

## Задания для группы ОП-31

### МДК 02.02 Организация пассажирских перевозок.

**Задание 1.** (изучить тему, составить опорный конспект или презентацию)

**Тема:** Технология и организация перевозок пассажиров в междугородном и международном сообщении.

**План изучения задания:**

1. Технология междугородных и международных маршрутных перевозок.
2. Организация междугородных автобусных перевозок.

2. Состав задач организации междугородных автобусных перевозок в целом соответствует рассмотренному для городских перевозок. Некоторые отличия объясняются особенностями организации труда водителей, эксплуатационными условиями междугородных перевозок и местом расположения АТО относительно обслуживаемых маршрутов. Труд водителей автобусов междугородного сообщения организуется на общих основаниях, рассмотренных ранее для водителей городских автобусов, с учетом ряда особых требований, установленных Положением о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей. В состав рабочего времени водителя автобуса междугородного сообщения дополнительно включены: продолжительность работ в пункте оборота или в месте стоянки перед началом и после окончания смены; охрана автобуса во время стоянки на конечных и промежуточных пунктах; пребывание в автобусе подменного водителя. В случае, когда водителю необходимо дать возможность доехать до соответствующего места отдыха, продолжительность ежедневной работы может быть увеличена до 12 ч. При продолжительности пребывания водителя в автобусе более 12 ч в рейс направляют двух водителей, а автобус оборудуют спальным местом для отдыха подменного водителя. Продолжительность управления автобусами габаритной длиной свыше 9,5 м не должна превышать 9 ч в смену, а в условиях горной местности — 8 ч. После первых 3 ч непрерывного вождения должна быть сделана остановка для кратковременного отдыха продолжительностью не менее 15 мин. В дальнейшем такие остановки предусматривают не реже, чем через каждые 2 ч. При направлении

в рейс двух водителей не менее 50 % времени отдыха в автобусе подменного водителя засчитывается за рабочее время. При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневного отдыха в пунктах оборота и в промежуточных пунктах устанавливаются не менее продолжительности времени предшествующей смены, а если экипаж автобуса состоит из двух водителей — не менее половины времени этой смены с соответствующим увеличением времени отдыха непосредственно после возвращения в гараж.

Организация рациональных режимов труда и отдыха водителей междугородных автобусов направлена на соблюдение требований трудового законодательства и снижение совокупных издержек на перевозки. Используют различные формы организации труда водителей : одиночную, при которой автобус обслуживается в течение оборотного рейса одним водителем. Одиночная форма применяется на маршрутах со временем оборотного рейса, равным продолжительности смены водителя. При предоставлении водителю длительного отдыха в пункте оборота автобуса сфера применения одиночной формы расширяется; сменную, с обслуживанием автобуса на каждом плече маршрута одним водителем и сменой водителей на границе смежных плеч, в месте расположения АТО или месте постоянного жительства водителей. Применение этой формы возможно на маршрутах протяженностью от 200 км и более; турную, когда автобусом управляют два поочередно сменяющих друг друга водителя. Эту форму используют при протяженности маршрута до 320 км, а при предоставлении водителям длительного отдыха в пункте оборота — до 750 км; сменнотурную, с обслуживанием автобуса в течение оборотного рейса двумя или несколькими парами водителей. Эта форма основана на сочетании сменного и турного движения и может применяться на маршрутах большой протяженности, начиная примерно с 500 км;

сменно — групповую, предусматривающую закрепление нескольких автобусов за бригадой водителей. Каждый водитель управляет поочередно разными автобусами на своем участке маршрута. Протяженность плеч выбирают исходя из полного использования рабочего времени водителя. Сфера возможного применения —

маршруты протяженностью от 200 до 1000 км с несколькими рейсами в сутки через примерно равные промежутки времени; сменнотурно — групповую, представляющую синтез сменнотурной и групповой форм с закреплением за бригадой водителей группы автобусов. Смена, состоящая из двух водителей, управляет разными автобусами на своем плече маршрута. Максимальная протяженность автобусных маршрутов лимитируется допустимой продолжительностью смены водителя с учетом расчетных нормативов скорости движения и используемой технологии перевозок. При выполнении рейсов, превышающих по продолжительности допустимое время рабочей смены, в рейс отправляют двух водителей. Автобус, обслуживаемый двумя водителями, должен быть оборудован спальным местом для подменного водителя. В графике движения указывают время управления автобусом, время отдыха каждого водителя на спальном месте, время и место ночлега водителей, место хранения и технического обслуживания автобуса в пункте оборота. Альтернативные варианты формируют с использованием схем движения автобусов на маршруте и графика их оборота. При нормировании времени рейса на междугородных маршрутах следует учитывать стоянки автобусов на промежуточных остановочных пунктах. Продолжительность стоянок определяется совокупностью факторов: краткосрочным перерывом в управлении автобусом для отдыха водителя, обеденным перерывом водителя, проведением медосмотра водителя, высадкой и посадкой пассажиров с учетом совершения багажных операций, предоставлением транзитным пассажирам возможности посещения буфета, туалета, приобретения печатной продукции и предметов первой необходимости на автовокзале. Поэтому минимальная продолжительность стоянки обычно составляет 10 мин. Нормы времени на пробег по участкам маршрутов определяют с учетом динамических качеств используемой модели автобусов. На протяженных маршрутах используют наиболее мощные и скоростные автобусы. Потребность в автобусах для междугородных перевозок устанавливается исходя из имеющегося спроса на перевозки с учетом краткосрочного прогноза его изменения. Потребность определяют отдельно для

маршрутов протяженностью до 200 и более 200 км. В последнем случае используют только автобусы повышенной комфортабельности.

Расписания движения междугородных автобусов разрабатывают по рейсам с последующим составлением общего графика движения. В соответствии с нормами времени на пробег участков маршрута, стоянки на остановочных пунктах, режимами работы автовокзалов и ПАС и исходя из достижения удобного для пассажиров времени прибытия на остановочные пункты, определяют время начала и окончания рейса. Время прибытия автобусов различных рейсов на автовокзал может совпадать, приводя к превышению пропускной способности линейных сооружений.

Для исключения этого отдельные рейсы согласуют друг с другом по времени, используя графики движения автобусов. Рейсы на график наносят в порядке убывания их продолжительности. Если в каком-либо месте графика наблюдается недопустимое сгущение рейсов, производят их раздвижку по времени. На узловых автовокзалах, обслуживающих несколько сходящихся направлений движения, раздвижку проводят с учетом прибытия автобусов с различных направлений. После выполнения рассмотренной корректировки составляют в табличной форме расписание движения по отдельным маршрутам и рейсам, станционные и диспетчерские расписания движения. Маршрутные расписания должны быть согласованы со всеми юридическими лицами, осуществляющими эксплуатацию автовокзалов и ПАС по трассе маршрута. Станционные расписания движения на автовокзалах формируют по различным направлениям движения в хронологическом порядке выполнения рейсов и вывешивают для сведения пассажиров. Все производимые изменения в расписаниях движения доводят до сведения пассажиров. Каждому рейсу присваивают порядковый номер. Рейсам южного и западного направлений присваивают нечетные номера, а рейсам северного и восточного направлений — четные. Номера прямых и обратных рейсов, как правило, отличаются на единицу, например 201 и 202. При обслуживании автобуса в рейсе двумя водителями для каждого рейса разрабатывают график работы водителей. В этом графике отдельно для каждого водителя указывают время управления автобусом, краткосрочных и обеденных перерывов, ежедневного перерыва. График

должен удовлетворять требованиям Положения о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей. Резерв автобусов для обеспечения междугородных перевозок планируют отдельно по автовокзалам. Поэтому, в отличие от городского сообщения, вначале решают задачу дислокации резерва. В качестве мест дислокации выбирают автовокзалы, расположенные рядом с АТО — перевозчиками. Исходным пунктом формируемой сети дислокации резерва выбирают крупнейший автовокзал региона. К нему добавляют очередные автовокзалы в порядке уменьшения числа отправок автобусов по всем направлениям, пока не будет получена достаточно плотная сеть. Затем для каждого пункта устанавливают зоны обслуживания, в пределах которых обеспечивается подача резервных автобусов. Зона обслуживания должна охватываться диспетчерской радиосвязью с находящимися в ее пределах линейными автобусами. При отсутствии такой радиосвязи при необходимости прибегают к помощи экипажей дорожно — патрульной службы ГИБДД. Число резервных автобусов устанавливают исходя из частоты движения и сходов автобусов, среднего времени нахождения в рейсе. Пассажиры прерванного рейса доставляются до пункта назначения резервным автобусом, если эксплуатационные характеристики маршрута и режим труда водителя резервного автобуса позволяют сделать это. В противном случае резервный автобус доставляет пассажиров до одного из автовокзалов, располагающих резервным автобусом для завершения рейса. Целесообразно заключать многосторонние договоры перевозчиков о взаимном предоставлении ими друг другу при необходимости резервных автобусов без экипажа. Тогда резервный автобус может постоянно находиться на автовокзале, а его перемещение в нужный пункт производится водителем — перегонщиком. Далее выполнение рейса на резервном автобусе производит водитель сошедшего линейного автобуса. Сошедший автобус ремонтируется в ближайшем пункте, где имеются соответствующие технические возможности, и при обратном рейсе заменяется на подменный резервный автобус. Коммерческое использование междугородных автобусов характеризуют скоростью движения в рейсе и коэффициентом использования времени оборотного рейса.

**Литература:** Спирин И.В. «Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками» - М.: Издательский центр «Академия» 2010 г. стр.232-248

**Задание 2.** (изучить тему, составить опорный конспект или презентацию)

**Тема:** Технология и организация перевозок пассажиров в междугородном и международном сообщении.

**План изучения задания:**

1. Технологический процесс работы автовокзала.
2. Особенности организации международных перевозок.

### **1. Технологический процесс работы автовокзала.**

Технологический процесс работы автовокзала направлен на достижение высокого качества оказываемых услуг по перевозке пассажиров и включает в себя взаимосвязанный комплекс процессов:

- перемещение пассажиров по территории автовокзала;
- ожидание пассажирами посадки в автобусы;
- приобретение билетов;
- временное хранение и перемещение ручной клади и багажа;
- получение справок о движении автобусов, тарифах и условиях обслуживания;
- посадка пассажиров в автобусы;
- высадка из автобусов;
- получение сопутствующих бытовых услуг.

К технологическому процессу работы автовокзала относят также выполнение комплекса служебных операций по диспетчерскому управлению перевозками, обеспечению работоспособности средств производственной связи, содержанию территории и уборки помещений и др. В каждом конкретном случае эти процессы организуются в соответствии с местными особенностями на основе типовых технологических процессов, рассматриваемых далее в настоящем подразделе учебника.

Планировка территории автовокзала и взаимное размещение его помещений, предназначенных для обслуживания пассажиров, исходят из принципов прямооточности, самообслуживания и ограничения доступа посторонних лиц в служебные зоны. Прямоточность предусматривает организацию движения пассажиров на территории автовокзала с минимумом перемещений при соблюдении логической последовательности обслуживания. Для этого исключают встречные потоки перемещающихся пассажиров и разделяют пассажиров междугородного и пригородного сообщений. Самообслуживание пассажиров на автовокзале является основной формой оказания различных услуг. Для реализации этого принципа предусматривают билетопечатающие автоматы, автоматические камеры хранения, технологии самообслуживания в пунктах общественного питания, самостоятельную переноску пассажирами ручной клади и проч. Однако по желанию пассажиров должна обеспечиваться возможность оказания соответствующих услуг специальным персоналом за отдельную плату. Ограничение доступа посторонних лиц в служебные зоны автовокзала обеспечивается ограждениями, предупредительными надписями, службой охраны.

Вход в помещение автовокзала должен быть открыт с привокзальной площади. Непосредственно у входа и в вестибюле размещают указатели со справочной информацией о путях прохода в кассовый зал, залы ожидания и на перроны. Если пассажирские помещения расположены на нескольких этажах здания автовокзала, то наиболее посещаемые из них располагают ниже менее посещаемых.

Из вестибюля пассажиры проходят в зал ожидания и кассовый зал. В зале ожидания располагают скамьи для ожидающих отправления пассажиров. Дежурный по залу ожидания обеспечивает соблюдение порядка, оказывает пассажирам необходимую помощь. В кассовом зале пассажиры приобретают и сдают билеты на автобусы. Помещения для кассиров изолируют от кассового зала перегородками с окнами. Кассовый зал связывают проходом с залом ожидания. Рядом с залом ожидания располагают комнату матери и ребенка, в которой находится дежурный, обязанный оказывать необходимую помощь пассажирам с детьми и беременным женщинам, вызывать кассира для продажи билетов.

Камеры хранения располагают в помещениях, связанных с вестибюлем. Технологии хранения ручной клади предусматривают обслуживание вручную, при котором прием и выдача вещей производятся кладовщиками камеры хранения, и предоставление пассажирам возможности пользования автоматическими камерами хранения. От камер хранения должен быть обеспечен удобный проход к перронам отправления автобусов и на привокзальную площадь к стоянкам такси и остановочным пунктам маршрутов ГПТ. Туалеты размещают вблизи от зала ожидания. Медицинский пункт располагают с учетом возможности перемещения носилок с больным по кратчайшему пути через служебный выход к санитарному автомобилю.

Справочная служба автовокзала должна предоставлять пассажирам всю информацию, необходимую для правильного планирования поездки и выбора рейса автобуса, а также информацию о движении автобусов для встречающих граждан. Выдача индивидуальных справок производится работником справочного бюро. На основании анализа поступающих вопросов устанавливают потребность в наиболее часто требуемых справках. Соответствующую информацию располагают на информационных щитах и вводят в автоматические справочные установки. Диктор — информатор по громкоговорящей связи делает объявления о начале и окончании посадки на рейсы, номерах перронов, соответствующих рейсам, времени прибытия и отправления автобусов, задержках рейсов и других данных о движении автобусов. При необходимости передается информация о заблудившихся детях, бесхозных вещах и др. Громкоговорящие установки располагают в пассажирских помещениях, туалетах, камере хранения, на привокзальной площади и на перронах.

Для приема пищи пассажирами, водителями автобусов и работниками автовокзала открывают кафе и буфет, помещения для которых автовокзал предоставляет в аренду организациям общественного питания. Кухня кафе должна иметь подводы электричества, горячей и холодной воды, слив в канализацию. На крупных автовокзалах предусматривают отдельное помещение для принятия пищи водителями и персоналом автовокзала. На небольших автовокзалах и ПАС буфет располагают непосредственно в зале ожидания. В вестибюле и зале ожидания



устанавливают киоски, торгующие печатной продукцией, дорожными принадлежностями и предметами первой необходимости.

Служебные помещения составляют отдельный блок с ограничением свободного доступа посторонних лиц.

В связи с тем, что автобусы являются источниками повышенной опасности, необходимо особо тщательно подходить к организации посадки пассажиров в отходящие автобусы и высадки пассажиров из прибывших автобусов. Посадка и высадка пассажиров производятся на специально оборудованных перронах. Перроны отправления и прибытия располагают отдельно. Перрон должен возвышаться на 20 см над подъездным путем для автобуса, и отделяться от него бордюрным камнем. Перроны обозначают номерами и оборудуют информационными табло с индикацией номера рейса, времени прибытия и отправления автобуса. Дежурные по перронам обеспечивают поддержание порядка, оказывают пассажирам необходимую помощь в посадке и размещении в автобусах, встречают прибывающих пассажиров.

Для посадки пассажиров водитель подает автобус к указанному диспетчером посадочному перрону. Дежурный по перрону контролирует соответствие автобуса типу, указанному в расписании движения, осматривает экипировку и салон автобуса. Обнаруженные недостатки немедленно устраняются. После этого разрешается посадка пассажиров в автобус. Номер посадочного перрона объявляется диспетчером — информатором по громкоговорящей связи и отображается на табло отправления. Водитель открывает багажники автобуса и обеспечивает погрузку багажа. После посадки пассажиров дежурный по перрону производит сверку числа пассажиров в автобусе с данными билетно — учетной документации и при отсутствии расхождений отправляет автобус в рейс. Причины обнаруженных расхождений выясняются и принимаются соответствующие меры.

Дежурный по перрону также встречает прибывающие автобусы, помогает выходящим пассажирам сориентироваться и кратчайшим путем направиться в город. При необходимости дежурный по перрону вызывает к автобусу носильщиков, медицинского работника. Когда проходящий автобус находится у

перрона на стоянке, должна быть обеспечена его охрана и охрана оставшихся в салоне вещей пассажиров. Диспетчер по управлению движением транспорта на привокзальной площади обеспечивает соблюдение порядка при посадке пассажиров в автомобили — такси и транспортные средства ГПТ, предупреждает чрезмерное скопление транспортных средств на привокзальной площади. При необходимости он связывается с диспетчерскими службами такси и ГПТ.

На междугородных маршрутах продажа пассажирам билетов на автобусы имеет ряд особенностей, определяемых технологией перевозок:

- билеты продаются в различных удаленных друг от друга пунктах маршрута;

- число проданных билетов должно соответствовать пассажироместимости автобуса с учетом высвобождения ряда мест на определенных остановочных пунктах;

- наблюдается значительный спрос на предварительную продажу билетов;

- кассы по продаже билетов и автобусы находятся в ведении различных хозяйствующих субъектов.

Эти особенности в совокупности формируют технологические процессы продажи билетов пассажирам. Данные процессы обеспечиваются заключением между различными автовокзалами и перевозчиками договоров о взаимодействии при реализации билетов на автобусы.

Типовым технологическим процессом продажи билетов предусмотрена централизация информации о наличии свободных мест в автобусах, что позволяет заранее, до прибытия автобуса в соответствующий пункт, продавать пассажирам билеты. Могут устанавливаться квоты предварительной продажи билетов с подразделением по различным остановочным пунктам. Наибольшую долю подлежащих предварительной продаже билетов оставляют за начальным пунктом маршрута. Продажа билетов на проходящие автобусы начинается заранее, после отправления соответствующего автобуса в рейс с предыдущего автовокзала или ПАС. Это возможно благодаря передаче информации о наличии свободных мест от одного автовокзала к другому по принципу эстафеты. Таким образом, к моменту

прибытия автобуса в данный пункт практически могут быть реализованы билеты на все свободные и высвобождающиеся в этом пункте места. Продажа билетов на отходящие автобусы производится во всех кассах автовокзала вне очереди. Типовой технологический процесс реализуется автоматизированным способом или вручную.

При автоматизированной технологии продажа билетов осуществляется после поступления на АРМ кассира подтверждения о наличии свободного места в автобусе требуемого рейса. Подтверждение поступает от центрального компьютера, ведущего учет свободных мест и проданных билетов. Центральный компьютер соединен с компьютерными рабочими станциями — автоматизированными рабочими местами кассиров линиями связи. Центральный компьютер располагают на наиболее крупном автовокзале. На различных направлениях движения централизация информации о наличии свободных мест в автобусах может осуществляться независимо друг от друга. Данные о наличии свободных мест на определенные рейсы автобусов автоматически поступают также на информационные табло в кассовом зале, в справочное бюро и к диктору — информатору.

При ручной технологии учет наличия и движения свободных мест по рейсам ведут операторы по распределению мест. Для этого они используют специальные бланки в форме таблиц и схем расположения мест в автобусах различных моделей. Операторы сообщают данные о свободных местах кассирам, работнику справочного бюро и диктору — информатору. Для передачи данных операторы различных автовокзалов связываются друг с другом по телефону. Этот процесс трудоемкий, менее надежный из-за ошибок персонала и является устаревшим. Его применяют на ПАС, не оборудованных АРМ кассира. В этом случае кассир по телефону получает от ближайшего автовокзала информацию о наличии свободных мест и передает обратно информацию о проданных билетах, которая затем вводится в центральный компьютер через АРМ кассира автовокзала.

При отсутствии устойчивой производственной связи между пунктами продажи билетов по трассе автобусного маршрута применяют децентрализованный, «обходной» технологический процесс реализации билетов. Кассиры в начальном

пункте маршрута продают билеты пассажирам как предварительно, так и на отходящие автобусы. На промежуточных остановочных пунктах маршрута продаются билеты только на отходящие автобусы при наличии в них свободных мест, а предварительная продажа билетов не производится. Информация о наличии свободных мест в автобусах поступает лишь после прибытия на автовокзал автобуса транзитного рейса. Это приводит к дополнительному простоя автобуса на 10... 15 мин, вызванному организационными задержками, необходимостью продажи билетов пассажирам, перемещением багажа из камер хранения к автобусам после приобретения пассажиром билета. В результате существенно увеличивается время выполнения рейса, снижается производительность использования автобуса. В исключительных случаях допускается продажа билетов водителями автобусов.

Технологический процесс выполнения рейсов в междугородном сообщении предусматривает организацию отдыха водителей на промежуточных пунктах маршрута и в пункте оборота. На промежуточных пунктах маршрута оборудуют комнаты для кратковременного отдыха водителей, обеспечивают возможность питания водителей. Для ежедневного отдыха водителей в пункте оборота оборудуют спальные места. Типовыми проектами на автовокзалах предусмотрены двухместные номера гостиничного типа.

Техническое содержание средств связи и оборудования производится персоналом автовокзалов или специализированными организациями по договору.

Для содержания территории автовокзала в надлежащем состоянии дворники убирают перроны, проезды и площадки. Зеленые насаждения периодически поливают. Перроны очищают ото льда и снега, обрабатывают противогололедными материалами. Помимо ручного инвентаря для механизации уборочных работ применяют поливомоечные и снегоуборочные машины. В помещениях автовокзала, преимущественно во время спадов пассажиропотока, производят влажную уборку по графику и в объемах, учитывающих санитарные требования.

## **2. Особенности организации международных перевозок.**

Организация международных автобусных перевозок осуществляется аналогично междугородным сообщениям, с учетом специфических требований международного и национального транспортного законодательства различных стран и значительной продолжительности рейса автобуса, достигающей нескольких суток (особенно для туристских перевозок).

Режимы труда и отдыха водителей в международном сообщении устанавливаются в соответствии с Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), государством-участником которого является Россия. Водители автобусов международного сообщения должны быть не моложе 21 года. Водитель, выполняющий перевозки пассажиров по международным маршрутам в радиусе более 50 км от места постоянного хранения автобуса, должен иметь стаж работы более 1 г. на транспортных средствах с разрешенным весом свыше 3,5 т, или перевозящих пассажиров по международным маршрутам с удалением до 50 км от места постоянного хранения этих транспортных средств.

Продолжительность управления автобусом между любыми двумя периодами ежедневного отдыха или периодами ежедневного и еженедельного отдыха (ежедневная продолжительность управления) не должна превышать 9 ч. Она может быть увеличена дважды в течение одной недели до 10 ч. Общая продолжительность управления автотранспортным средством в течение любых двух недель подряд не должна превышать 90 ч. После непрерывного управления автобусом в течение 4,5 ч водитель должен сделать перерыв не менее, чем на 45 мин (если не наступает период отдыха), либо за то же время сделать два-три перерыва не менее 15 мин каждый. Во время этих перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы. Такие перерывы не могут рассматриваться в качестве ежедневного отдыха.

В течение каждых 24 ч водителю должен быть предоставлен непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не менее 11ч. Этот отдых может быть сокращен до 9 ч не более 3 раз в течение одной недели при условии, что до конца следующей недели водителю предоставляется соответствующий отдых в качестве

компенсации. В дни, когда продолжительность отдыха не сокращается, он может быть разбит на два или три отдельных периода в течение 24 ч, один из которых должен составлять не менее 8 ч подряд. В этом случае общая продолжительность отдыха увеличивается не менее, чем до 12ч. Если в течение каждых 30 ч автобусом управляли, по крайней мере 2 водителя, каждый из них должен иметь период отдыха продолжительностью не менее 8 ч подряд. Ежедневный отдых в автобусе возможен только во время стоянки и при наличии в автобусе спального места.

В течение каждой рабочей недели (с 00.00 ч понедельника до 24.00 ч воскресенья) водителю предоставляют еженедельный отдых продолжительностью не менее 45 ч подряд. Это время может быть сокращено до 36 ч, если отдых используется в месте постоянного хранения автобуса или месте жительства водителя, или до 24 ч, если отдых используется в любом другом месте.

Чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений ЕСТР в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в автобусе лиц. Водитель должен указать характер и причину отхода от этих положений регистрационном листке контрольного устройства. Такое, например, может потребоваться после ликвидации возникшей на линии неисправности автобуса. Помимо рассмотренных ОСНОВНИ требований в ЕСТР содержится ряд других ограничений по режиму труда и отдыха водителей.

Для осуществления коммерческих перевозок на иностранно территории требуется получение разрешения, выдаваемого КОУ патентным органом соответствующего государства. К основным трудностям, с которыми сталкиваются международные автомобильные перевозчики, относятся: большие простои на погранпереходах, бюрократизм в оформлении разрешений, недостаточно развитие инфраструктуры российских автомобильных дорог.

Международные пассажирские автомобильные перевозки подразделяют на регулярные и нерегулярные. Регулярные перевозки производятся по стабильным маршрутам с применением расписаний движения. Нерегулярные перевозки производят по потребности, в частности значительная доля таких перевозок связана

с обслуживанием групп туристов. Другой разновидностью нерегулярных перевозок служит доставка рабочих смен, работающих вахтовым методом на производственных объектах, расположенных на территории сопредельного государства. Примером таких перевозок является доставка смен финских рабочих на ряд предприятий в приграничных местностях России.

Нормирование скоростей движения в международных рейсах осуществляется аналогично тому, как это делается для междугородного автобусного сообщения. При этом принимают во внимание ограничения скоростей движения, установленные на дорогах различных государств. Получить справочную информацию можно в Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), являющейся уполномоченной российской организацией в области международных автомобильных сообщений и оказывающей перевозчикам комплекс информационных и правовых услуг, в том числе помощь в оформлении необходимой документации.

Во многих европейских государствах перевозчикам выгодно пользоваться платными автомагистралями. Плата за проезд осуществляется в соответствии с расстоянием и типом транспортного средства. При въезде на платную дорогу водитель получает талон, по которому будет определяться сумма платы при съезде с платной дороги. К оплате принимаются кредитные карты. На платных Дорогах обеспечивается высокая скорость движения и безопасные условия проезда. Через каждые 5...10 км расположены придорожные терминалы, на которых может производиться остановка для кратковременного отдыха, заправки автобуса и мелкого путевого ремонта. На терминалах круглосуточно работают: ресторан, буфеты, туалет, душ, магазины (продукты питания, предметы первой необходимости, другие товары повседневного спроса, автомобильные запасные части и принадлежности), заправочные станции (дизельное топливо, бензин, газ), посты ремонта автомобилей; имеется телефон, места для парковки автобусов, легковых и грузовых автомобилей; предоставляются информационно-справочные услуги; производится обмен валюты и др.

На основании результатов нормирования продолжительности рейса и допустимых режимов труда водителей разрабатываются расписание или график движения автобуса и графики работы водителей. Наибольшим разнообразием отличаются туристские международные автобусные маршруты, оборотные пункты которых могут существовать в явном или неявном виде. Обычный маршрут наиболее характерен для регулярных перевозок пассажиров. При нерегулярных перевозках такой маршрут организуют в двух случаях:

- Автобус используется только для доставки туристов в страну посещения и обратно, а экскурсионное обслуживание туристов в стране пребывания обеспечивается внутренним транспортом. Туристский автобус возвращается в начальный пункт маршрута с туристами предыдущей группы, что обеспечивает высокую производительность использования автобуса.
- Выезды из оборотного пункта не предусмотрены, что имеет место, преимущественно, в турах к местам отдыха (пляж, купание, отдых на природе и проч.). В таком случае автобус все время отдыха туристов простаивает, что ухудшает показатели его использования. Автобус может использоваться для выездных экскурсий по заявкам отдыхающих за отдельную плату.

Маршрут с петлей на стороне оборотного пункта характерен для туров, связанных с осмотром достопримечательностей, возможно в сочетании с отдыхом в курортных местах. В этом случае линейная часть маршрута используется для доставки туристов в страну пребывания. Петлевая часть маршрута разрабатывается в целях последовательного заезда в различные пункты, где находятся достопримечательности или места отдыха.

Особенностью кольцевого маршрута является несовпадение трассы в направлениях «туда» и «обратно», что обеспечивает расширение познавательных возможностей, предоставляемых турагентством своим клиентам. Кольцевые маршруты наиболее характерны для туров, в которых проводится заезд в несколько европейских государств.

Наконец, маршрут с экскурсионными выездами предполагает доставку туристов в место постоянного базирования с последующими однодневными



автобусными экскурсиями. Такие туры наиболее популярны, поскольку страны Европы достаточно компактны и имеют множество близко расположенных городов и достопримечательных мест. В этом случае место постоянного базирования (пункт оборота автобуса) избирается по критерию минимума платы за проживание.

В конкретных случаях маршрут может содержать элементы, присущие каждой из четырех рассмотренных базовых конфигураций, например, средняя часть маршрута может проходить по различным дорогам в обоих направлениях движения.

Разработка расписания движения и графиков работы начинается с систематизации исходных данных, которые обобщают по различным странам с учетом возможных скоростей движения и прогнозируемых задержек в пути следования.

В междугородном автобусном сообщении пассажирским автомобильным транспортом выполняются также багажные перевозки. Для перевозки обычного багажа междугородные автобусы имеют под полом пассажирского помещения специальные багажные отсеки, исключаящие провоз в салоне тяжелых предметов, что повышает безопасность движения (снижается центр тяжести автобуса и при ДТП багаж не травмирует пассажиров). Отнесение вещей пассажиров к ручной клади или багажу, а также требования к допускаемому к перевозке багажу, устанавливаются правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

При необходимости перевозки большого по объему или массе багажа организуют рейсы багажных автомобилей, следующих по одному расписанию движения с автобусами. Для таких багажных перевозок используют грузовые автомобили с кузовом типа фургон. Организация движения автомобилей, выполняющих багажные рейсы, осуществляется аналогично организации движения автобусов.

В международном автобусном сообщении перевозки багажа регулируются международными конвенциями, межправительственными соглашениями и правилами перевозок. Конвенцией о международной автомобильной перевозке пассажиров и багажа (КМАПП) государств — участников СНГ установлено, что к

бесплатно перевозимой ручной клади пассажира относятся вещи массой не более 20 кг с габаритами не более 600x400x200 мм. Остальные вещи на регулярных международных автобусных маршрутах перевозятся в качестве багажа за отдельную плату. При пересечении государственной границы багаж пассажира подлежит таможенному досмотру и оформлению по правилам страны пребывания.

**Литература:** Спирин И.В. «Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками» - М.: Издательский центр «Академия» 2010 г. стр.249-263