

Меры толерантности по отношению к внедрению цифрового тахографа

Романовская Е.Г.

Белорусский национальный технический университет

В апреле 2010 года состоялась внеочередная сессия Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1), посвященная внедрению цифрового тахографа. Цель внеочередной сессии – утверждение предложений, выработанных на встрече «Специальной группы экспертов по внедрению цифрового тахографа Договаривающимися Сторонами ЕСТР, не являющимися членами ЕС».

Одним из ключевых решений данной сессии – утверждение мер толерантности предусматривающие возможность водителям транспортных средств, зарегистрированных в Договаривающейся стороне, которая не в состоянии выпустить карточки в течение срока, установленного в ЕСТР, использование транспортного средства с калиброванным цифровым тахографом без карточки водителя до тех пор, пока правительство не сможет выполнить эти требования, но не позднее 31 декабря 2010 года. Для реализации данного решения, разработаны следующие меры:

1. В случае, если Договаривающаяся сторона еще не выпускает карточки для мастерских, то транспортные средства, зарегистрированные в этой стране, должны быть откалиброваны в уполномоченной мастерской во время первого рейса, подпадающей под действие ЕСТР, в первой стране, через которую они проезжают и которая имеет возможность это сделать.

2. Водители, которые еще не получили свои карточки водителя от компетентных органов Договаривающихся сторон ЕСТР, должны быть в состоянии показать свое соответствие с правилами времени вождения и периода отдыха.

Данные меры толерантности в отношении обеспечения исполнения правил времени вождения и периода отдыха заканчиваются 31 декабря 2010 года.

Изменение принципов формирования единой политики автомобильных пассажирских перевозок в регионах Республики Беларусь

Михальченко А.А.

Белорусский государственный университет транспорта

Политика автомобильных пассажирских перевозок по всем видам сообщений сформировалась исторически в советский и постсоветский периоды со всеми присущими недостатками. В настоящее время автомобильные пассажирские перевозки в регионах страны носят откровенно затратный характер,

требующий постоянно возрастающих субсидий, покрывающих убытки автомобильных предприятий, занятых региональными перевозками.

Сохранилась интеграция перевозчика и заказчика региональных перевозок пассажиров, что при использовании убыточного механизма их выполнения ограничивает их развитие. На все разновидности выполнения пригородных перевозок пассажиров государственные субсидии с учетом современного развития экономики в стране выделяться не могут. Поэтому изменение принципов формирования единой политики автомобильных перевозок связано в первую очередь с организационными изменениями. При этом главным элементом является разделение функций между органами государственного управления и транспортным предприятием: транспортная деятельность предприятия определяется на основе требований социального стандарта для выполнения социально-значимых перевозок, а также технологических требований и технических условий для выполнения других видов пригородных автобусных перевозок их в регионе; финансовое обеспечение выручки и покрытия расходов транспортного предприятия за выполнение социально-значимых перевозок в региональном сообщении производится органом государственного управления, утвердившим социальный стандарт на его территориально-административной единице.

Новые принципы формирования единой политики автомобильных пассажирских перевозок в стране позволят поэтапно перейти на экономические методы регулирования конкуренции видов транспорта с рациональным использованием ресурсов государства на выполнение региональных автомобильных перевозок пассажиров с учетом ресурсного обеспечения только транспортной деятельности этих предприятий.

УДК 656

Влияние величины переходного интервала на решения, принимаемые водителями в зоне дилеммы

Ходоскин Д.П.

Белорусский национальный технический университет

Практически на всех регулируемых перекрестках (РПК) г. Гомеля при приближении к стоп-линии имеет место следующая зависимость $S_{\max} < S_{\min} < S_{\min.c}$ (где S_{\min} , $S_{\min.c}$ – минимальные расстояния до стоп-линии, при которых автомобиль остановится перед ней при использовании аварийного и служебного замедлений соответственно; S_{\max} – максимальное расстояние до стоп-линии, при котором автомобиль может проехать РПК в течение действия переходного интервала). Данная зависимость характеризует присутствие при подъезде к стоп-линии инертной зоны дилеммы. Эта зона