

Таким образом, эффективно работающая система планирования для цифровых коридоров должна быть:

– интегрированной (объединять и синхронизировать данные всех участников);

– адаптивной (динамически реагировать на изменения) и прозрачной (обеспечивать информированность клиентов при одновременном соблюдении необходимых требований конфиденциальности и безопасности);

– устойчивой (к кибератакам и сбоям).

Реализация таких систем уже начата в ЕС и Азии, но требует глобальной стандартизации и инвестиций в инфраструктуру. Однако без них мировая торговля, реализуемая в настоящее время в большой степени именно через контейнерные перевозки, столкнется с коллапсом из-за неспособности инфраструктуры справиться с объемами и сложностью современных мультимодальных цепей поставки.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Реконфигурация географии торговли и цепочек поставок: последствия для торговли, глобальных цепочек создания стоимости и морского транспорта // UNCTAD. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/cid54_ru.pdf (дата обращения: 20.03.2025).

N. KEKISH

Belarusian State University of Transport, Gomel

TRANSPORTATION PLANNING SYSTEM IN DIGITAL CORRIDORS FOR CONTAINER FLOWS: KEY REQUIREMENTS AND COMPONENTS

УДК 656.212.9.035

М. М. КОЛОС, Е. В. МАЛИНОВСКИЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТАРИФИКАЦИЯ ХРАНЕНИЯ ГРУЗОВ НА ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛАХ

Хранение груза на транспортных терминалах регламентируется Уставом железнодорожного транспорта общего пользования (далее – УЖТ), который устанавливает срок бесплатного хранения грузов.

УЖТ определяет, что за хранение груза в местах общего пользования сверх срока бесплатного хранения перевозчиком взимается плата, а сроки и порядок хранения грузов устанавливаются Правилами хранения грузов в местах общего пользования железнодорожных станций (далее – Правила).

В пункте 1 Правил устанавливается порядок хранения в местах общего пользования железнодорожных станций (открытых и закрытых складах, в вагонах, контейнерах) грузов, подлежащих выгрузке (в том числе силами грузополучателей) и выдаче в местах общего пользования, а также принятых к отправлению. Таким образом, можно утверждать, что действие Правил распространяется только на грузы, в отношении которых заключен и действует договор перевозки.

Пунктом 4 Правил устанавливаются предельные сроки хранения грузов (после выгрузки) в местах общего пользования (в том числе в вагонах, контейнерах) и до вывоза их грузополучателями с железнодорожной станции.

Предельные сроки хранения грузов варьируются от 6 часов для цветов живых и свежесрезанных до максимальных 5 суток для подавляющего большинства грузов.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что понятие «предельный срок хранения грузов» далее в правилах перевозок грузов не используется, не раскрываются дальнейшие действия сторон, не определена ответственность получателя за превышение предельного срока хранения груза.

Необходимо отметить, что термин «предельный срок хранения грузов» использовался в Уставе железных дорог СССР. В комментарии к Уставу [1] указано, что «грузополучатель должен вывезти груз в течение 24 часов, то есть в течение срока бесплатного хранения груза, если Правилами не установлены более сжатые предельные сроки хранения».

Значение предельного срока хранения груза заключается в том, что по истечении его у железной дороги возникает право передать груз другой организации».

Передача груза другой организации – это на тот момент обязанность железной дороги «реализовать груз при нахождении его на станции свыше предельных сроков хранения».

Исходя из сути комментария становится очевидным, что окончание предельного срока хранения рассматривается как безусловное окончание обязательств железной дороги по договору перевозки.

Аналогичным образом значение предельного срока хранения рассматривается и далее – в частности, в «Комментарии к Уставу железнодорожного транспорта общего пользования» под редакцией Е. И. Зарецкой, В. П. Мороза [2] и в книге «Правовое регулирование хозяйственной деятельности предприятия» под общей редакцией М. Г. Прониной [3].

Таким образом, можно утверждать, что окончание предельного срока хранения – это окончание обязательств перевозчика по договору перевозки, в том числе и относительно хранения по ставкам, установленным Постановлением Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь (далее – МАРТ).

Рассматриваемая ситуация вызывает возможность следующей тарификации услуг по хранению грузов сверх установленных предельных сроков хранения:

1) в пятикратном размере от тарифов, установленных МАРТ, при наличии на станции технологических затруднений по причинам, зависящим от грузополучателя (пункт 46 УЖТ, пункт 8 Правил);

2) по договорным тарифам в рамках соглашения между перевозчиком и грузополучателем (пункт 125 Постановления МАРТ от 30 мая 2023 г. № 37).

Указанные обстоятельства свидетельствуют о необходимости внесения соответствующих изменений в нормативные документы, регламентирующие порядок и условия хранения грузов в местах общего пользования железнодорожных станций.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Комментарий к Уставу железных дорог Союза ССР / под ред. Г. Б. Астановского. – М. : Юрид. лит., 1986. – 400 с.

2 Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта общего пользования / под ред. Е. И. Зарецкой, В. П. Мороза. – Минск : Амалфея, 2004. – 736 с.

3 Правовое регулирование хозяйственной деятельности предприятия / М. Г. Пронина, В. А. Витушко, Л. М. Орлова [и др.] / под общ. ред. М. Г. Прониной. – Минск : Выш. шк., 2000. – 327 с.

М. KOLOS, E. MALINOVSKIY
Belarusian State University of Transport, Gomel

CARGO STORAGE RATES AT TRANSPORT TERMINALS

УДК 338.47:330.45:656.07

О. В. КОРИШЕВА, Е. В. КАПОШЕНКОВА, Г. И. КАЛЮФАНОВ
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РОССИИ И БЕЛАРУСИ КАК ФАКТОР УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Российско-белорусские отношения – пример взаимовыгодного всеобъемлющего многостороннего сотрудничества. Страны связывает не только культурно-историческая общность, но и территориальная близость, что формирует прочные торгово-экономические связи.

Республика Беларусь традиционно является экспортоориентированным государством. Крупнейшим направлением экспорта Беларуси до 2020 года были страны Евросоюза. В страны, не входящие в состав СНГ, за 2021 год