

цифрового тахографа на белорусских транспортных предприятиях можно разделить на несколько этапов: приобретение программно-аппаратного комплекса; обучение персонала; выполнение требований ЕСТР и национального законодательства в части анализа и хранения данных.

Программно-аппаратный комплекс должен включать специальное программное и аппаратное обеспечение, которое позволяло бы осуществлять скачивание, хранение и анализ информации из цифрового тахографа и карточек водителей.

Одним из важных этапов внедрения системы цифрового тахографа является обучение персонала транспортного предприятия порядку эксплуатации и обслуживания цифрового тахографа. В связи с чем необходимо разработать инструкции: по работе с цифровым тахографом и карточкой цифрового тахографа; по работе с программным обеспечением.

Постановлением Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь от 16 марта 2007 г. № 17, тахограф внесен в перечень областей в сфере законодательной метрологии. Согласно этому постановлению на транспортном предприятии должен быть специалист ответственный за поверку тахографов. Периодичность поверки тахографов может уточняться нормативными правовыми актами Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь.

Внедрение системы цифрового тахографа на транспортном предприятии – длительный и сложный процесс, который предполагает наличие квалифицированных специалистов и соответствующей материальной базы.

УДК 656.13

## **Карточки цифрового тахографа**

Бутович О.М.

Белорусский национальный технический университет

Одним из ключевых элементов системы цифрового тахографа является карточка цифрового тахографа. Карточки цифрового тахографа подразделяются на: карточки водителей; карточки транспортных предприятий; карточки мастерских; контрольные карточки.

В соответствии с приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 18.09.2009 г. № 414-Ц, Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь обеспечивает электронное и графическое оформление бланков карточек цифрового тахографа.

Перечень документов, необходимых для оформления карточек водителей изложен в Указе Президента Республики Беларусь от 16 марта 2006 г. № 152

льный перечень и порядок приема документов могут уточняться дополнительными нормативными правовыми актами Совета Министров Республики Беларусь и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Перечень документов, необходимых для оформления карточек транспортно-предприятия, мастерской и контрольных карточек, изложен в постановлении Совета Министров Республики Беларусь от 29 ноября 2007 г. № 1646.

В соответствии с переходными положениями ЕСТР, Договаривающиеся стороны принимают необходимые меры для обеспечения выдачи карточек водителя не позднее, чем за 3 месяца до даты истечения четырехлетнего переходного периода. Следовательно, Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь после 16.03.2010 г. должна быть готова к выдаче карточек цифрового тахографа.

УДК 656

## **Тенденции и перспективы развития городского электрического транспорта в городах России разной крупности**

Ижгузина Н.Р.

Уральский государственный экономический университет (Россия)

Городской пассажирский транспорт общего пользования (ГОТ), осуществляющий пока 85–90 % перевозок пассажиров в России, не выделен в самостоятельную отрасль. Несмотря на то, что качество работы ГОТ напрямую определяет качество жизни городского населения РФ (это 70 % населения), законодательно ответственность за организацию пассажирских перевозок переложена на муниципальные и региональные власти, отсутствует федеральное рамочное законодательство, определяющее цели и задачи развития ГОТ, порядок использования и развития его инфраструктуры (в т.ч. защита линий от неправомерного закрытия). Отметим, что во многих случаях у местной власти ощущается нехватка опыта и знаний, что привело к осуществлению транспортной политики, не соответствующей интересам развития ГОТ. В настоящее время в большинстве городов данная отрасль находится в тяжелом финансовом положении, что приводит к порочиванию систем ГЭТ, сокращению количества маршрутов, ликвидации хозяйств ГЭТ, полному отказу от их использования и т.д. В последнее десятилетие объемы перевозок на ГЭТ быстро сокращаются, особенно в крупных и больших городах с населением тенденции.

Сложившуюся ситуацию можно объяснить следующим образом. Так, в Финляндии в этот период было прекращено использование трамвайных сцепок из двух вагонов, ликвидированы трамвайное депо и некоторые трамвайные линии, упразднены трамвайные и троллейбусные маршруты. В Нижнем