**Организация междугородних и международных перевозок.**

**Правила проведения транспортного контроля**

9. При проведении транспортного контроля в пунктах пропуска в отношении транспортных средств, следующих в Российскую Федерацию и из Российской Федерации, в том числе транзитом через ее территорию без проезда по территории других государств - членов Таможенного союза, должностные лица таможенных органов осуществляют проверку:

а) документа, предоставляющего право на проезд по территории Российской Федерации;

б) специальных разрешений на проезд в третьи страны и из третьих стран (у иностранных перевозчиков);

в) весовых и габаритных параметров транспортных средств;

г) специальных разрешений на перевозку опасных грузов, а также маршрутов в тех случаях, когда они указаны в таких разрешениях;

д) специальных разрешений на перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов, а также маршрутов в тех случаях, когда они указаны в таких разрешениях;

е) карточки допуска российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам на каждое транспортное средство;

ж) отличительных знаков государства, на территории которого зарегистрировано транспортное средство, и товарно-транспортных документов, предусмотренных международными договорами Российской Федерации и законодательством Российской Федерации;

з) документа, подтверждающего уплату административного штрафа, если жалоба или протест на постановление о назначении административного наказания остались без удовлетворения, - при выезде с территории Российской Федерации транспортного средства, на котором совершено нарушение, предусмотренное законодательством Российской Федерации;

и) уплаты в установленных случаях сбора за проезд транспортных средств, зарегистрированных на территории иностранных государств, по автомобильным дорогам Российской Федерации.

**Регистрация режимов работы автомобилей**

Тахограф - оборудование, предназначенное для установки на АТС с целью показания и записи в автоматическом и полуавтоматическом режимах на спец.регистрационных листках (диаграммных картах) данных о движении АТС и об опред. периодах работы и отдыха водителей.

Тахографы делятся на два типа: Аналоговые и цифровые. Аналоговые тахографы производят запись на “Шайбы” а цифровые во внутреннюю память устройства и на карту водителя, которая в цифровом тахографе является обязательным идентификатором водителя.

Каждая карта без переписки позволяет накапливать информацию о работе водителя за последние 28 дней. Электронная память цифровых тахографов позволяет дополнительно сохранять информацию о 365 сутках работы.

Аналоговый тахограф состоит из двух основных частей: показывающей и регистрирующей.

Регистрационный листок (тахокарта) имеет форму диска с пластиковым покрытием. При установке тахокарты водитель обязан заполнить центральную часть: фамилию, имя, отчество; - пункт отправления; - дату установки тахокарты; - рег. № ам; - начальные показатели счетчика. При смене тахокарты водитель обязан дополнить запись в центральной части: пункт прибытия; - конечное показание счетчика пробега; - дату снятия тахокарты; - пробег за период работы этой тахокарты. Остальная поверхность тахокарты предназначена для обязат.регистрации 3х основных параметров: скорости автомобиля, видов деятельности водителя и пути, пройденного автомобилем. На тахокарте имеются две шкалы времени по 24 часа. Цена одного деления - 5 минут. Контрольные листки водитель должен сохранять не более 21 дня, а фирма-перевозчик должна хранить их в течение года. Расшифровка тахокарт производится вручную или с помощью специальных считывающих приставок к ЭВМ.

# Организация движения подвижного состава при междугородных перевозках.

Маршруты движения при междугородных автомобильных перевозках грузов называют автомобильными линиями. Условия работы на автомобильных линиях имеют ряд особенностей, главная из которых заключается в том, что оборот подвижного состава (период времени от начала движения автомобиля из данного пункта до момента следующего начала движения из этого же пункта) может составлять несколько суток.

Это осложняет работу водителей, отрывая их на значительный срок от места работы и жительства, затрудняет проведение технического обслуживания подвижного состава и организацию диспетчерского руководства.

Движение на автомобильных линиях может быть организовано по сквозному или участковому методу.

При сквозном методе движения каждый автомобиль проходит весь путь от начального до конечного пункта и обратно. Автомобиль, а следовательно, и водитель находятся в рейсе продолжительное время. Водителю должен предоставляться перерыв - для отдыха на 10 мин после первых 3 ч непрерывного движения и затем на 10 мин через каждые 2 ч. При совпадении этого перерыва с обеденным перерывом указанное дополнительное время для отдыха не предоставляется. После 12 ч работы водителю должен быть предоставлен междусменный отдых продолжительностью 12 ч.

Подвижной состав в это время простаивает.

Время оборота подвижного состава при сквозном движении складывается из времени: на движение, на погрузку-разгрузку, на техническое обслуживание подвижного состава, на отдых водителей.

При участковом методе движения автомобильную линию разбивают на отдельные участки. Подвижной состав автотранспортных предприятий, осуществляющих междугородные перевозки по данной линии, работает только на определенном участке. Груз на стыках участков передается, а подвижной состав возвращается на начальный пункт своего участка.

Длину участка подбирают. Отсюда следует, чтобы время оборота автомобиля на участке не превышало 1 --1,5 смены работы водителя, т. е. чтобы водитель в тот же день возвращался к месту своей постоянной работы.

Работа водителей, обслуживающих автомобили при сквозном движении, может быть организована по системе одиночной или турной езды.

При одиночной езде автомобиль в течение всего оборота обслуживает один водитель. Такая система наименее эффективна, и ее целесообразно применять в тех случаях, когда автомобиль может сделать за рабочий день один оборот, т. е. при отсутствии времени большого отдыха.

При системе турной езды автомобиль в течение всего оборота обслуживают два водителя, отдыхающие поочередно во время рейса в кабине на специально оборудованном спальном месте.

Учет рабочего времени при работе водителей на междугородных перевозках грузов имеет ряд особенностей. Так, началом работы в смене при дальних перевозках считается время истечения установленного графиком сменности отдыха, а окончанием -- время начала отдыха по графику в пути следования или в пункте оборота. При турной езде каждому из двух водителей в рабочее время включается половина времени, затрачиваемого в соответствии с графиком (расписанием) на оборот. Если водители заняты на междугородных перевозках более недели за один оборот и не имеют возможности использовать в этот период день еженедельного отдыха, то им после возвращения к месту постоянной работы должен быть предоставлен отгул.

Передача груза с участка на участок может осуществляться двумя способами:

* · груз перегружают с автомобиля на склад, а затем со склада на другой автомобиль после кратковременного хранения. Такой способ является наименее эффективным, так как требует значительных материальных и трудовых затрат на перегрузку и удлиняет срок доставки груза от отправителей до получателей;
* · груз на стыках участков перегружают с одного автомобиля на другой. Этому способу присущи те же недостатки, что и предыдущему;
* · на стыках участков происходит смена прицепов с грузом. Передача груза, размещенного на прицепе, происходит значительно быстрее, чем при перегрузке, однако передача груза, находящегося на самом автомобиле, происходит с перегрузкой по первому или второму способу;
* · на стыках участков происходит смена полуприцепов с грузом. Этот способ является наиболее эффективным.

Участковый метод по сравнению со сквозным имеет следующие преимущества:

* · создаются нормальные условия работы и быта водителей, возвращающихся в тот же день к месту своей постоянной работы и жительства;
* · повышается качество проведения технического обслуживания, так как оно выполняется на АТП;
* · исключается полностью из времени оборота время простоев, связанных с техническим обслуживанием подвижного состава во время рейса и с временем большого отдыха водителей; повышается скорость доставки груза и увеличивается коэффициент использования рабочего времени.

Выбор типа подвижного состава определяется условиями перевозок (род груза, объем перевозок, дорожные условия и т. д.).

Количество единиц подвижного состава, необходимых для работы на автомобильной линии, зависит от объема перевозок, системы организации движения и времени оборота.

Регулярные междугородные централизованные перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования на основных автомобильных дорогах союзного, республиканского и местного значения организуют для расширения и совершенствования связей между экономическими районами, областями, городами. К ним относятся перевозки, осуществляемые по графикам (расписаниям).

Перечень автомобильных дорог и пунктов приема и выдачи грузов (в пределах республики) устанавливают министерства автомобильного транспорта по согласованию с Госпланом республики.

Перевозки по дорогам, не включенным в перечень, осуществляются автотранспортными предприятиями и организациями по соглашению с заказчиками транспорта. При межреспубликанских перевозках порядок и условия их выполнения устанавливают соглашением между республиканскими министерствами автомобильного транспорта.

На перевозках используют автомобили и автопоезда большой грузоподъемности.

Междугородные централизованные перевозки могут осуществляться с использованием двух основных схем движения: сквозного движения и движения по системе тяговых плеч с перецепкой полуприцепов в промежуточных и конечных пунктах.

Предприятия и организации министерств и ведомств обязаны передавать все грузы; подлежащие доставке по междугородным автомобильным линиям, предприятиям и организациям автомобильного транспорта общего пользования.

Для осуществления и руководства регулярными междугородными централизованными перевозками создают специальные подразделения: территориальные управления автомобильных дорог (в крупных городах); управления автомагистральных сообщений - УАМС; узловые транспортно-экспедиционные предприятия (рис. 1.1) - УТЭП (в городах, где пересекаются несколько автомобильных линий); транспортно-экспедиционные конторы -- ТЭК; грузовые автостанции; диспетчерские и контрольно-диспетчерские пункты (КДП).

**Вопросы по теме «Транспортный контроль»:**

* 1. Какие административные лица осуществляют транспортный контроль?
	2. Перечислите перечень документов при выполнении перевозок.

**Вопросы по теме: «Регистрация режимов работы автомобилей»:**

1. Что такое тахограф? Назовите его типы и режимы работы.
2. На каких транспортных средствах применяются тахографы?

**Вопросы по теме: «Организация движения подвижного состава»:**

1. Каким методом может быть организовано движение на линии?

**Ссылки на источники информации**:

<https://www.pogt.ru/3-pravila-provedeniya-transportnogo-kontrolya.html>

<https://studopedia.ru/8_78793_registratsiya-rezhimov-raboti-avtomobile>

<https://vuzlit.ru/7332/registratsiya_rezhimov_raboty_avtomobiley_organizatsiya_truda_otdyha_voditeley_osuschestvlyayuschih_mezhdunarodnye>

<https://studref.com/556365/tehnika/organizatsiya_dvizheniya_podvizhnogo_sostava>

<https://studwood.ru/933770/menedzhment/organizatsiya_dvizheniya_podvizhnogo_sostava_mezhdugorodnyh_perevozkah>