

3 Горяев, Н. К. Перспективы развития «зелёных транспортных коридоров» в Европе с учётом ключевых показателей эффективности / Н. К. Горяев, С. С. Циулин // Вестник СибАДИ. – 2014. – № 6 (40). – С. 14–20.

*A. LAGODICH*

*Brest State Technical University, Republic of Belarus*

## **GREEN TRANSPORT CORRIDORS: NEW APPROACHES TO REDUCING CARBON FOOTPRINT IN INTERNATIONAL TRANSPORTATION**

УДК 656.052.14

*В. В. ШУМСКАЯ*

*Брестский государственный технический университет,  
Республика Беларусь*

## **ПРИМЕНЕНИЕ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ В РАМКАХ СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА БЕЛАРУСИ И РОССИИ**

Навигационные пломбы – один из основных потенциальных механизмов повышения безопасности и прозрачности транзита по территории Союзного государства. Практическое применение таких пломб в обеих странах подтвердило свою успешность еще с начала их внедрения. Более того, область использования таких устройств постоянно расширяется.

Навигационные пломбы, применение которых официально введено 27 января 2025 года в Союзном государстве, являются специальными устройствами, предназначенными для обеспечения контроля при осуществлении автомобильных перевозок в рамках таможенных процедур транзита и экспорта, а также при перевозках в рамках взаимной торговли в соответствии с требованиями Декрета Высшего Государственного Совета Союзного государства «Об отдельных мерах по противодействию незаконному импорту товаров на территорию Союзного государства». Эти электронные устройства устанавливаются на грузовые транспортные средства и контейнеры, позволяя отслеживать перемещение товаров внутри Союзного государства. Навигационные пломбы фиксируют местоположение транспортных средств в режиме реального времени, обеспечивая возможность контроля соблюдения маршрутов перевозки. Кроме того, они сигнализируют о любых попытках вскрытия контейнера или изменения содержимого, предотвращая несанкционированный доступ к грузу. Это способствует повышению уровня безопасности грузоперевозок и минимизации рисков хищений и контрабанды. Введение навигационных пломб также упрощает таможенные процедуры, делая процесс прохождения таможенного контроля более быстрым и прозрачным. Необходимость применения навигационных пломб распространяется для следующих типов товаров:

1 Алкогольная продукция, классифицируемая в товарных позициях 2203 00, 2204, 2205, 2206 00, 2207, 2208 ТН ВЭД ЕАЭС.

2 Табак, табачные изделия, никотинсодержащие изделия, никотиновое сырье, классифицируемые в товарных позициях 2401, 2402, 2403, 2404 ТН ВЭД ЕАЭС.

3 Товары, классифицируемые в товарных позициях 4303, 6101–6106, 6110, 6401–6405, 8517, 8519, 8521, 8525–8528 ТН ВЭД ЕАЭС.

4 Товары, относящиеся в соответствии с законодательством Республики Беларусь к категории опасных грузов и помещаемые под таможенную процедуру таможенного транзита в Республике Беларусь [1].

Навигационные пломбы активно используются как при прямом импорте товаров, так и при «сквозном» транзите. Важно отметить, что пломбы, установленные в Беларуси, также действуют и на территории России, и наоборот. Этот режим двустороннего признания уже позволил осуществить около 2,7 тысяч грузоперевозок. Кроме того, по инициативе Республики Беларусь успешно проводится эксперимент по применению навигационных пломб для контроля экспорта белорусской древесины через Российскую Федерацию. В рамках этого эксперимента уже опломбировано более 2,4 тыс. партий лесоматериалов.

С начала применения навигационных пломб белорусская таможня ежедневно использует более тысячи. А в общем было осуществлено более 2 млн перевозок под пломбами. Это позволяет отслеживать перевозчиков из стран Европейского союза и предотвращать случаи потерь товаров [2].

Таким образом, применение навигационных пломб представляет собой важный шаг на пути к укреплению экономических связей внутри Союзного государства Беларуси и России. Эти устройства позволяют значительно повысить прозрачность и надежность логистических процессов, снизить риски контрабанды и мошенничества, а также ускорить таможенные процедуры. Внедрение навигационных пломб способствует созданию единого пространства для торговли и транспорта, что соответствует целям Союзного государства.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Применение навигационных пломб в рамках Декрета Высшего Государственного Совета Союзного государства от 06.12.2024 № 7 и Постановления Совета Министров Союзного государства от 05.11.2024 № 44 // Таможенные органы Республики Беларусь. – URL: <https://www.customs.gov.by/participants-ved/perevozchikam/> / [primenenie-avigatsionnykh-plomb-v-ramkakh-dekreta-vysshego-gosudarstvennogo-soveta-soyuznogo-gosuda/](https://www.customs.gov.by/participants-ved/perevozchikam/primenenie-avigatsionnykh-plomb-v-ramkakh-dekreta-vysshego-gosudarstvennogo-soveta-soyuznogo-gosuda/)?ysclid=m8wxnu3a57586167576 (дата обращения: 30.03.2025).

2 Цифровизация и логистика. Глава ГТК о новшествах в таможенной сфере в год председательства Беларуси в ЕАЭС // Pravda.by. – URL: <https://pravo.by/novosti/obshchestvenno-politicheskie-i-v-oblasti-prava/2025/mart/87964/> (дата обращения: 30.03.2025).

## USE OF NAVIGATION SEALS WITHIN THE UNION STATE OF BELARUS AND RUSSIA

УДК 656.13

О. А. ЮСУПОВА, Е. В. ПИКСАЙКИН  
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

### ПРАКТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОРОДСКИХ МАРШРУТОВ

В современных городских условиях особенно остро встаёт вопрос оценки эффективности работы общественного транспорта. Наш подход, основанный на анализе реальных данных московской транспортной системы, позволяет выявлять проблемные участки, используя три ключевых параметра: точность соблюдения расписания, уровень заполняемости и комфортность поездки. Результаты анализа первых трёх месяцев 2024 года представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Результаты анализа первых трех месяцев 2024 г.

Номер маршрута	Среднее опоздание, %	Заполняемость в часы пик, %	Комфортность, %
716	23	94	68
904	18	89	72
244	12	82	75
Среднее по сети	15	78	75

\*Комфортность рассчитывалась как соотношение поездок с нормальной заполняемостью (не более 5 человек на м<sup>2</sup>) к общему количеству рейсов [1]: перегруженные автобусы тратят больше времени на посадку, что ведёт к дальнейшим задержкам.

Анализ проблемных маршрутов:

При детальном изучении маршрута № 716 выявились три ключевые проблемы:

1 Узкое место в районе станции «Речной вокзал», где происходит пересечение с пятью другими маршрутами.

2 Недостаточное количество автобусов большой вместимости (всего 15 % парка).

3 Отсутствие выделенных полос на 40 % протяжённости маршрута.

Сравнительный анализ утреннего и вечернего пассажиропотока показал:

– в утренние часы (7:00–9:00) направление «спальный район → центр» загружено на 94 %;

– в вечерние часы (17:00–19:00) обратное направление загружено лишь на 65 %.