Особенности организации международных автобусных 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 международных автобусных сообщений

Режимы труда и отдыха водителей в международном автобусном 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 в регистрационном листке контрольного устройства. Такое, например, может потребоваться после ликвидации возникшей на линии неисправности автобуса. Помимо рассмотренных Oсновных требований в ЕСТР содержится ряд других ограничений по режиму труда и отдыха водителей.

Для осуществления коммерческих перевозок на иностранной 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 автобусные перевозки

Международные пассажирские автобусные 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.

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).

Расписание или график движения автобуса и графики работы водителей

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.

Багажные перевозки

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, исключающие 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.

Багажные перевозки в международном автобусном сообщении

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.

23.08.2007, 648 просмотров.