

3 **Медушевская, Н. А.** Оптимизация провозной способности на междугородных автобусных маршрутах регулярного сообщения / Н. А. Медушевская, Ю. В. Шибeko; науч. рук. В. Н. Седюкевич // НИРС-2019 [Электронный ресурс] : материалы 75 студенческой науч.-техн. конф. / редкол.: А. С. Поварехо [и др.] ; под общ. ред. А. С. Поварехо ; сост. А. С. Поварехо. – Минск : БНТУ, 2019. – С. 101. – Режим доступа : <https://rep.bntu.by/handle/data/63810>. – Дата доступа : 17.01.2023.

УДК 656.136

РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСОВ ПЕРЕЦЕПКИ И ПЕРЕВАЛКИ В УСЛОВИЯХ ВЫПОЛНЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

О. А. ДОВГУЛЕВИЧ, Д. П. МИХАЛЬКЕВИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Международные автомобильные перевозки являются одним из важнейших инструментов развития международной торговли. Несомненным преимуществом автомобильного транспорта является его маневренность, мобильность, а также высокая скорость доставки грузов по сравнению с железнодорожным и водным транспортом.

При осуществлении перевозочного процесса главную роль играет время выполнения перевозки от загрузки до разгрузки. Перевозчику и заказчику перевозки выгодно как можно быстрее доставить груз из начального пункта в конечный. А при выполнении международной перевозки важными условиями являются своевременная обратная загрузка, минимизация порожнего пробега и необоснованных простоев.

На время выполнения перевозки влияют следующие показатели: время выполнения погрузочно-разгрузочных работ, время таможенного оформления, скорость сообщения, время прохождения пунктов пограничного контроля. На многие из них перевозчик не может повлиять, например время прохождения пунктов пограничного контроля зависит только от эффективности работы пункта пограничного контроля и количества автомобилей в очереди (которое является случайным числом); время таможенного оформления тоже в свою очередь зависит только от эффективности пункта таможенного оформления и числа обслуживаемых автомобилей; увеличение скорости сообщения упирается в Правила дорожного движения и, соответственно, влияет на безопасность перевозки.

В современной геополитической ситуации рынок международных автомобильных перевозок Республики Беларусь переживает трудные времена в связи с нарушением многолетних цепей поставок грузов. Наложённый в марте 2022 года санкционный запрет затронул транспортно-логистическую

индустрию нашей страны – автомобильные грузоперевозки в странах Европейского Союза белорусским транспортом запрещены, в том числе транзитные [1]. Несмотря на некоторые отступления для ряда товаров, это исключает передвижение белорусских тягачей по европейской территории. Как ответные меры, Республика Беларусь в апреле 2022 года установила запрет на перемещение по своей территории грузовых автомобилей и тягачей, зарегистрированных в Европейском Союзе [2] (с исключениями для некоторых категорий товаров). Европейский автомобиль должен следовать через определенные пункты пропуска в приграничные транспортно-логистические центры и сервисные зоны для осуществления грузовых операций и перецепки (перегрузки). Непосредственно перецепка может быть осуществлена и в зоне ожидания от Республиканского пункта таможенного оформления.

С 10 октября 2022 года Транспортная инспекция Республики Беларусь начала оформлять автомобильным перевозчикам иностранных государств Европейского союза разрешения на международную перевозку грузов автомобильным транспортом по территории Республики Беларусь. Тем самым раздвинулись границы территории доступа для иностранных перевозчиков, но условия получения разрешений все еще сдерживают таковых от широкого использования данной возможности.

Анализ практики осуществления международных автомобильных перевозок позволяет выделить две логистические стратегии развития международных автомобильных перевозок в санкционных условиях:

1 Перевалка (перегрузка) товаров с одного транспортного средства на другое со сменой перевозчика на территории Республики Беларусь.

2 Перецепка европейского полуприцепа со сменой тягача на территории Республики Беларусь.

Согласно постановлению [2] грузовой автомобиль или тягач имеет возможность въехать на территорию Республики Беларусь только на расстояние 50 км от Республиканского пункта таможенного оформления до места перецепки или перегрузки. Допуск в место перецепки (перегрузки) осуществляется по прибытии двух водителей – европейского и белорусского. При этом водители в обязательном порядке должны иметь на руках все необходимые транспортные, коммерческие документы и документы с описанием товаров на русском языке. После проверки документов таможенными органами водители одновременно заезжают в транспортно-логистический центр или в другое установленное законодательством место для перецепки (перегрузки). Имеется взимание платы за услугу размещения транспортных средств в транспортно-логистическом центре или в зоне ожидания. Кроме того, европейский перевозчик вправе отказаться от перецепки (перегрузки), однако в таком случае он будет вынужден вернуться в сопредельное государство, из которого въехал на территорию Республики Беларусь.

Самым непродолжительным по времени выступает процесс перецепки (обмена прицепами). Процесс перегрузки продолжительнее, связан с рядом дополнительных условий. Предпочитая перецепку перегрузке, автомобильный перевозчик сокращает время выполнения погрузочно-разгрузочных работ, тем самым сокращая время доставки груза.

После перецепки или перегрузки груз на восточное направление доставляется белорусскими транспортными средствами. В связи с этим, ответственность за сохранность груза полностью переходит белорусским перевозчикам. В документах делается отметка о перецепке или перегрузке, а белорусский перевозчик становится «последующим перевозчиком». Если осуществляется перегрузка, то это указывается в качестве указаний отправителя как таможенная и рабочая обработка.

В обратном направлении процесс аналогичен. Экспортируемый груз передается европейскому перевозчику, на которого переходит ответственность за сохранность груза, а также прицепа транспортного средства в случае осуществления перецепки.

Место происхождения (нахождения) товара (груза) напрямую влияет на необходимость наличия разрешения на осуществление международных перевозок грузов по территории некоторого количества стран. Имея договорные отношения с иностранным перевозчиком и вступая с ним в процесс экспортной или импортной перевозки грузов, белорусский перевозчик должен быть уверен в добропорядочности партнера, но не исключать проверку документации на перевозку тщательным образом для того, чтобы минимизировать свои риски.

Что касается вопросов таможенного транзита, то при нем товары помещаются под таможенную процедуру таможенного транзита, открывается транзитная декларация. В связи с изменениями до ввоза товаров обязательным является электронное предварительное информирование. Согласно Таможенному кодексу Евразийского экономического союза, до введения санкций оно выступало в качестве транзитной декларации, а в современных условиях рассматривается как транзитная декларация только от Республиканского пункта таможенного оформления до транспортно-логистического центра. После перецепки или перегрузки на белорусский автомобиль открывается внутренний транзит под обеспечение белорусского перевозчика, что тоже сопряжено с большим количеством новых рисков. При перецепке в таком случае сложно проверить количество груза и сам груз, что упрощается в процессе перегрузки, когда водитель полностью контролирует процесс, сверяет количество мест и сам груз с имеющимися документами. Тем самым снижаются некоторые риски.

Таким образом, в сложившихся политических условиях процесс перевозки экспортного и импортного груза может осуществляться белорусскими автомобильными перевозчиками с использованием процессов перецепки

или перегрузки грузов. Эти процессы имеют свои особенности и связаны с достаточным количеством рисков для самих автомобильных перевозчиков. Эти условия значительно повышают стоимость доставки груза.

Список литературы

1 Об ограничительных мерах Евросоюза в отношении автомобильных перевозчиков Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://bamar.org/information/news/2022_04_11_181620/. – Дата доступа : 12.04.2023.

2 О перемещении транспортных средств : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 22 апр. 2022 г. № 247 [Электронный ресурс] // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C22200247&p1=1>. – Дата доступа : 15.04.2023.

УДК 656.055

МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГЕ В УСЛОВИЯХ МИГРАЦИОННОГО ДВИЖЕНИЯ ДИКИХ ЖИВОТНЫХ

О. А. ДОВГУЛЕВИЧ, А. В. МАШУРИКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Непрерывный рост автомобилизации требует решения вопросов безопасности на дороге. ДТП с дикими животными – существенная проблема, наносящая урон не только транспортной системе, но и экологии. При возведении земляного полотна дороги происходит фрагментация ареала обитания животных и нарушаются пути их миграции. Этим, в основном, обусловлен выход животных на автомобильную дорогу. Самыми опасными периодами суток для ДТП с участием копытных являются вечерние и утренние сумерки – в это время снижается острота зрения и внимательность водителей, а животные повышают активность, перемещаясь ближе к пище или возвращаясь на ночевку в глубину леса. Некоторых животных привлекает разбросанная в осенне-зимний период года дорожными службами соль. Нередко дикие животные выбегают на дороги при преследовании их хищниками.

Дикое животное воспринимает движущийся автомобиль как хищника, который пытается отрезать пути отступления, поэтому в последний момент бросается через дорогу. Адекватно оценить скорость автомобиля животное не в состоянии, в результате на полном ходу может произойти столкновение. Столкновение автомобиля с дикими животными часто приводит к гибели самих животных, а также людей, находящихся в автомобиле.

На дорогах Беларуси в 2022 году зарегистрирован 3021 факт ДТП с участием охотничьих животных (на 43 случая больше, чем в 2021 году). В ре-