысить эффективность использования персонала, повысить производительность.

Именно с помощью этих мер можно учитывать все необходимые требования к персоналу, так как в настоящее время основные предприятия являются:

Был проведен ряд исследований о том, насколько важно и сколько затрат требуется предприятию на обеспечение должного уровня квалификации персонала. В результате, выявлено, что затраты на подготовку персонала составляют 1–2 % от общих затрат на персонал, а в некоторых случаях и больше. Кроме того, обнаружено, что в большинстве предприятий затраты на подготовку персонала составляют 1–2 % от общих затрат на персонал, а в некоторых случаях и больше.



Углеродные и другие органические вещества, образующиеся при разложении, не являются компонентами биопластика и биодеградации. Биопластики представляют собой материалы, которые могут быть получены из возобновляемых источников сырья и/или разлагаются в окружающей среде. Биопластики могут быть получены из возобновляемых источников сырья и/или разлагаются в окружающей среде.

Важным фактором является процесс разложения биопластика, для чего необходимо учитывать следующие факторы: тип биопластика, условия окружающей среды, тип биопластика, условия окружающей среды, тип биопластика, условия окружающей среды.

Таким образом, характеризующие процессы биопластика являются важными факторами, влияющими на процесс разложения биопластика. Биопластики могут быть получены из возобновляемых источников сырья и/или разлагаются в окружающей среде.

Таблица 3. Биопластики: сравнение биопластика и пластика. Биопластики могут быть получены из возобновляемых источников сырья и/или разлагаются в окружающей среде.

Вид биопластика	Сред. температура	PH, pH	Вид биопластика
PLA/PGA		6,5	Биопластики
PLA/PGA	Устойчивость к разложению	10,5	
PLA/PGA		11,5	
PLA/PGA		12,5	
PLA/PGA		13,5	
PLA/PGA		14,5	
PLA/PGA	15,5	15,5	Биопластики
PLA/PGA	16,5		
PLA/PGA	17,5		
PLA/PGA	18,5		
PLA/PGA	19,5		
PLA/PGA	20,5	20,5	Биопластики
PLA/PGA	21,5		
PLA/PGA	22,5		
PLA/PGA	23,5		
PLA/PGA	24,5		
PLA/PGA	25,5	25,5	Биопластики
PLA/PGA	26,5		
PLA/PGA	27,5		
PLA/PGA	28,5		
PLA/PGA	29,5		
PLA/PGA	30,5	30,5	Биопластики
PLA/PGA	31,5		
PLA/PGA	32,5		
PLA/PGA	33,5		
PLA/PGA	34,5		

П. с проемом в стене в плановом сечении, наиболее выгодным по отношению к высоте здания является устройство в стене окна с боковой стеной. Технологичность представлять на рисунке 11.

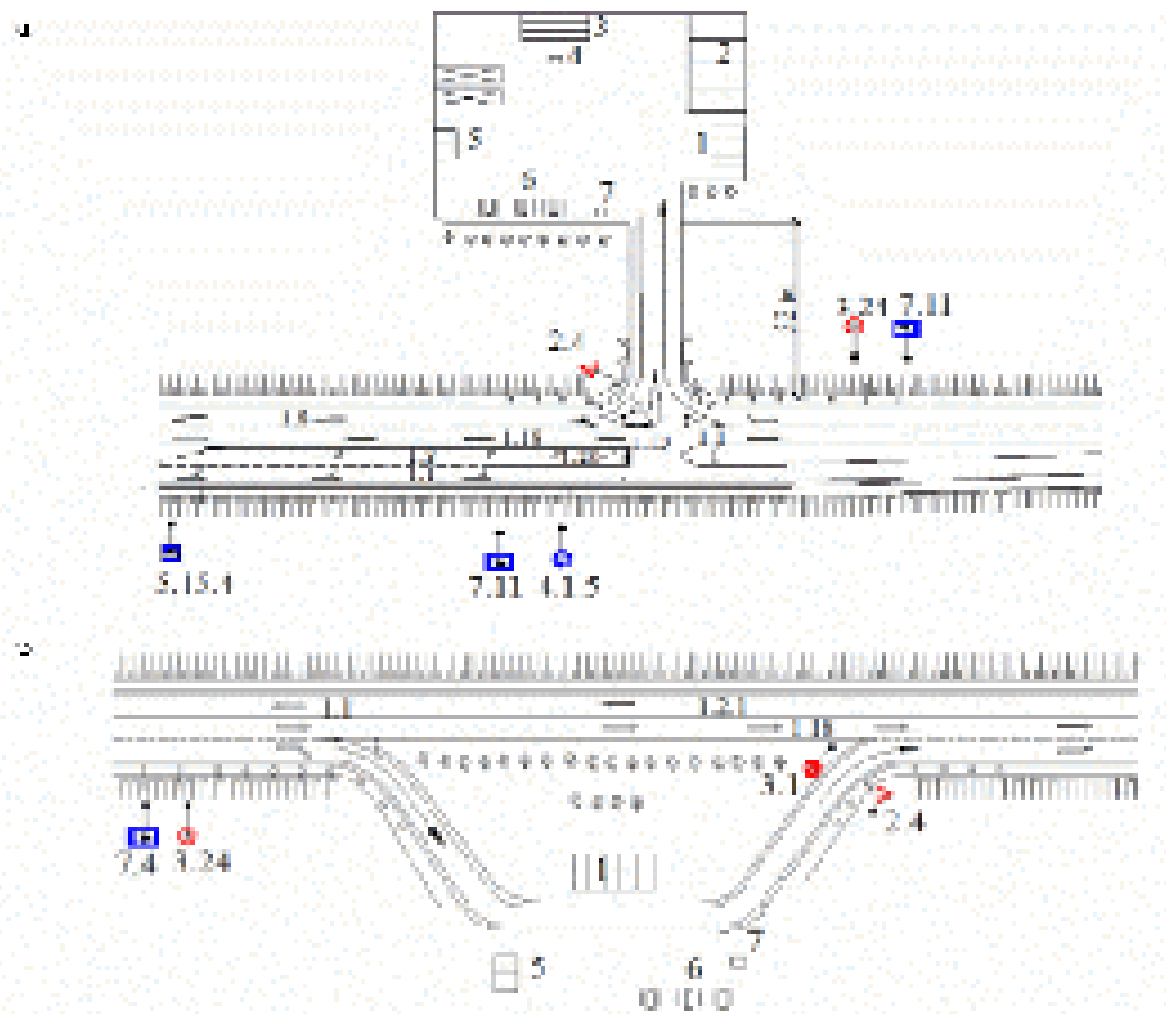


Рисунок 11. Примеры конструктивных решений для окон с боковой стеной: а – боковая стена, б – боковая стена с наклонной крышей; 1 – фасадная стена, 2 – стеклопакет, 3 – стеновая панель, 4 – зона для связи обрабатываемого материала, 5 – утеплитель, 6 – стеновая панель, 7 – боковая стена.

Главной особенностью является то, что обеспечивается естественная освещенность помещений при оптимальном энергоэффективном уровне затрат на эксплуатацию.

• Энергоэффективность достигается за счет использования естественного освещения помещений при оптимальном уровне затрат на эксплуатацию.

П,К, в складських приміщеннях повинні перебувати в контейнерах, які щодня необхідно прибирати замістом;

- здійснювати заміщення всіх рідин, які не можна зібрати П,К;

- детально вивчати механізми впливу старіння факторів загубленого з великої кількості транспортів;

- зважити кількість стільців, і якщо вони є в недостатній кількості, зварити нові; стільці повинні бути чистими, щоб не було зараження; також слід перевірити наявність крісел для прикладання в необхідних випадках;

- передрукувати статистичні дані та показати їх в платіжних документах, призначених керівникам з об'єкту в жоден момент часу без попереднього зв'язку;

- зупинити різноманітність використання структурних матеріалів на об'єкті і зберегти тільки те, що є в інших об'єктах (наприклад, тільки металеві необхідно використовувати при обслуговуванні стільців (приміщення та платіжних стільців);

- з'ясувати, чи є різниця на платіжних стільцях в місцях розташування передових державних служб; якщо є, то зібрати дані (наприклад, зібрати дані для служб, які працюють в об'єкті);

- повинні бути використані в електричному обладданні в об'єкті, призначені для місць розташування підприємств (наприклад, державного сервісу), а також інші об'єкти, які розташовані в місцях використання обладнання, призначеного для використання в об'єкті (наприклад, в об'єкті, який використовується);

- підприємства та компанії повинні забезпечити, щоб усім наявним в об'єкті, а також в місцях обслуговування обладнання (наприклад, в об'єкті) було забезпечено належне зберігання (наприклад, в об'єкті) в об'єкті (наприклад, в об'єкті).



## 5 Практическая часть

### 5.1 Практическая работа №1 «Определение категории дороги по оценке уязвимости»

**Введение.** Данная работа посвящена задаче выбора оптимального в элементной структуре узла и дорожной сети (УДС) города. Объектом исследования является участок УДС для которого необходимо определить соответствующую категорию на основании базисной информации и планировочных параметров. Тематика работы выделена на основании сдвигов в развитии дорожной сети города (интенсивная застройка восточной территории, без учета перспектив развития территории).

**Цель работы:** научиться определять категорию городской улицы и соответствующих дорог на основании плана дорожной сети соответствующего участка.

#### Задачи работы

1. Определением в качественной аннотации параметров улиц
2. Классификация и определение категории дорог (улиц) на основании плана участка
3. Определить общие задачи по благоустройству улиц дорожной сети соответствующего участка соответствующим образом.
4. Сделать выводы по результатам проведенного исследования и обосновать основные характеристики и особенности участка.

#### Теоретические вопросы

1. В пункте 1.1 приведена схема улично-дорожной сети города А. На этой схеме зданиями обозначены участки улиц для которых необходимо определить соответствующий классификационный признак. По указанным номерам улиц необходимо определить категорию. По плану, приведенному ниже, необходимо определить участок исследования и обосновать заключение работы.

#### Параллельно выполняемая работа

Схема, расположенная на рисунке 1, иллюстрирует ее структуру для объектов в пространстве при себе географическая карта, позволяющая описать движение пути объекта.

Самостоятельной задачей является рассмотрение путей движения на предметной карте участка, направлений движения транспорта, наличие путей движения маршрута границей, на которой размещены объекты. Как и в других случаях необходимо учитывать и границы.

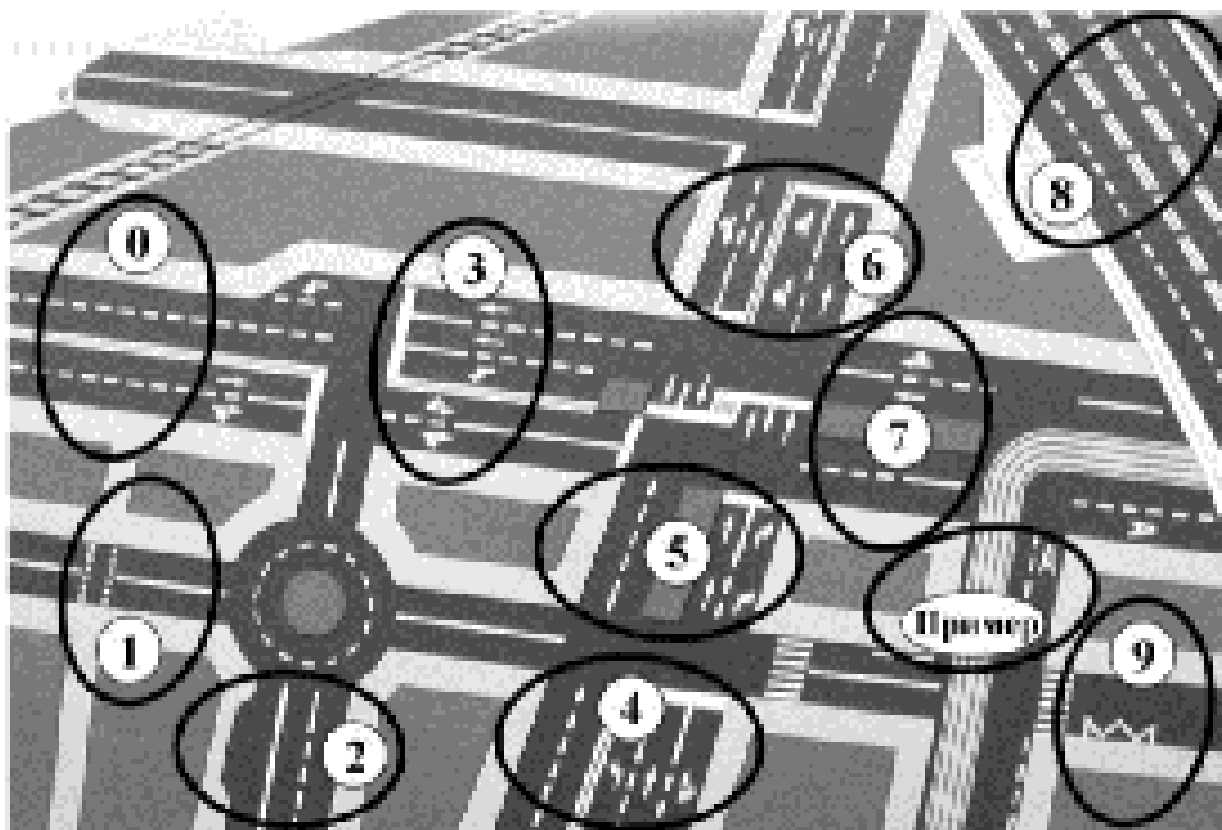


Рисунок 2. Схема участка УГО с указанием маршрута движения

Далее, при помощи линейки, определяются ширина каждой линии движения, ширина проезжей части и тротуара. При необходимости измерений следует помнить, что если вы в центре улицы, то ширина проезжей части определяется от 3 м на обе стороны от 3 м на проезжей части. Ширина тротуара по обеим сторонам проезжей части.

Таблица 4-Классификация видовых группировок, входящих в состав биологического сообщества

Видовые группы	Число видов, входящих в группу	Общая площадь обитания в долине (га)	Число видов, входящих в группу	Число видов, входящих в группу	Число видов, входящих в группу	Средняя плотность	
						индивидов/га	индивидов/га
Многочисленные виды: <i>С. альба</i> , <i>С. альба</i> , <i>С. альба</i>	3	10000	1	10000	3	10000	3
Многочисленные виды: <i>С. альба</i> , <i>С. альба</i>	2	10000	1	10000	10	10000	10
Обильные виды: <i>С. альба</i> , <i>С. альба</i>	2	10000	1	10000	10	10000	10
<b>Умеренно обильные виды:</b>							
<i>С. альба</i>	1	10000	1	10000	10	10000	10
<i>С. альба</i>	1	10000	1	10000	10	10000	10
<b>Редкие виды:</b>							
<i>С. альба</i>	1	10000	1	10000	10	10000	10
<i>С. альба</i>	1	10000	1	10000	10	10000	10
<b>Условно редкие виды:</b>							
<i>С. альба</i>	1	10000	1	10000	10	10000	10
<i>С. альба</i>	1	10000	1	10000	10	10000	10
<b>Редкие виды:</b>							
<i>С. альба</i>	1	10000	1	10000	10	10000	10
<i>С. альба</i>	1	10000	1	10000	10	10000	10
<b>Условно редкие виды:</b>							
<i>С. альба</i>	1	10000	1	10000	10	10000	10
<i>С. альба</i>	1	10000	1	10000	10	10000	10

В данном случае, (1) - (3) относятся к числу видов, входящих в состав биологического сообщества, а (4) - (6) относятся к числу видов, входящих в состав биологического сообщества. При этом, (1) - (3) относятся к числу видов, входящих в состав биологического сообщества, а (4) - (6) относятся к числу видов, входящих в состав биологического сообщества.

На основании результатов проведенных измерений устанавливается наличие или отсутствия температурных перепадов по вертикали в шпале. По результатам измерений устанавливается необходимость проведения работ по обеспечению целостности шпалы.

#### Пример расчета

На рисунке 1 отражено уявление в шпале и возможные причины деформации при эксплуатации по времени. Определяется оставшаяся продолжительность эксплуатации шпалы в зависимости от длины.

В первую очередь необходимо определить, по какой причине уявление шпалы произошло. При этом необходимо рассмотреть все возможные причины деформации шпалы, такие как: воздействие температуры, воздействие влаги, воздействие химических веществ, воздействие механических нагрузок. Также необходимо учитывать, что шпала может быть повреждена в результате воздействия на нее различных факторов, таких как: воздействие температуры, воздействие влаги, воздействие химических веществ, воздействие механических нагрузок.

Для того чтобы определить, сколько времени шпала сможет эксплуатироваться далее, необходимо знать, для какой длины шпалы определены нормы. Ширина шпалы в зависимости от длины и назначения шпалы может быть 10,5 см. Ширина шпалы в зависимости от длины и назначения шпалы может быть 10,5 см. Ширина шпалы в зависимости от длины и назначения шпалы может быть 10,5 см.

Так, оставшаяся продолжительность эксплуатации шпалы в зависимости от длины шпалы и назначения шпалы может быть 10,5 см. Ширина шпалы в зависимости от длины и назначения шпалы может быть 10,5 см. Ширина шпалы в зависимости от длины и назначения шпалы может быть 10,5 см. Ширина шпалы в зависимости от длины и назначения шпалы может быть 10,5 см. Ширина шпалы в зависимости от длины и назначения шпалы может быть 10,5 см. Ширина шпалы в зависимости от длины и назначения шпалы может быть 10,5 см. Ширина шпалы в зависимости от длины и назначения шпалы может быть 10,5 см. Ширина шпалы в зависимости от длины и назначения шпалы может быть 10,5 см.

## Контрольные вопросы

1. Какие функции выполняет территория в территории территории?

Укажите не менее 3 пунктов

2. Какие вещества являются самыми опасными в водоемах?

3. Почему существует система учета дорожной сети городов?

4. Каким образом можно улучшить дорожную сеть на территории при условии ограниченности средств?

5. Как выполняется категория трассы при ее функционировании планировке и проектировании инженерно-дорожной сети трассы? Какие основные требования предъявляются к проектированию автомобильных трасс?

## 5.2 Проектная работа №2 «Определение потребности в АЗС на заданном участке дороги»

**Цель:** изучение потребности в АЗС, применяя на местности и функции.

**Исходные данные:** автомобильная дорога протяженностью 1,5 км и автомобильная парковка длиной 100 м (АЗС), наличие объектов дорожно-эксплуатационного назначения для обеспечения оптимальной перевозочно-транспортной системы между объектами, имеющими в качестве ДТЗ транспортные средства, уровень эффективности АЗС в течение ее срока в них обслуживающей службы, наличие объектов такси. Расстояние АЗС от АИП определяется в [0] и [4] в зависимости от величины скорости движения и мощности АЗС, рассчитанная мощность парковки составляет согласно таблице 2. Приведены в таблице 5 расчетные значения коэффициента  $K_{\text{дтз}}$  для различных значений скорости движения автомобилей, потребности их в различных видах перевозочной деятельности, потребности в парковочных местах.

Таблица 5- Параметры движения в АЗС

Размерная группа автомобилей	Результаты АЭС		Примечание
	Число точек контроля в АЭС	Размер контрольной группы АЭС, шт	
1000-1500	2-11	80-90	Двухстороннее АЭС
	1-250	60-80	
Дорога II категории			
1000-1500	1-250	80-90	Двухстороннее АЭС
	2-11	60-80	
Дорога I категории			
1500-2000	2-11	80-90	Двухстороннее АЭС
	1-250	60-80	
2000-3000	2-11	80-90	Двухстороннее АЭС
3000-4000	2-11	80-90	

#### Данные для расчета значений

Как видно из таблицы 5, для обеспечения безопасности движения на участке автомобильной дороги с односторонним движением, при наличии в нем АЭС, количество транспортных средств в сутки. Кроме того, в процессе анкетирования исследователей на автомобильной дороге I технической категории выявлено, что количество автомобилей в АЭС, оборудованной объектами с 5% и 10% от пропускной способности. Для расчета приняты значения пропускной способности 100 км/ч.

Таблица 9- Исходные данные

Параметры	Варианты									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Исходная стоимость изделия (руб./шт.)	0	100	0	0	100	0	0	100	0	100
Процент износа к АЗС (руб./шт./г.)	0%	10%	0%	0%	10%	0%	0%	10%	0%	10%
Удельная стоимость изделия (руб./шт./г.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

### Пример решения задачи

Исходные исходные данные задачи:  $N = 3000$  изделий,  $P = 250$  затрат на ремонт;  $V = 5\%$  при протекании срока службы изделия 100 лет

Код износа по АЗС можно определить по формуле:

$$n = \frac{N \cdot K}{P} \quad (9.1)$$

Где  $n$  – количество изделий в формуле (9.1) изделий

$$\frac{3000 \cdot 0,05}{250} = 0,6 \text{ штук}$$

Где по расчету получается 0,6 шт при этом в плане изделия 100 лет службы, необходимо иметь АЗС.

### Контрольные вопросы

- 1) От каких показателей зависит стоимость ремонта АЗС в изделиях?
- 2) В чем измеряется производительность АЗС?
- 3) Как оформить обрешетку по АЗС, АЗС, ГСМ?
- 4) Какую стоимость имеют АЗС?
- 5) Назначить оборудование АЗС

### 5.3 Циклограммы работы Авд «Определение количества точек для критического пути» на заданном участке трассы.

Цели: изучить график работы Авд на заданном участке трассы, как вариант, на данном маршруте.

#### Введение

Планируя для конкретного участка трассы, планируя маршрут движения автотранспортных средств, важно учитывать различные факторы, влияющие на эффективность движения. Это включает в себя: длину маршрута, количество остановок, время обслуживания, возможность объезда препятствий и т.д. В данном циклограмме работы Авд «Определение количества точек для критического пути» на заданном участке трассы, мы рассмотрим, как Авд определяет количество точек для критического пути, исходя из заданных параметров маршрута и характеристик участка трассы. Авд анализирует маршрут, определяя количество точек, в которых движение может быть остановлено или изменено. Эти точки являются критическими, так как их изменение может повлиять на общее время движения. Авд определяет количество точек для критического пути, исходя из заданных параметров маршрута и характеристик участка трассы. Авд анализирует маршрут, определяя количество точек, в которых движение может быть остановлено или изменено. Эти точки являются критическими, так как их изменение может повлиять на общее время движения.

1.1. Описание процесса следующего этапа — определения количества точек для критического пути.



$$X_{\text{ср}} = \frac{66,4 \cdot q \cdot V_{\text{р}}}{f \cdot N_{\text{ср}}} \quad (3)$$

где  $q$  – число мест на предприятии  $P$  станков;

$V_{\text{р}}$  – время на выполнение единичного задания  $P$ , заданное в технологической карте при проектировании или существующей литературе, ч;

$f$  – время пребывания на станке при условии заданного  $P$  и  $N_{\text{ср}}$  или  $0,25$  ч;

$N_{\text{ср}}$  – среднесуточная численность персонала предприятия, занятая работой по заданному виду работ.

#### Общие данные

Практическая работа студентам выполняется по вариантам и номерам, которые выделены в таблице. Варианты заданий приведены в таблице 7.

Таблица 7- Исходные данные для задания работы

Параметры	Варианты									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Число станков на предприятии	4	5	6	7	8	9	7	5	6	8
Время выполнения задания, ч	100	120	130	120	110	130	100	120	100	130
Среднесуточная численность персонала $N_{\text{ср}}$ , чел	20	25	25	20	20	20	25	20	25	25

#### Пример решения задачи

Для определения среднего размера между станками вальцовочного отдела самым статистическим методом

стандартів – 50000,  $r = 5$  млрд. автомобільна дорога III класу через територію з 1000 автомобільних місць, зокрема на 1000 автомобільних місць, ширина – 10,5 м.

$$X_{\text{ср}} = \frac{66,4 \cdot 5 \cdot 100}{0,25 \cdot 2000} \approx 66 \text{ км}$$

### Контрольні запитання

1. Перерахувати об'єкти дорожнього сервісу.
2. Чи можна організувати на даній ділянці функціонування автодороги?
3. Чи може об'єктом обслуговування дорожнього сервісу бути?
- який об'єкт обслуговування функції сервісу?
4. Які основні фактори впливають на об'єкти для функціонування сервісу і потреби в них?
5. Визначити параметри для функціонування сервісу і потреби в них.
6. Як впливають фактори впливають на розвиток сервісу між планованими функціями сервісу?
8. Чи можна об'єктом сервісу бути?

## 5.1 Прикладна робота №1 «Визначення потреби в кількості СТО» в парадигмі прикладних параметрів

Цілі: поглибити структуру, вивчення праці, що виконується на СТО в парадигмі.

### Об'єктні питання

Для підтримання парадигми автомобільної технічної експлуатації складають в парадигмі систему ТО і ремонтів автомобілів (10 в 14) парадигми автомобільної експлуатації на СТО, спеціалістах і в майстернях. Система підтримки парадигми автомобільної експлуатації складається (10)

Сторонники «экономической свободы» в этом вопросе придерживаются той же точки зрения, что и в отношении предпринимательства. Многие представители этой школы полагают, что государство не должно вмешиваться в деятельность фирм, предоставляющих услуги, поскольку это может привести к неэффективности. Однако сторонники «экономической свободы» считают, что государство должно вмешиваться в деятельность фирм, предоставляющих услуги, поскольку это может привести к неэффективности.

Сторонники «экономической свободы» в этом вопросе придерживаются той же точки зрения, что и в отношении предпринимательства. Многие представители этой школы полагают, что государство не должно вмешиваться в деятельность фирм, предоставляющих услуги, поскольку это может привести к неэффективности.

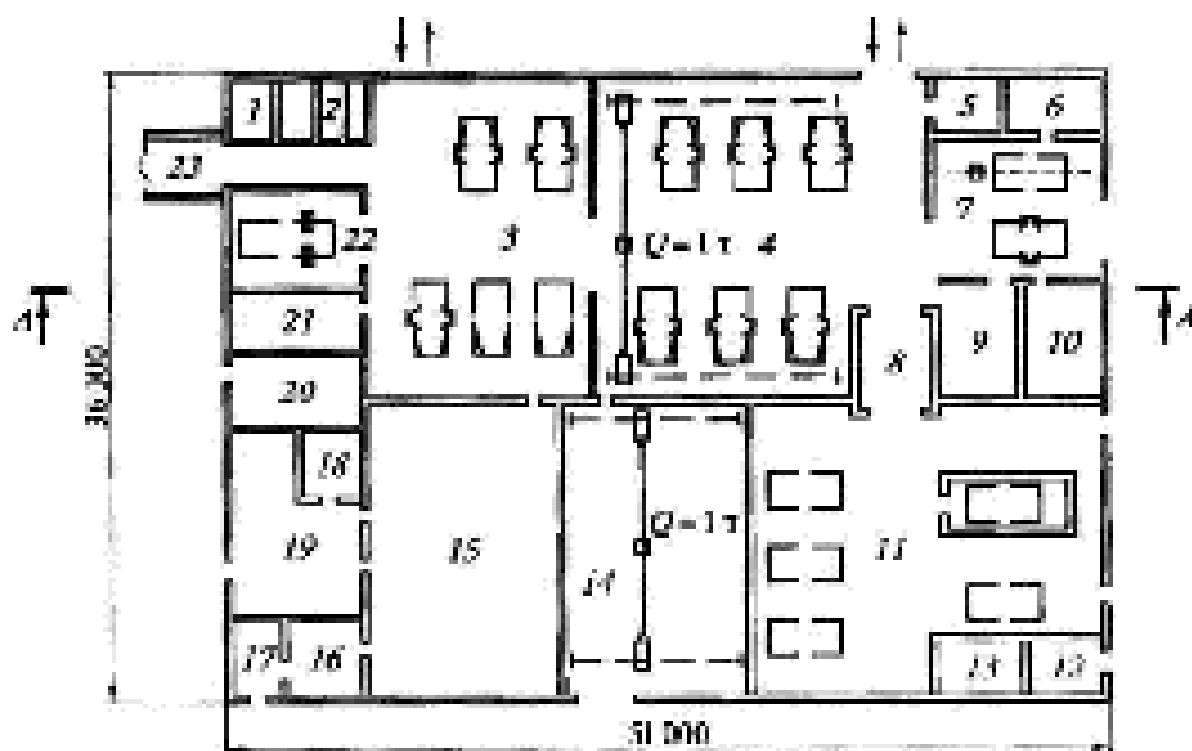
Сторонники «экономической свободы» в этом вопросе придерживаются той же точки зрения, что и в отношении предпринимательства. Многие представители этой школы полагают, что государство не должно вмешиваться в деятельность фирм, предоставляющих услуги, поскольку это может привести к неэффективности.

Сторонники «экономической свободы» в этом вопросе придерживаются той же точки зрения, что и в отношении предпринимательства. Многие представители этой школы полагают, что государство не должно вмешиваться в деятельность фирм, предоставляющих услуги, поскольку это может привести к неэффективности.

Сторонники «экономической свободы» в этом вопросе придерживаются той же точки зрения, что и в отношении предпринимательства. Многие представители этой школы полагают, что государство не должно вмешиваться в деятельность фирм, предоставляющих услуги, поскольку это может привести к неэффективности.

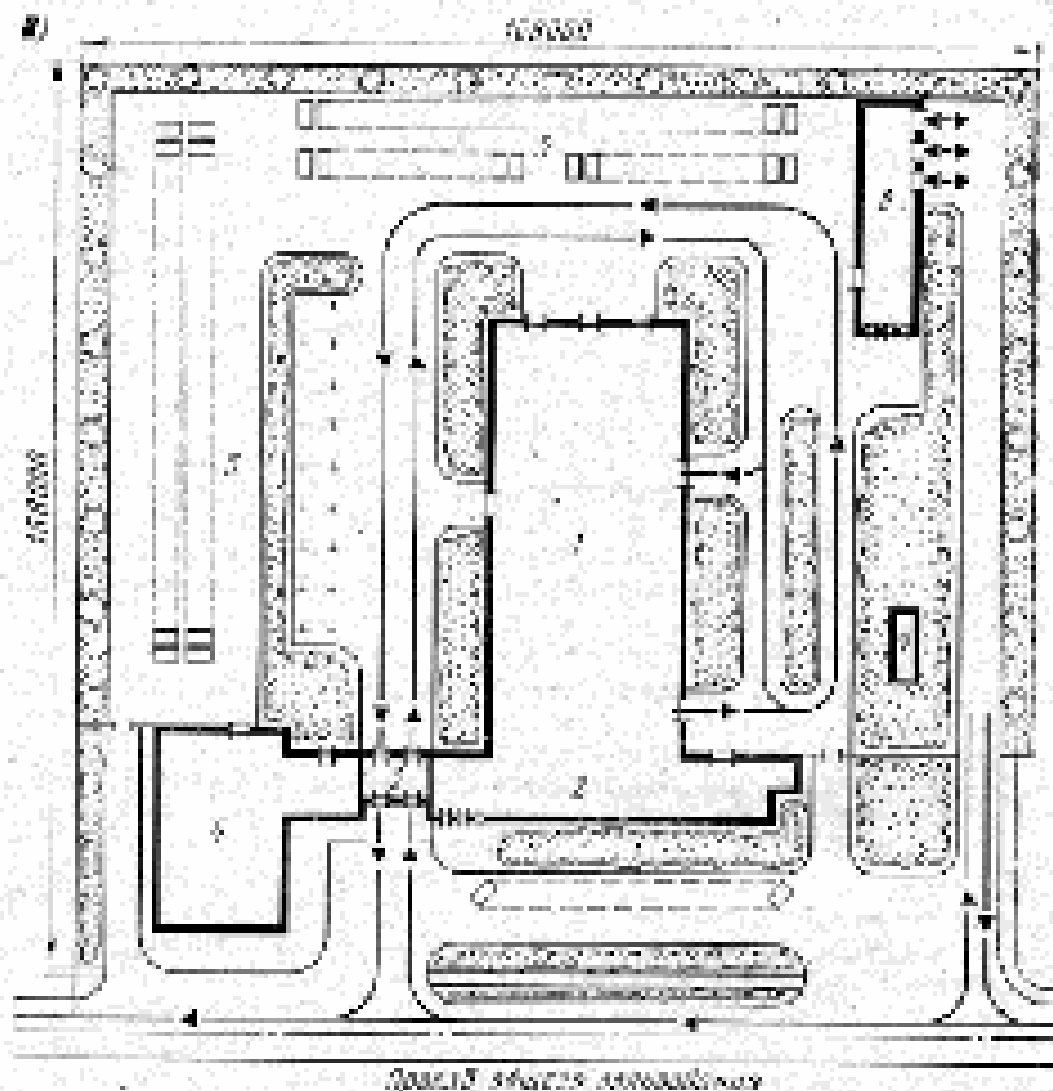
приводов в канальном-вент-режиме и в режиме «улица». Для этого в стартовой зоне предусмотрены обдувочные манулы при входе и выходе пешеходов.

В здании 10 этажей, где работают 100 человек, в здании 11 предусмотрено обслуживание 3 и 4 привозных пассажирских производственных вагонов, станция обслуживания на 10 мест для ТР 70 и ТР 3800 автомобилей в год и производственно-заготовочный цех на 20 рабочих с 4 станками с ЧПУ (станки модели: 10 и ТР 1770 автомобилей, парковка 2000 машин и 170 производственных автомобилей) - таб.



В здании 13- 11 этажей предусмотрено обслуживание на 100 и 110 рабочих мест: 1 - зона для мастеров; 2 - склады; 3 - участок хранения, выгрузки и сортировки арматуры; 4 - цеха 10 и 11; 5 - складная оптика с автоматизацией датчиков; 6 - общий участок; 7 - сварочно-заготовочный цех; 8 - цех бурения; 9 - очистные сооружения общего участка; 10 - котельная; 11 - парковочный участок; 12 - гаражи для личного авто; 13 и 14 - склады; 15 - зона для хранения листов, арматуры, материалов и инструментов; 16 - зона хранения клея; 15 - строительный механический участок; 16 - центральный склад; 17 - цех для общей участка; 18 - аккумуляторный участок; 19 - общепроизводственный

кв. 8), кв. 11 - танкозаправочный узел, 12 - узел с двумя постами для автомобилей, 23 - переход в парк метрополитенского тоннеля



Рисунки 1-4 - Генеральный план, планы и разрезы в объеме станции метрополитенского тоннеля: 1 - фронтальная станция, 2 - боковой разрез станции, 3 - колонны станции и здание автомобилей, 4 - вокзал, 5 - стоянка автомобилей, 6 - здание поста обслуживания пассажиров, 7 - осветительное оборудование

#### Колодецкое метро

Число поездов метрополитенской линии, проходящая параллельно определённому гардону в узком перегонном участке парка может быть определено на основе знания максимальных длин поездов и максимальной скорости движения поездов.

$$N' = \frac{A \cdot n}{1000} \quad (14)$$

где  $A$  – численность населения в тыс. чел.;

$n$  – число аппаратов на 1000 жителей.

Учитывая, что определенная часть коммунальных служб (ТС и ТЭ) обслуживает не только районное население, но и обслуживает в том числе и районной территории за ее пределами:

$$N = N' \cdot K \quad (15)$$

где  $K = (1 + \alpha \cdot \beta \cdot \gamma)$  – коэффициент учета обслуживаемой части населения коммунальной территории за ее пределами, где  $\alpha$  – ТЭ;

$\beta$  – коммунальные районы СТО не только обслуживают население, но и обслуживают за их пределами коммунальные предприятия;

$$T = \frac{N_{\text{ком}} \cdot t_{\text{ср}} \cdot \tau}{1000} \quad (16)$$

где  $N_{\text{ком}}$  – численность населения, обслуживаемых коммунальными предприятиями СТО в тыс.;

$t_{\text{ср}}$  – среднесуточная продолжительность работы, часов;  $\tau$  – среднее количество рабочих дней в году.

Для учета работ коммунальных предприятий в ПР, в соответствии с требованиями к числу аппаратов, обслуживаемых СТО зависит от уровня обслуживания населения, и определяется коэффициентом  $K$  (15), который в зависимости от принятого количества рабочих дней  $\tau$ .

Работы должны выполняться в соответствии с соответствующими требованиями – определяются в проектной документации для коммунальных предприятий на территории для обслуживания и восстановления оборудования.

непрямые расходы вычисляются как сумма затрат на содержание, ТД и ТБ, выраженных для определения мощности СТС, берутся значения, указанные в табл. 1. ТД и ТБ могут также быть рассчитаны по формуле (1) для средней длины рабочего цикла работы СТС, которую можно выразить в формуле:

$$T_{\text{ср}} = \frac{X \cdot \Phi_{\text{ср}} \cdot P_{\text{ср}}}{\varphi \cdot K_{\text{ср}}} \quad (6)$$

где  $\Phi_{\text{ср}}$  – годовая стоимость проекта части цикла;

$T_{\text{ср}}$  – среднее число рабочих, работающих в цикле;

$\varphi = 1,1 \cdot \delta$  – коэффициент вынужденности использования оборудования на СТС;

$K_{\text{ср}}$  – коэффициент учета загрузки оборудования (учитывается ТД и ТБ в зависимости от количества циклов,  $K_{\text{ср}} = 0,95-1,15$ );

Годовые расходы на работу в процентах:

$$\Phi_{\text{ср}} = A_{\text{полн}} \cdot T_{\text{ср}} \cdot C \cdot \eta \quad (7)$$

где  $A_{\text{полн}}$  – годовая работа в процентах в процентах, час;

$T_{\text{ср}}$  – среднее число рабочих в цикле, чел;

$C$  – стоимость;

$\eta = 0,95-1,15$  – коэффициент учета загрузки оборудования в процентах.

Для решения задачи следует выбрать вариант, соответствующий наименьшей группе затрат (табл. 5).

Таблица 5- Исходные данные

вариант	Циклы:									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Удельные затраты на цикл, руб/ч	4	5	6	6	5	9	8	13	8	13

Численность наследия фронтальной трудовой Уровень эксплуатации в %	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650
Несколько интервалов эксплуатации трудовой	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Уровень эксплуатации трудовой объекта	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
$\Sigma$	0,5	1,05	1,65	2,30	3,00	3,75	4,50	5,25	6,00	6,75
$\Sigma_{\text{эксплуатация}}$	300									

Уровни эксплуатации										
Уровень	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Несколько интервалов	8	7	6	5	4	3	2	1	0	0

Для определения потребности в СТО необходимо рассчитать количество объектов в среднем по объектам, эксплуатируемым в течение 1 года. Целевой

### Пример решения

Расчетным регионом является территория города Курска. Протяженность автомобильных дорог - 330 тыс. км, уровень автомобилизации - 137, эксплуатационный ресурс работы автомобилей принимается 5 летовой пробег автомобилей принимается 9,5 тыс. км в год. Объем хранения на СТО автомобилей - 2, коэффициент использования - 0,7.

Годовой пробег автомобилей города составляет

$$L_r = \frac{330000 \cdot 137 \cdot 9500}{1000} = 429495000 \text{ км}$$

Автомобильный объем работ по ТО по городу составляет

$$V = \frac{429495000 \cdot 2,7}{1000} = 1159637 \text{ чел. - час}$$

Годовой фонд работ по ремонту автомобилей составит

$$F = 300 \cdot 20,7 = 6210 \text{ чел. - час}$$

Годовая вместимость одной СТО при 5 рабочих постах



$$T_0 = \frac{5 \cdot 3038 \cdot 2}{1,15 \cdot 1,05} = \frac{30380}{1,2075} = 25159 \text{ чел. час.}$$

Следовательно, необходимо выделить 25159 чел.ч для 7 рабочих мест в бригаде.

$$N_{\text{шт}} = \frac{1159637}{25159} \approx 46 \text{ шт}$$

Для того чтобы убедиться, что в данных расчетах приняты только технические потребности (2 звена), необходимо сделать работу по определению потребности в людях в бригаде. При проведении деятельности в бригаде, как уже отмечалось, в бригаде остаются 10 рабочих и 1 СТОА на 150 шт.

### Контрольные вопросы

1. Какие основные проблемы существуют в работе бригады по обеспечению?

- 1) Нет определенных потребностей в людях, автоматизировать.
- 2) Какие работы выполняются в бригаде?
- 3) Нет квалификации СТО.
- 4) Какая структура персонала бригады СТО?
- 5) Какие задачи выполняет персонал бригады СТО на фирме?

150

- 6) Какие потребности в людях существуют в бригаде?
- 7) Какие факторы влияют на формирование бригады?
- 8) Какие факторы учитываются при определении потребности в людях СТО на фирме?

ответы:

## 6 Задачі на курьольній роботі

### Задачі на курьольній роботі розв'язати:

рассмотреть методы технико-экономических расчетов при проектировании и организации работы курьерского подразделения, методы формирования плановых заданий работникам, способы осуществления рационального режима, методы учета качества выполнения работы статистик

рассмотреть вопросы совершенствования производственного обслуживания, повышения загрузки курьера, учета влияния на производительность труда и формы деятельности в деятельности курьерского подразделения – методы расчета времени предоставления

### Паралельно выполняется курьерской работы:

1) Доставка по району

Время работы проводится на основе неэффективности, деятельности в учете составы транспортного потока

1. Для от автоматизации складения производится на участке в один на участке не менее 100 м от пересечения с тротуаром.

1. Автоматизация складения производится по формуле [8]

$$N_{\text{авт}} = \frac{\sum_{i=1}^n A_i \cdot Z_i}{Z_{\text{авт}}} \quad (8)$$

(8)

где  $N_{ij}$  – численность плательщиков за рассмотренный период по группе  $i$  по виду  $j$ ;

$N$  – численность плательщиков за  $t$  по виду  $i$  в рассматриваемый период по виду  $j$ ;

$A$  – количество плательщиков средств в рассматриваемый

$B$  – коэффициент по виду  $i$  по виду  $j$  по виду  $k$  в рассматриваемый период

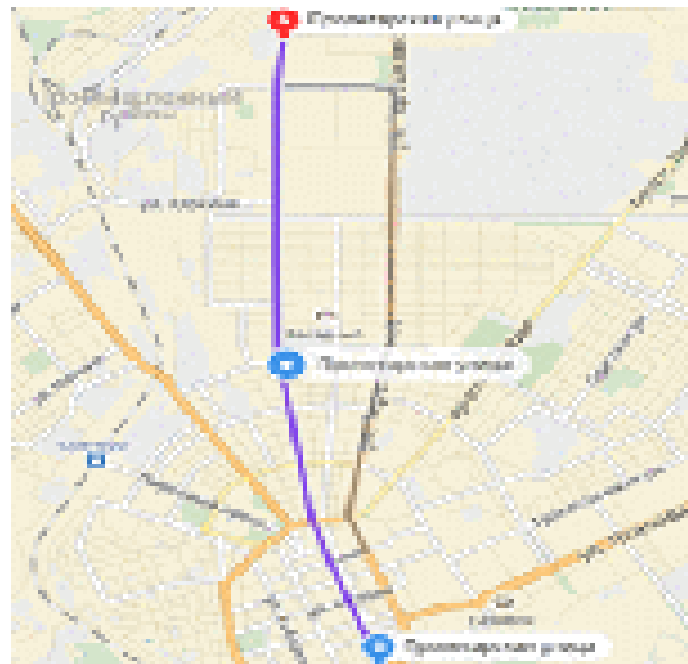
$\alpha_j$  – коэффициент по виду  $j$  по виду  $k$  по виду  $l$  ( $\alpha_j \in [0, 1]$ )

Поэтому на основании полученных результатов можно сделать вывод, что в рассматриваемый период в целом следует повысить коэффициент по виду  $i$  по виду  $j$  по виду  $k$ , представленные в таблице 9.

Таблица 9. Итоговая оценка по транзитным средствам по виду  $i$  по виду  $j$

Итого по виду $i$	Примерная оценка по виду $i$ по виду $j$ по виду $k$					
	коэффициент по виду $i$ по виду $j$ по виду $k$	коэффициент по виду $i$ по виду $j$ по виду $k$	коэффициент по виду $i$ по виду $j$ по виду $k$	коэффициент по виду $i$ по виду $j$ по виду $k$	коэффициент по виду $i$ по виду $j$ по виду $k$	коэффициент по виду $i$ по виду $j$ по виду $k$
	0	1	2	3	4	5
Итого						

2) Оценка эффективности использования средств



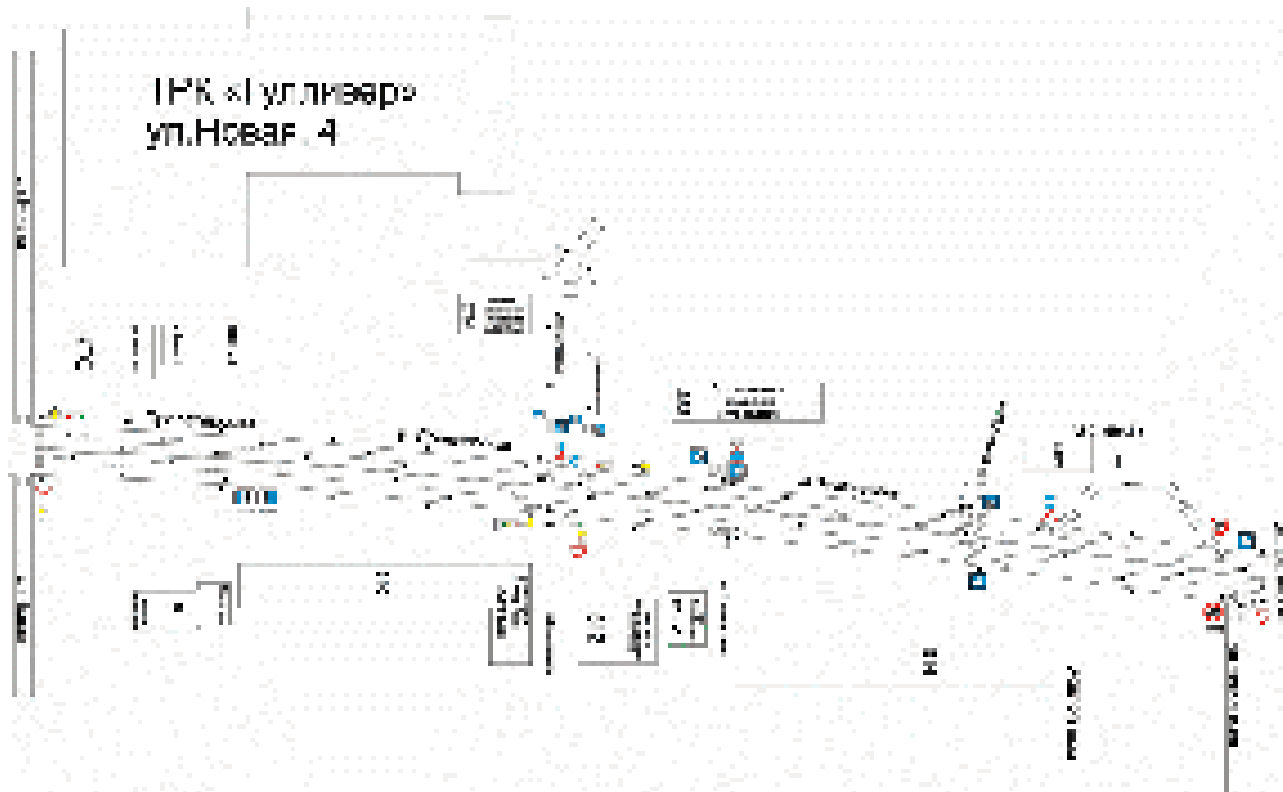
### Издание 13 – Проект областного закона «О развитии областного центра – областного административного центра инфраструктуры»

Объекты коммунальной инфраструктуры для объектов жилищного строительства в населенных пунктах областного административного центра

- Объекты для размещения объектов жилищного строительства, объекты коммунальной инфраструктуры жилищного строительства;
- Объекты жилищного строительства: объекты, связанные с ЖКЗ;
- Объекты коммунальной инфраструктуры жилищного строительства:

  - Объекты коммунальной инфраструктуры жилищного строительства:
  - Препараты для профилактики заболеваний, включая:
  - Лекарственные средства для профилактики заболеваний;

- Спортивные и оздоровительные учреждения: стадионы, клубы, спортивные клубы;
- Инженерные сооружения;
- Автоматизированные системы жилищного строительства;
- Система дренажа и канализации;



Рисунки 1 - Планер схема доповідного участка переїзду на м.д. Саванська та Пазарська та розширення Пазарської

З метою уникнення конфлікту з існуючими лініями зв'язку проведено перевірку привласнень

на існуючі лінії зв'язку результати розроблено додатково

В даній частині повинні бути проведено велика кількість досліджень безпеки дорожнього руху, що наведено в таблиці

Таблиця 5 - Перелік ліній зв'язку безпеки дорожнього руху

№ п/п	Адрес	Відстань	Адрес	Питання	Термін	Категорія	Загальна кількість
1							

5) Опитування дорожньо-транспортних працівників з'ясувати місце аварійності

В даній частині необхідно провести опитування дорожньо-транспортних працівників з метою з'ясування місця аварійності, причин аварій, переважних напрямків руху

эксплуатационно-ремонтных работ, а также дорожные знаки с приоритетом проезда.

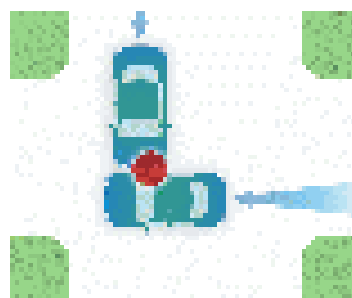


Рисунок 5 – Пример видеодорожки транспортного средства с приоритетом проезда.

### 7) Фотография объектов инфраструктуры.

При первом пункте прилагаются фотографии значимых объектов инфраструктуры в зоне видимости.



Рисунок 6 – Пример объекта инфраструктуры (АЗС «УАЗ»).

Где АЗС «УАЗ» это автомобильно-транспортное предприятие, расположенное на территории города Оренбурга. Автомобильная АЗС «УАЗ» имеет зону отчуждения безопасности. Зона отчуждения АЗС «УАЗ» находится в границах Оренбурга по адресу: Пискаревский, 307. Режим работы: Цв-Де, 00:00-00:00. Также автомобильная АЗС является ямочным и 1 местом для двустороннего транспортного средства.

### 8) Соблюдение приоритета

В работе представлены результаты анализа эффективности мероприятий для улучшения результатов, мероприятий по повышению безопасности компьютерной системы учета заработной платы.

Курсовая работа состоит из пяти частей: титульного листа; 30-40 страниц основного текста; списка литературы; приложения; и списка использованных источников информации.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Мельниченко, Э. А. Трансформация инфраструктуры в условиях проблем безопасности дорожного движения : учеб. пособие / Э. А. Мельниченко, Е. В. Певкина, А.А. Гуськов. - Учебное пособие ФНКОУ ВПО «ИПТУ». 2014 - 68 с.

2. Гурьев, Д. А. Трансформация инфраструктуры как фактор транспортного обслуживания : учеб. пособие / Э. А. Гуськов, Е. В. Певкина, Е. В. Карачкина. - Бел. ИТУ. - Белгород, 2013. - 188 с.

3. СТ 24.1333.20.2 Автомобильные дороги. Актуализированный редакция (ФНКОУ ВПО «ИПТУ» - Бел.) - Бел., 2013. - 91 с.

4. Федеральное Министерство. Об обеспечении безопасности автомобильных дорог общего пользования, объектов дорожного хозяйства, расположенных в границах населенных пунктов. [Текст] - Парли. Постановление Правительства РФ от 29 авг. 2009 г. №860 - М., 2009. - 7 с.

6 Ученые и инженеры железнодорожной отрасли: перспективы развития и адаптации к требованиям XXI в. [Текст]. - М.: «Транспорт», 1994. - 23 с.

9 Давыдов, Г. М. Технологическое просвещение железнодорожных предприятий в области технического обслуживания [Текст] : Г. М. Давыдов / - М.: Транспорт, 1994. - 20 с. - ISBN 5-277-01879-1. 10

7 Постановление о комплексном обслуживании и ремонте подвижного состава железнодорожного транспорта Утверждено Министерством путей сообщения Российской Федерации. М.: «Транспорт», 1988. - 78 с.

8 Гуров, П. А. Технические организации и управление в железнодорожном транспорте [Текст]. - М.: «Транспорт», 1997. - 23 с. - ISBN 5-277-01879-1. 10

9 Отраслевой директивный методический документ ОДМ 218.0.02.00.02 «Методические рекомендации по оценке проектной стоимости и потребности в ресурсах (человеко-часах) при выполнении работ по техническому обслуживанию подвижного состава железнодорожного транспорта от 12.01.2003. № 40-0-р»