

ПС

АКАДЕМИЯ

СОВРЕМЕННЫХ

ИНФОКОММУНИКАЦИОННЫХ

ТЕХНОЛОГИЙ

ПС Почтовая связь

ПС.11. Организация перевозки почты
(количество частей – 1, число страниц - 22)

ПС.11

Общие положения

Перевозка почты — один из этапов производственного процесса оказания услуги почтовой связи на пути прохождения почтового отправления от отправителя до адресата.

Организациям почтовой связи Федеральным законом «О почтовой связи» (ст. 32) предоставлено право перевозить почтовые отправления и денежные средства по всем маршрутам автомобильного, железнодорожного, воздушного и водного транспорта.

Процесс перевозки почты включает в себя погрузочно-разгрузочные работы и непосредственно транспортировку почты между объектами почтовой связи с использованием транспортных средств. Почтовый транспорт относится к средствам почтовой связи и является одним из элементов материально-технической базы лицензиатов. Почтовый транспорт организаций федеральной почтовой связи не может привлекаться для оказания услуг и проведения работ, не относящихся к деятельности почтовой связи, без наличия на то согласия этих организаций.

Важнейшая задача организации перевозки почты состоит в обеспечении экономичной, своевременной и бесперебойной пересылки почтовых отправлений от отправителя до адресата при обеспечении полной сохранности почтовых отправлений и их вложений.

Бесперебойность и своевременность перевозки почты достигается за счет выполнения расписания движения транспортных средств. Соблюдение контрольных сроков пересылки почтовых отправлений и экономичность перевозок достигаются выбором соответствующих видов транспорта и почтовых маршрутов.

Перевозка почты организуется на основе комплексного использования всех видов транспорта и тесного их взаимодействия. Различные виды транспорта при перевозках почтовых отправлений и периодической печати могут применяться последовательно, параллельно или комбинированно.

Последовательный способ перевозки заключается в использовании на одном почтовом маршруте нескольких транспортных средств одного вида. При этом почта на пути следования последовательно перегружается с одного наземного транспортного средства на другое (из одного почтового вагона в другой, из одного автомобиля в другой и т.д.).

Параллельный способ перевозки заключается в одновременном использовании на некоторых участках перевозки транспортных средств разных видов. Например, из пункта отправления различная почта может отправляться либо воздушным транспортом, либо железнодорожным, либо автомобильным в зависимости от расписания движения транспортных средств и наличия почты для отправки.

При этом способе почта между двумя пунктами одного почтового маршрута может двигаться одновременно и параллельно (автомобильным, железнодорожным и воздушным маршрутами).

Комбинированный способ перевозки заключается в плановом использовании нескольких видов транспорта для пересылки почты из пункта отправления в пункт назначения. В частности, в районы Крайнего Севера, где отсутствует круглогодичное наземное сообщение, почта часть пути проходит наземными видами транспорта, а затем перегружается на воздушный транспорт.

Взаимодействие различных видов транспорта достигается согласованностью расписаний их движения. Расписаниями устанавливают время на погрузку почты в начальном пункте движения, время выхода транспорта из начального пункта движения, время прибытия в транзитные пункты и стоянок в них, время прибытия в конечный пункт движения, время на разгрузку почты в конечном пункте движения. Расписания учитываются при разработке графиков работы объектов почтовой связи, что позволяет скоординировать их работу со временем прибытия или отправки почтового транспорта.

При организации перевозки почты учитываются скорость движения почтового транспорта, эксплуатационные расходы объектов почтовой связи, транспортные расходы, полнота загрузки почтового транспорта, потребность обмена почты на пути его следования до конечного пункта.

Необходимым условием качественной работы почты является соблюдение контрольных сроков пересылки почтовых отправлений и действенный контроль за продвижением почты на всем пути следования. Основная задача состоит в обеспечении сбалансированной работы объектов почтовой связи, недопущении скоплений почты в местах ее отправки и транзитной обработки.

В период сезонного увеличения нагрузки изыскиваются возможности увеличения пропускной способности имеющегося транспорта, использования дополнительных транспортных средств, а для транзитной почты находят обходные пути направления почтовых отправлений.

Для ускорения погрузочно-разгрузочных работ применяются контейнерные перевозки почты. На железнодорожных воздушных и водных линиях применяются стандартные контейнеры бес колесного типа, используемые транспортными организациями для перевозки грузов. На железных дорогах и при автомобильных перевозках могут использоваться специальные почтовые колесные контейнеры типа КПМ-500-3 (контейнер почтовый магис-

тральный, масса с грузом 500 кг). Для погрузки и выгрузки контейнеров используются контейнерные площадки, оборудованные кран-балками или специальными подъемниками.

Быстрейшее продвижение почтовых отправлений зависит от правильного выбора пути их прохождения по почтовым маршрутам. Под почтовым маршрутом понимается путь следования почтового транспорта между объектами почтовой связи. Почтовые маршруты различаются по административному признаку и форме построения.

По административному признаку почтовые маршруты подразделяются на магистральные, внутриобластные, межрайонные внутрирайонные и городские. Магистральные почтовые маршруты соединяют два и более административных центра субъектов Российской Федерации.

Внутриобластные почтовые маршруты связывают административные центры субъектов Российской Федерации со своими административными центрами муниципальных районов и городами, административные центры муниципальных районов и города одного субъекта Российской Федерации между собой, административные центры муниципальных районов, города или объекты почтовой связи смежных субъектов Российской Федерации, объекты почтовой связи смежных муниципальных районов одного субъекта Российской Федерации.

Межрайонные почтовые маршруты связывают административные центры муниципальных районов со своим административным центром субъекта Российской Федерации, административные центры муниципальных районов одного субъекта Российской Федерации между собой или административный центр муниципального района с объектами почтовой связи другого муниципального района, а также отделения почтовой связи смежных муниципальных районов.

Внутрирайонные почтовые маршруты соединяют административные центры муниципальных районов с ОПС своего района и последние между собой.

Городские почтовые маршруты связывают почтамты с городскими ОПС. МСЦ (ПЖДП. ОПП), газетно-журнальными экспедициями, а также выполняют другие функции (например, выемка письменной корреспонденции из почтовых ящиков).

Подъездные почтовые маршруты связывают объекты почтовой связи с железнодорожными станциями, аэропортами, пристанями, где производится обмен почты с почтовыми вагонами, самолетами, морскими или речными судами.

По форме построения маршруты автоперевозок почты подразделяются на радиальные, кольцевые и комбинированные (рис. 1).

Радиальный почтовый маршрут представляет собой прямую или ломаную, но не замкнутую линию между двумя или более населенными пунктами, по которой осуществляется движение как в

одну, так и в другую сторону по одному и тому же маршруту.

Кольцевой почтовый маршрут представляет собой замкнутую линию, соединяющую три и более населенных пункта. Кольцевые маршруты более экономичные, но менее протяженные, чем радиальные.

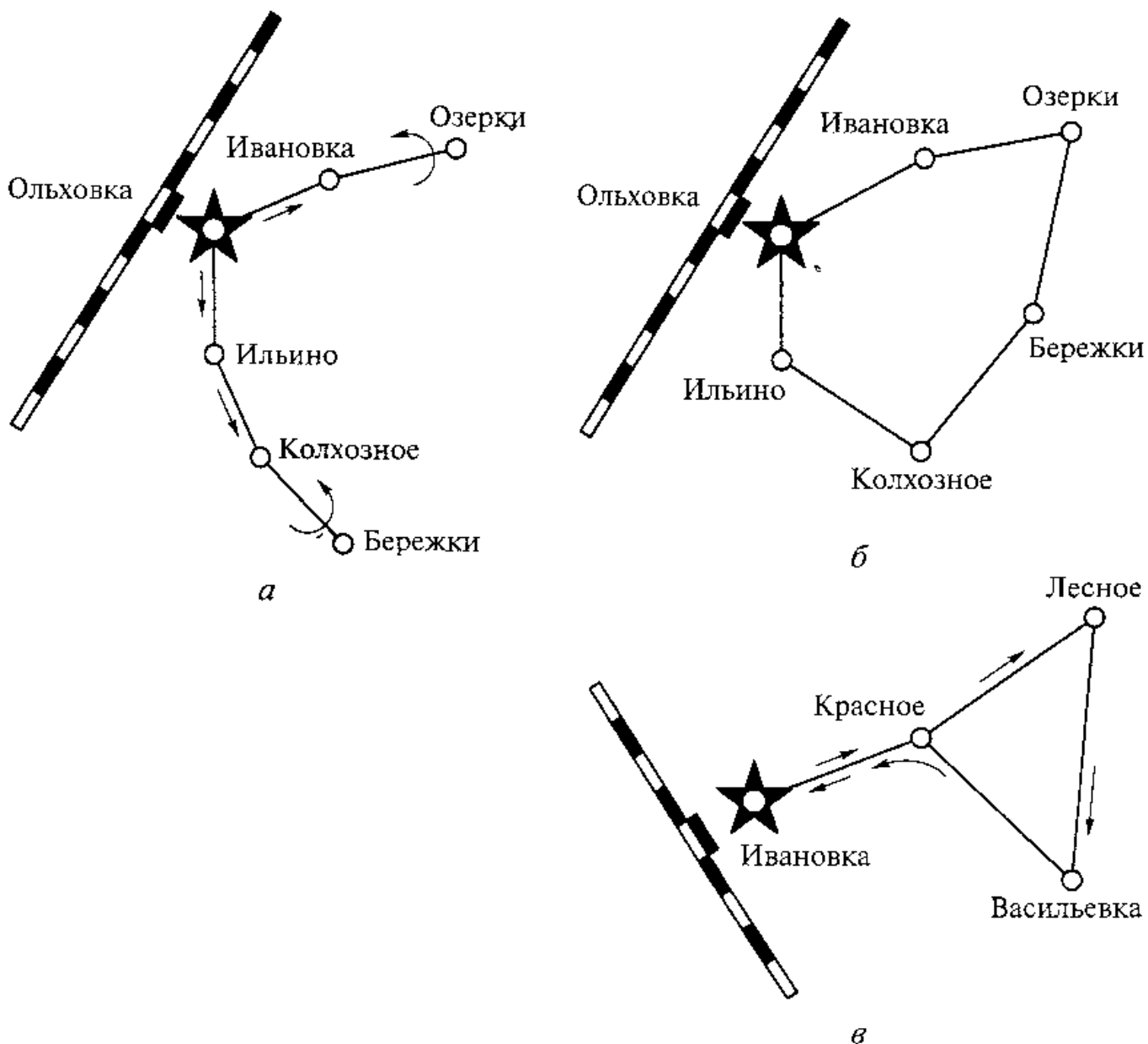


Рис. 1. Форма построения маршрутов автоперевозок почты:

а — радиальный; *б* — кольцевой; *в* — комбинированный

Комбинированным называется почтовый маршрут, где почтовый транспорт на одних участках движется по радиальному маршруту, на других — по кольцевому.

Основным документом, определяющим путь прохождения всех видов почты на всем протяжении почтовых маршрутов от пунктов отправки до пунктов назначения, является план направления. Он составляется на основе расписаний движения поездов с ПВ, воздушных и водных видов транспорта. При составлении планов направления почты учитывается согласованность времени прибытия и отправки транспортных средств в пунктах перегрузки почты.

Планы направления составляются для каждого вида почтовых отправок отдельно: для письменной корреспонденции, посылочной почты, периодической печати. Управлением и регулированием почтовых потоков занимается ГЦМПП.

Взаимодействие организаций почтовой связи и транспортных организаций строится на основе хозяйственных договоров, в которых определяются права и обязанности сторон, а также меры материальной ответственности за ненадлежащее исполнение условий договора. В соответствии со ст. 32 Федерального закона «О почтовой связи» никакая транспортная организация не может отказать в заключении договора с организацией почтовой связи на перевозку почтовых отправок по регулярным международным и междугородным маршрутам следования ее транспортных средств,

Перевозка почты железнодорожным транспортом

Железнодорожный транспорт — одно из основных средств перевозки почты на магистральных и внутриобластных почтовых маршрутах. Он надежен, характеризуется регулярностью и устойчивостью к погодным условиям, большой грузоподъемностью и обеспечивает сохранность перевозимых материальных ценностей и почтовых отправок.

Железнодорожные перевозки при высокой скорости перемещения почты достаточно дешевы, что немаловажно при больших объемах перевозимых почтовых отправок.

В соответствии с Федеральным законом «О почтовой связи» обязанности по организации курсирования почтово-багажных поездов, включения ПВ в составы скорых и пассажирских поездов, приема поездов с ПВ на платформы, удобные для погрузочно-разгрузочных работ, возложены на Министерство транспорта Российской Федерации. Для перевозки почты по действующим линиям железнодорожной сети общего пользования используются специальные почтовые вагоны, выпускаемые вагоностроительными заводами по заказам ФГУП «Почта России».

В ПВ перевозятся все виды почтовых отправок, а также пачки и мешки с периодическими изданиями. В некоторых типах ПВ почта и печать перевозятся в почтовых контейнерах. Перевозка почты может также осуществляться в багажных вагонах и купе пассажирских вагонов железных дорог.

В багажных и пассажирских вагонах арендуется место (купе) для перевозки почты.

Багажные и пассажирские вагоны используются в тех случаях, когда пересылка почты по данному маршруту необходима, а включение в состав поезда ПВ нерентабельно или невозможно по техническим причинам.

Почтовые вагоны включаются в составы поездов, которые подразделяются:

- на скорые, пассажирские и почтово-багажные в зависимости от скорости движения;
- дальние и местные в зависимости от расстояния.

Поезда различаются по времени нахождения в пути, количеству остановок и длительности стоянок. Почтовые вагоны, как правило, включаются в составы пассажирских поездов, имеющих наибольшее количество остановок. В скорые поезда ПВ включаются в том случае, если при этом существенно ускоряется перевозка почты в почтовые узлы, расположенные на этом маршруте поезда, и сложились такие потоки почтовых отправок, которые позволяют полностью загружать вагоны почтой.

Почтовые вагоны, курсирующие в составах скорых и пассажирских поездов, следуют с полной обработкой всех видов почтовых отправок и периодической печати — открытый обмен. В порядке исключения допускается курсирование ПВ в составах скорых и пассажирских поездов без вскрытия мешков с письменной корреспонденцией и сортировки писем — закрытый обмен. Перечень скорых и пассажирских поездов, в состав которых включаются ПВ, устанавливается ОАО «Российские железные дороги» по согласованию с ФГУП «Почта России».

Для организации перевозки увеличенных почтовых потоков по согласованному решению ОАО «Российские железные дороги» по согласованию с ФГУП «Почта России» формируются и курсируют почтово-багажные поезда. В их составы включаются почтовые и багажные вагоны.

Почтово-багажные поезда формируются в начальных и конечных пунктах перевозки почтовых отправок. Количество ПВ определяется схемой формирования состава по данному почтовому маршруту. Один ПВ в таком составе является основным, в нем принимаются в пунктах обмена и сортируются для последующих пунктов обмена данного маршрута все виды почтовых отправок.

В остальных ПВ принимаются и сдаются только прямые группы почты без вскрытия мешков с письменной корреспонденцией. Основной вагон следует от пункта формирования поезда до его конечной остановки. Другие ПВ могут следовать от пункта формирования состава до конечной станции, их могут отцеплять в промежуточном пункте назначения почтового потока, вместо них прицеплять с загруженной почтой другие ПВ в адрес последующих по маршруту почтовых узлов, они могут следовать далее конечной станции данного поезда с

другими поездами.

В составе почтово-багажного поезда могут быть ПВ прямого назначения без обмена в пути следования. Кладовые таких вагонов опечатываются страховыми печатями объекта почтовой связи пункта отправки. В исключительных случаях, требующих немедленного вскрытия кладовых в пути, осмотр почты и опечатывание кладовых производится начальником состава почтовых вагонов почтово-багажного поезда в присутствии сопровождающего прямой ПВ проводника-электромонтера.

При изменении расписания движения поездов, в составы которых включены ПВ, Управления железных дорог обязаны извещать организации федеральной почтовой связи заблаговременно. Обо всех изменениях, происходящих в пути следования поезда, дежурные по станции уведомляют почтовых работников, производящих обмен почты с ПВ во время стоянки поезда на станции. К таким изменениям относятся случаи опоздания поездов, их прием не на установленные для них пути, сокращение времени стоянки. Исключение ПВ из составов скорых и пассажирских поездов без согласия организаций почтовой связи не допускается.

Для перевозки почты по железным дорогам используются почтовые вагоны типов 61-505, 61-516, 61-517, 61-524, 61-531. Все ПВ цельнометаллической конструкции имеют длину 23,6 м, рассчитаны на ширину колеи 1 520 мм. ПВ оборудованы естественной и принудительной вентиляцией, высоковольтной пролетной магистралью, позволяющей их включение в состав поездов с электрическим отоплением. ПВ всех типов, кроме 61-517 и 61-524, имеют две кладовые, сортировочный зал, купе для отдыха бригады и подсобные помещения. ПВ типов 61-517 и 61-524 имеют одну большую кладовую.

Такие вагоны используют на магистральных линиях с большим потоком письменной корреспонденции. Планировка почтового вагона показана на рис. 2.

Во всех почтовых вагонах имеются маршрутная 1 и транзитная 7 кладовые с полками, сортировочный зал 5, купе служебное 4 и для отдыха 8, большой 9 и малый 6 коридоры, туалет 3, тамбур Z котельное помещение 10.

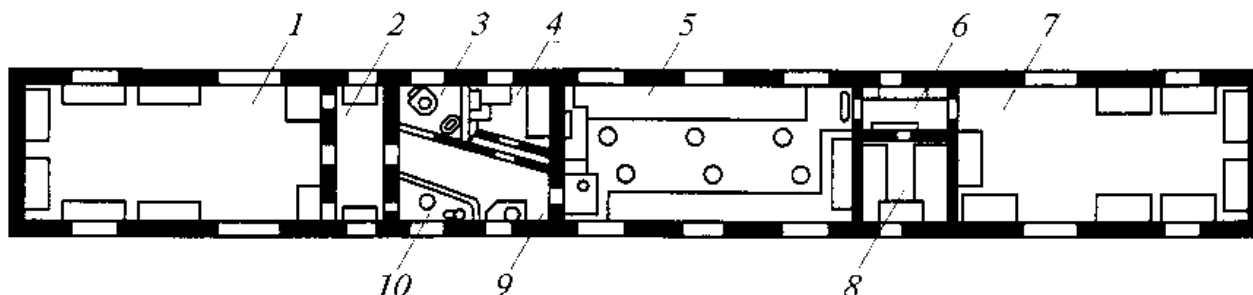


Рис. 2. Планировка почтового вагона:

1 — маршрутная кладовая; 2 — тамбур; 3 — туалет; 4 — служебное купе; 5 — сортировочный зал; 6 — малый коридор; 7 — транзитная кладовая; 8 — купе для отдыха; 9 — большой коридор; 10 — котельное помещение

Транзитная и маршрутная кладовые предназначены для перевозки и обработки посылок, мешков с письменной корреспонденцией, мешков и пачек с периодическими изданиями. В кладовых оборудованы откидные полки для укладки почты и установлены дополнительные источники света для освещения в ночное время мест обмена на стоянках.

В пути следования ПВ в сортировочном зале осуществляется сортировка письменной корреспонденции, мелких посылок и бандеролей. Он также является рабочим местом начальника почтового вагона и его заместителя. Сортировочный зал оборудован шкафами с клетками для сортировки письменной корреспонденции, ящиками для сортировки постпакетов с письмами и мелких бандеролей, металлическим шкафом для хранения высокоценных и мелких почтовых отправок.

Ремонт ПВ производится в сроки, установленные для вагонов пассажирского парка железных дорог, организациями ОАО «Российские железные дороги» за счет ФГУП «Почта России».

Рабочий парк почтовых вагонов по каждой линии зависит от частоты курсирования поездов по линии и определяется временем оборота вагонов. Рабочий парк почтовых вагонов по каждой линии рассчитывается по формуле:

$$P_p = T_0 / C \quad (1)$$

где P_p — рабочий парк почтовых вагонов для данной линии; T_0 — время оборота вагонов для данной линии, ч; C — интервал времени между отправлениями поездов на данной линии, ч.

Время оборота вагона T_0 складывается из времени движения поезда в прямом и обратном направлениях, времени ожидания (время на погрузку и разгрузку почты, простой вагона при формировании состава с учетом времени на технический осмотр и уборку вагона) в начальном и конечном пунктах маршрута:

$$T_0 = T_1 + T_2 + T_3 + T_4 \quad (2)$$

где T_1 — время движения в прямом направлении, ч; T_2 — время движения в обратном направлении, ч; T_3 — время ожидания в начальном пункте, ч; T_4 — время ожидания в конечном пункте, ч.

После определения рабочего парка по отдельным линиям определяется общий парк почтовых вагонов для всех поездов, формируемых в данном МСЦ (ПЖДП). Для каждого МСЦ

(ПЖДП) устанавливается резерв почтовых вагонов в размере до 1.8 % от общего рабочего парка. Резерв предназначен для замены вагонов, направленных на ремонт, на случай опоздания поездов и для других случаев. Рабочий парк вместе с резервными вагонами составляет инвентарный парк почтовых вагонов.

Пример 1. Рассчитаем парк почтовых вагонов, необходимых для курсирования в составе поезда на магистрали А—Б, при следующих данных. Поезд выходит из пункта А в 11 ч 20 мин и прибывает в пункт Б на третьи сутки в 10 ч 40 мин. Из пункта Б поезд отправляется в обратный рейс в тот же день в 21 ч 30 мин и прибывает в пункт А на третьи сутки в 20 ч 30 мин. Частота движения поезда — ежедневно.

Решение: Время оборота вагона

$$T_0 = T_1 + T_2 + T_3 + T_4 .$$

Время движения в прямом направлении

$T_1 = 24 \text{ ч} - 11 \text{ ч } 20 \text{ мин} + 24 \text{ ч} + 10 \text{ ч } 40 \text{ мин} = 47 \text{ ч } 20 \text{ мин}$; время движения в обратном направлении

$T_2 = 24 \text{ ч} - 21 \text{ ч } 30 \text{ мин} + 24 \text{ ч} + 20 \text{ ч } 30 \text{ мин} = 47 \text{ ч}$; время ожидания в начальном пункте А

$T_3 = 24 \text{ ч} - 20 \text{ ч } 30 \text{ мин} + 11 \text{ ч } 20 \text{ мин} = 14 \text{ ч } 50 \text{ мин}$; время ожидания в конечном пункте Б

$T_4 = 21 \text{ ч } 30 \text{ мин} - 10 \text{ ч } 40 \text{ мин} = 10 \text{ ч } 50 \text{ мин}$. Время оборота вагона на этой магистрали

$T_0 = 47 \text{ ч } 20 \text{ мин} + 47 \text{ ч} + 14 \text{ ч } 50 \text{ мин} + 10 \text{ ч } 50 \text{ мин} = 120 \text{ ч}$. Интервал движения между поездами равен 24 час. Отсюда

$$P_p = 120/24 = 5 \text{ ПВ.}$$

Почта в ПВ перевозится в сопровождении почтовых работников. Для работы в почтовом вагоне формируется бригада разъездных работников. Бригада возглавляется начальником почтового вагона (ВПН). Его указания обязательны для всех членов бригады.

В подчинении ВЛН находятся заместитель начальника почтового вагона (ВПНЗ), проводники-сортировщики, проводник-электромонтер. Бригада почтового вагона осуществляет обмен почты с расположенными по маршруту при железнодорожными объектами почтовой связи, обрабатывает почту в пути следования, принимает от пассажиров поезда и пристанционных жителей простые и заказные письма и бандероли, продает ГЗПО.

Обмен почты с прижелезнодорожными объектами почтовой связи осуществляется разъездными бригадами с составлением общих накладных и оформлением расписок на принятую и сданную почту.

Труд разъездных бригад обладает рядом специфических особенностей: длительные командировки (свыше 20 дней на маршрутах большой протяженности), работа вне объектов почтовой связи, повышенная интенсивность работы в сложных условиях (в любую погоду, в

любое время суток) при обмене почты.

Такие особенности требуют высокой организованности, строгого соблюдения трудовой дисциплины, постоянного производственного контроля за работой бригад непосредственно в ПВ. В связи с этим особое внимание уделяется созданию необходимых условий для труда и отдыха разъездных бригад, изучению почтовой нагрузки на каждом маршруте ПВ, правильной комплектации бригады, в том числе с учетом психологической совместимости ее членов.

Количество разъездных бригад, необходимых для обслуживания вагона на линии в период рейса в прямом и обратном направлении зависит от рабочего времени бригады. Рабочее время бригады за один рейс $T_{\text{раб}}$ можно определить по формуле:

$$T_{\text{раб}} = \kappa(t_1 + t_2 + t_3), \quad (3)$$

где κ — коэффициент рабочего времени; t_1 — время нахождения бригады в пути в прямом и обратном направлениях по расписанию, ч; t_2 — время на погрузку почты в начальном и конечном пунктах маршрута, ч; t_3 — время на разгрузку почты в начальном и конечном пунктах маршрута, ч.

Если бригада находится в пути в один конец более 12 ч, то 2/3 общего времени нахождения в пути по расписанию движения поезда относится к рабочему времени, а 1/3 времени отводится на отдых.

Коэффициент рабочего времени при этом принимается равным 0,67 (2/3). Если бригада находится в пути в одном направлении менее 12 ч, отдых может быть предоставлен в меньшем размере, чем 1/3 общего времени нахождения в пути. На линиях, где не производится обмен почты в пути, рабочее время за рейс принимается равным 1/2 времени нахождения в пути, даже если общее время в пути превышает 12 ч.

Количество бригад $K_{\text{бр}}$, необходимых для обслуживания одной линии, рассчитывается по следующей формуле:

$$K_{\text{бр}} = \frac{T_{\text{раб}} \cdot N}{\Phi} \quad (6.4)$$

где $T_{\text{раб}}$ — рабочее время бригады за рейс, рассчитанное по формуле 6.3; N — количество рейсов в год (частота движения); Φ — годовой фонд рабочего времени одного работника, ч.

Годовой фонд рабочего времени округляется ежегодно, так как он зависит от количества рабочих мест.

Количество работников в бригаде зависит от объема и условий работы, а также от установленных нормативов обработки почты. Для расчета необходимо определить среднерейсовую нагрузку по каждому виду почтовых отправок. Разделим среднерейсовую нагрузку по каждому виду почтовых отправок на установленный норматив. Просуммировав

результаты, получим необходимое количество человеко-часов, требуемое для обработки и обмена почты. Разделив человеко-часы на рабочее время одного работника за рейс, получим требуемое количество работников в разъездной бригаде.

На магистральных линиях бригада обычно состоит из трех человек. Как правило, состав бригады на линиях с открытым обменом почты не может быть меньше двух человек. На местных линиях, где почту пересылают в опечатанных кладовых, мешках, ее может сопровождать один человек.

Обязанности между членами бригады распределяются начальником почтового вагона. Для наблюдения за состоянием и техническим обслуживанием почтового вагона, обеспечения безопасности во время движения и участия в обработке и обмене почты в каждом почтовом вагоне должен быть проводник-электрик.

Пример 2. Рассчитать необходимое количество бригад для обслуживания почтовых вагонов, курсирующих в составе поезда по маршруту А.— Б. Время нахождения в пути — 94 ч 20 мин.

Суммарное время на погрузку и разгрузку в начальном и конечном пунктах маршрута — по 4 ч соответственно. Частота движения поезда — ежедневно.

Решение. Определим рабочее время бригады за рейс по формуле 3:

$$\dot{O}_{\partial\dot{a}\dot{a}} = 0,67 \cdot 94,33 + 4 + 4 = 71,2$$

Определим количество бригад по формуле 4:

$$K_{\dot{a}\partial} = 71,2 \cdot 365 / 1987 = 13$$

Следовательно, для обслуживания почтовых вагонов, курсирующих по маршруту А —Б, требуются 13 разъездных бригад. Данные расчета приведены без учета отпусков разъездных работников.

Учет рабочего времени разъездных работников ведется по периодам от одного до трех месяцев, в зависимости от протяженности линий. Общее количество отработанных за учетный период рабочих часов каждым работником определяется путем умножения рабочего времени на одну поездку на количество таких поездок, выполненных в учетный период.

Контроль за деятельностью подведомственных разъездных бригад осуществляют руководители МСЦ (ПЖДП), начальники и заместители отделов, цехов и участков этих МСЦ (ПЖДП), инструкторы по эксплуатационно-техническим вопросам. В пути следования на магистральных маршрутах работу бригад могут контролировать руководители МСЦ (ПЖДП) промежуточных пунктов обмена, через которые следуют ПВ.

Лица, контролирующие работу разъездных бригад, проверяют выполнение ими отраслевой нормативно-технической документации по вопросам обмена, обработки и перевозки почты. В частности, проверяется:

- правильность сортировки, направления и заделки почтовых вещей по всем видам почтовых отправок;
- соблюдение требований по раскладке почты в кладовых вагона;
- наличие документов, подтверждающих право на проезд, у находящихся в ПВ лиц;
- наличие руководств, пособий и инструкций по организации
- перевозки почты в ПВ;
- обеспечение сохранности почтовых отправок и других ценностей, находящихся в кладовых и сейфах ПВ;
- соблюдение правил охраны труда;
- подготовка ПВ к рейсу, их санитарное и техническое содержание в пути следования.

Липа, проверяющие работу бригады ПВ, делают соответствующую отметку в путевом листе, а результаты проверки записывают в книгу ревизий.

Перевозка почты воздушным транспортом

Воздушный транспорт используется в качестве средства перевозки почты на магистральных и внутриобластных почтовых маршрутах, а также в труднодоступных районах Сибири, Крайнего Севера и Дальнего Востока. По скорости продвижения почты воздушный транспорт является самым скоростным. В то же время этот вид транспорта недостаточно стабилен (зависит от погодных условий) и требует аэродромов, оснащенных самой современной навигационной техникой.

Авиaperезовки по стоимости самые дорогие, поэтому нельзя полностью исключить на магистральных маршрутах перевозку почты другими транспортными средствами.

Перевозка почты по воздушным линиям осуществляется авиационными компаниями.

Воздушной линией называется утвержденный маршрут регулярных полетов воздушного транспорта между двумя и более населенными пунктами. Эти пункты должны иметь аэропорты или посадочные площадки, наземное оборудование организации полетов. Воздушные линии подразделяются на международные и внутренние, внутренние воздушные линии подразделяются на магистральные и местные.

Международные авиалинии соединяют столицу и другие города России со столицами и городами зарубежных стран. Обслуживают эти линии как российские, так и зарубежные авиакомпании.

Магистральные воздушные линии соединяют Москву с административными центрами субъектов Российской Федерации и крупными городами, а также эти центры и города между собой.

Москва является крупнейшим авиационным узлом. Из четырех московских аэропортов (Быково, Внуково, Домодедово, Шереметьево) авиалинии расходятся практически во все административные субъекты Российской Федерации и другие поселения.

На магистральных авиалиниях используются турбовинтовые самолеты с большой грузоподъемностью и крейсерской скоростью 600...950 км/ч: отечественные Ту-134, Ту-154,

Ту-204, Ту-214, «Сухой СуперДжет 10», Ил-62, Ил-86, Ил-96, Як-42; зарубежные Боинг-737, Боинг-747, Боинг-757, Боинг-767, А-310, А-330.

Местные воздушные линии связывают административные центры субъектов Российской Федерации с городами, административными центрами муниципальных районов и другими поселениями расположенными на территории субъекта. На линиях местного значения летают главным образом поршневые или турбовинтовые самолеты малой грузоподъемности (Ан-2, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-140, Як-40, Л-410) и вертолеты (Ми-6, Ми-8, Ми-14, Ми-26, Ка-24, Ка-32 и др.).

На магистральных воздушных линиях, как правило, используются радиальные авиалинии, на местных – кольцевые.

Схема воздушных почтовых сообщений строится с учетом административного и экономического тяготения регионов страны, а также быстрейшего прохождения письменной корреспонденции. Перевозка почты осуществляется пассажирскими грузовыми и почтовыми рейсами, предусмотренными центральными и местными расписаниями движения воздушных судов по согласованным с авиакомпаниями лимитам почтовой загрузки.

Почтовые рейсы организуются в случаях наличия почты для полной загрузки воздушных судов. Почта, сдаваемая организациями почтовой связи сверх оговоренных лимитов, может приниматься авиакомпаниями при наличии свободного тоннажа. При этом учитываются потребности по бронированию мест для пассажиров.

О необходимости перевозки дополнительной почты организации почтовой связи предварительно предупреждают авиакомпании в установленные договорами сроки и порядке.

Кроме того, для перевозки почты могут быть использованы попутные рейсы, на которые не установлены лимиты почтовой загрузки, при наличии свободного тоннажа.

Почта преимущественно отправляется прямыми рейсами, т.е. без перегрузки в пути следования и без сопровождения почтовыми работниками. Если прямые рейсы отсутствуют, то почта отправляется с перегрузками в транзитных пунктах посадки воздушного судна.

Сроки отправки транзитной почты в аэропорту перегрузки определяет объект почтовой связи, расположенный в данном аэропорту. При больших скоплениях почты, возникших по причине отмены или переноса авиарейсов по метеоусловиям, объекты почтовой связи по

согласованию с соответствующими наземными службами аэропортов могут принимать решения об отправке скопившейся почты с очередными, в том числе и не имеющими гарантированных лимитов загрузки почты, и с дополнительными рейсами.

Если аэропорт закрыт длительное время, то организация почтовой связи должна принять необходимые меры по отправке скопившейся почты другими видами транспорта.

В аэропортах объектам почтовой связи предоставляются в аренду производственные площади для размещения отделений перевозки почты или специальные помещения для обработки и хранения почты. Почта сдается в исправных и прочных стандартных мешках, изготовленных из брезентовых и льняных тканей или синтетических материалов.

Для перевозки периодических изданий допускается применение бумажных мешков, за исключением районов Крайнего Севера, куда печать отправляется только в льняных или пенько-джутовых мешках. Обмен почты с воздушными судами на местных линиях в промежуточных пунктах посадки должен производиться за время стоянки самолета.

Перевозка почты может быть организована в стандартных авиационных контейнерах. Опломбирование контейнеров может производиться как работниками почтовой связи, так и работниками соответствующих служб аэропортов. Если опломбирование контейнера производят почтовые работники, то они же производят погрузку и выгрузку из контейнеров почтовых отправлений и почтовых вещей, составляют накладные на перевозимую почту, оформляют адресные ярлыки.

Если опломбирование контейнера осуществляют работники аэропорта, то они же производят погрузку и выгрузку из контейнеров почтовых отправлений и почтовых вещей и оформляют адресные ярлыки на контейнеры. В один контейнер грузится почта только для одного пункта назначения.

Сопроводительные документы находятся внутри контейнера, адресный ярлык — снаружи контейнера в специальном кармане.

Транспортировка контейнеров из объектов почтовой связи при аэропортах к воздушным судам производится соответствующими службами аэропортов. При перевозке почты в контейнерах под пломбой объекта почтовой связи прием контейнеров осуществляется по их количеству с проверкой наличия, целостности и исправности пломб, проверкой соответствия номеров контейнеров и пломб записям в сопроводительной документации. При перевозке почты в контейнерах под пломбой аэропорта прием почтовых отправлений работниками почтовой связи осуществляется поштучно с поименной сверкой по сопроводительной документации.

Перевозка почты автомобильным транспортом

Наибольший удельный вес в системе перевозки почты имеет автомобильный транспорт. Многие районы нашей страны удалены от железных дорог, аэропортов, водных артерий и связаны с административными и промышленными центрами только автомобильными дорогами.

Большая грузоподъемность автомобильного транспорта, высокая скорость его передвижения, маневренность, возможность варьирования в выборе марки автомобиля в зависимости от количества перевозимой почты, отсутствие зависимости перевозки от наличия или отсутствия пассажиров и грузов, возможность подъезда непосредственно к погрузочно-разгрузочным площадкам объектов почтовой связи без дополнительных перегрузок дают в итоге высокую скорость пересылки почтовых отправлений и периодических изданий и несомненную экономическую выгоду.

Автомобильный транспорт широко используется для перевозки почты на магистральных, внутриобластных, внутрирайонных и внутригородских маршрутах, а также на подъездных маршрутах. Почтовый транспорт организаций федеральной почтовой связи имеет право на беспрепятственный проезд по всем улицам поселений и дорогам Российской Федерации, а также на первоочередной и бесплатный проезд к объектам почтовой связи по подъездным маршрутам.

К городским маршрутам также относятся маршруты по выемке писем из почтовых ящиков, обслуживанию пунктов ГСП, подвозке почты и периодической печати к опорным пунктам. Для таких перевозок используется как ведомственный транспорт, так и транспорт других организаций на договорных условиях.

По организации движения почтового автотранспорта различают сквозное и встречное движение. При сквозном движении почтовый автотранспорт перемещается от начального до конечного пунктов маршрута без смены транспортного средства в пути и без перегрузок почты.

При встречном движении почтовый автотранспорт отправляется из начального и конечного (промежуточного) пунктов маршрута навстречу друг другу. Обмен почты в обе стороны почтового маршрута происходит в пункте встречи автотранспорта. При встречном движении время отправки в рейс, графики движения автотранспорта в пути следования должны обеспечивать практически одновременное прибытие автомашин в промежуточный пункт обмена для исключения задержек почты.

Такая система движения организуется на почтовых маршрутах с большой протяженностью.

При разработке почтовых маршрутов и составлении расписаний движения автотранспорта в первую очередь учитывается необходимость соблюдения контрольных сроков пересылки

почтовых отправок, выполнения нормативов обменов почты, эффективного использования транспорта, соблюдения требований охраны труда водительского персонала. Отличительной особенностью почтовых перевозок является неукоснительное выполнение установленных почтовых маршрутов и расписаний движения, регулярность рейсов.

Независимо от количества почты автомашины должны следовать строго по расписанию по установленному маршруту и в установленные дни. Средняя скорость движения автотранспорта по маршруту устанавливается с учетом состояния дорог, скоростных возможностей автомобилей, скоростного режима на дорогах, количества и продолжительности обменов почты.

Перевозка почты может осуществляться ведомственным транс, портом и транспортом других организаций. Автомобильный почтовый транспорт организаций федеральной почтовой связи объединен в автобазы и гаражи, имеет отличительные знаки в виде диагональной белой полосы на синем фоне на боковых частях кузова автомобилей (от левого нижнего до правого верхнего угла), эмблему организаций федеральной почтовой связи надпись «Почта России» (рис.3) и может быть оборудован специальными проблесковыми маячками. Требования по цветографическому оформлению автотранспорта организаций федеральной почтовой связи, их отличительным знакам, покрытиям, по специальным световым и звуковым сигналам приведены в ОСТ 45.60 — 2001 «Автотранспорт почтовый организаций федеральной почтовой связи».

Перевозка почты и денежных средств транспортом организаций федеральной почтовой связи на постоянных и временных переправах через реки, каналы и водоемы, а также проезд по платным автомобильным дорогам производятся вне очереди и осуществляются бесплатно.



Рис. 3. Внешний вид автомобилей ФГУП «Почта России»

Для перевозки почты используются легковые и грузовые автомобили разных марок: отечественные ЗиЛ, ГАЗ, ВАЗ, УАЗ, «Москвич», «Волга», «Соболь», «ГАЗель», КамАЗ, импортные «Фольксваген», «Мерседес», «Ивеко». Легковые автомобили (ВАЗ, «Москвич», «Волга», «Фольксваген»), автомобили малой тоннажности («Соболь», «ГАЗель»), микроавтобусы («Мерседес») используются преимущественно для внутригородских перевозок.

Грузовые автомобили используются на внутригородских маршрутах при обмене почты между почтамтами и городскими ОПС и МСЦ (ГТЖДП, ОПП), газетно-журнальными экспедициями, а также на межрайонных, внутрирайонных и подъездных почтовых маршрутах. На магистральных маршрутах используются трейлеры — большегрузные автомобили (КамАЗ, «Ивеко»).

Грузовые автомобили оборудуются крытыми кузовами цельнометаллической конструкции. Окна в кузове двойные, снабженные защитными решетками. В задней стенке кузова монтируются двухстворчатая дверь и убирающаяся подножка. Дверь снабжена специальным замком и ушками для навески висячего замка и пломбы. Внутри кузова могут находиться сиденья для сопровождающих почту и вмонтированный ящик для хранения

ценностей.

Плафоны освещения внутри кузова снабжаются предохранительной арматурой. Для связи внутреннего салона кузова с кабиной водителя монтируется звуковой сигнал и сигнализация «открытая дверь».

При расчете числа автотранспортных средств для перевозки почты следует учитывать, что движение по установленному расписанию должно быть регулярным независимо от количества почты.

Для определения числа автомобилей на внутрирайонных и межрайонных почтовых маршрутах сначала определяют пробег на расчетный период (год, квартал, месяц). Разделив общий пробег L_0 на среднегодовой пробег среднесписочной транспортной единицы L , получим требуемое число транспортных средств:

$$M_p = L_0/L. \quad (5)$$

Расчет количества транспортных средств производится для почтамта или МСТУ (ПЖДП). при этом следует определить общий пробег по всем видам маршрутов. Отдельно должны быть учтены сезонные маршруты, действующие не круглый год.

Инвентарный парк автомобилей M_u зависит от коэффициента использования автопарка K_u , который характеризуется отношением среднего числа ежедневно работающих автомобилей к их среднесписочному числу за расчетный период и учитывает время пребывания автомобилей в ремонте и все другие виды простоев:

$$M_n = M_p/K_u. \quad (6)$$

Коэффициент использования автопарка определяется по данным конкретного почтамта или МСЦ.

Пример 3. Требуется определить парк автомобилей на внутрирайонных маршрутах при следующих исходных данных: протяженность кольцевых маршрутов — 125 км; радиальных маршрутов — 180 км; сезонных кольцевых маршрутов — 75 км; число рейсов за год на сезонных маршрутах — 200; на остальных маршрутах — частота движения 3 раза в неделю; норматив среднегодового пробега одного среднесписочного автомобиля па внутрирайонных маршрутах — 27 500 км; коэффициент использования автопарка — 0,64.

Решение. 1. Определяем годовой пробег на кольцевых маршрутах

$$L_k = l_k \cdot n,$$

где l_k — протяженность кольцевого маршрута; n — количество рейсов в году ($n = 3 * 52$, где 52 — количество недель в году):

$$L_k = 125 \cdot 3 \cdot 52 = 19500 \text{ км}$$

2. Определяем годовой пробег на радиальных маршрутах (пробег в прямом и обратном направлении)

$$L_p = 2 \cdot l_p \cdot n = 2 \cdot 180 \cdot 3 \cdot 52 = 56160 \text{ км}$$

3. Определяем головной пробег на сезонных маршрутах

$$L_c = l_c \cdot n = 75 \cdot 200 = 15000 \text{ км}$$

4. Определяем общий годовой пробег на всех почтовых маршрутах

$$L_o = L_k + L_k + L_p + L_c = 19500 + 56160 + 15000 = 90660 \text{ км}$$

5. Определяем рабочий парк автомобилей

$$M_p = L_o / L = 90660 / 27500 = 3,3.$$

6. Определяем инвентарный парк автомобилей

$$M_e = I_{\delta} / \hat{E}_e = 3,3 / 0,64 = 5.$$

Перевозка почты наемным автотранспортом осуществляется в тех случаях, когда содержать собственный автопарк нерентабельно из-за малых объемов перевозимой почты. Организации почтовой связи заключают договоры с транспортными организациями. В договорах указываются время подачи транспорта и его количество, расписание движения автомобилей на маршрутах, порядок расчетов за перевозки, ответственность сторон за нарушение договорных обязательств.

Для перевозки почты должны использоваться только автомобили с крытыми кузовами. Погрузка и выгрузка почты осуществляются силами и средствами объектов почтовой связи. Организации почтовой связи также обязуются использовать подаваемый автотранспорт только по прямому назначению - для перевозки почты и периодической печати.

В целях повышения производительности труда допускается совмещение водителями своих основных функций с функциями сопровождающего почту. При этом водители осуществляют сопровождение и обмен почты. К совмещению профессии допускаются водители, полностью ознакомленные с характером и методами новой работы, изучившие порядок оформления документации свои права и обязанности, обученные правилам охраны труда в объеме, предусмотренном для работников совмещаемых профессий.

Перевозка почты водным транспортом

Перевозка почты водным транспортом осуществляется на магистральных и внутриобластных почтовых маршрутах в тех местах и на тех направлениях, где отсутствуют

железные и автомобильные дороги, но имеется судоходное водное пространство (река озеро море). Этот вид транспорта является сезонным (в зимний период и период ледостава не используется) и самым тихоходным.

Речные катера и теплоходы на перевозке почты используются в таких регионах России, как Хабаровский, Приморский, Красноярский края, Республика Саха (Якутия), Архангельская, Иркутская, Тюменская и Омская области. Речной транспорт в период навигации зачастую является единственной возможностью перевезти тяжелую почту (посылки, пачки с журналами и книгами) в пункт назначения.

Такая почта следует также морским путем из Находки в порты Сахалина, Курильских островов, Камчатки и обратно. Письменная корреспонденция и газеты перевозятся на этих направлениях воздушным транспортом.

Почта по водным путям перевозится как наемным, так и почтовым транспортом. Организации почтовой связи имеют право перевозить почту на всех судах, совершающих регулярные пассажирские и грузовые рейсы. На судах, совершающих грузовые рейсы, почта перевозится в контейнерах.

При использовании собственного транспорта, к которому относятся речные катера и моторные лодки различных марок и конструкций, почта перевозится в сопровождении почтовых работников в закрытом виде либо в контейнерах, заделанных до пунктов обмена.

Принимает и. выдаст почту водительский состав катеров и лодок или специально выделенные сопровождающие.

При использовании наемного транспорта почта перевозится в контейнерах. В договорах между организациями почтовой связи и транспортными организациями определяется перечень линий и судов, задействованных на перевозке почты, площадь и условия использования помещений на пристанях и в портах для обмена почты. При прибытии судна в порт почтовые работники для ускорения обмена почты пропускаются на борт в первую очередь.

Перевозка почты иными видами транспорта

Помимо железнодорожного, воздушного, водного и автомобильного транспорта для перевозки почты по внутрирайонным маршрутам могут использоваться и другие виды транспорта.

Гужевого транспорт используют на внутрирайонных маршрутах с тяжелыми дорожными условиями. В основном это сельские районы, районы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока. Почта перевозится лошадьми, на собачьих и оленьих упряжках. В большинстве случаев

используют наемный гужевой транспорт или используется личный транспорт сельских почтальонов.

В районах Крайнего Севера в зимний период используются снегоходы, которые наиболее эффективны при движении по снежной целине в условиях полного бездорожья и пересеченной местности. В сельской местности для перевозки почты также используются мотоциклы со специальными колясками и мотороллеры, оборудованные крытыми фургонами.