

ПЕРЕЦЕПКА И ЕЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

А. А. Савкин, Ю. Д. Терехович

leshasavkin0705@gmail.com, j.terekhovich@gmail.com

Научный руководитель – Е. Н. Костюкова, кандидат экономических наук, доцент

В настоящее время автомобильный транспорт является наиболее распространенным средством осуществления грузоперевозок. Различные логистические компании со всего мира оказывают огромное количество транспортных услуг, которые, в свою очередь, позволяют выделить различные виды перевозок грузов. В данной работе основное внимание будет уделено процессу, который в настоящей практике активно применяется при многих видах автотранспортных перевозок, а именно перецепке. Также в данной работе будет обусловлена актуальность данной темы и будут обоснованы основные причины использования перецепки в процессе грузоперевозок.

Ключевые слова: транспорт; грузоперевозки; перецепка; повышение производительности; скорость доставки; санкции.

ВВЕДЕНИЕ

На сегодняшний день автомобильный транспорт продолжает оставаться наиболее распространенным средством осуществления самых разнообразных перевозок. Высокая проходимость, маневренность и отсутствие необходимости наличия посадочных полос или рельсового полотна выгодно отличает автомобиль от самолета и поезда. Высокая востребованность автоперевозок связана также и с доступной ценой. Разнообразие транспортных услуг позволяет выделить различные виды автомобильных перевозок грузов [1]. Однако данная работа будет посвящена не видам перевозок, а одному очень интересному, нужному и важному процессу, который может применяться при многих видах грузоперевозок. Речь пойдет о перецепке. Но, прежде чем говорить о ее предназначении при перевозках грузов, следует разобраться с тем, что же такое перецепка.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Перецепка – процесс, представляющий собой смену полуприцепа или прицепа [3]. В дальнейшем слова полуприцеп или прицеп будут обобщаться одним словом прицеп. Можно выделить два наиболее часто встречающихся варианта перецепки. Первый вариант – когда в каком-то определенном месте встречаются два транспортных средства, которые меняются прицепами и осуществляют их дальнейшую транспортировку. Второй вариант – когда в место осуществления перецепки приезжает од-

но транспортное средство, отцепляет свой прицеп, прицепляет другой и осуществляет уже транспортировку нового прицепа.

Как говорилось ранее, перецепка является достаточно важным процессом, который используется различными логистическими компаниями при осуществлении грузоперевозок. После ознакомления с определением данного явления, можно подробно рассмотреть две основные причины его использования.

1. Перецепка позволяет увеличить производительность подвижного состава и вместе с этим максимально вовлечь в работу водителей, сведя время простоя транспортного средства к минимуму.

В качестве примера можно рассмотреть случай, когда транспортная компания сотрудничает, например, с крупным производителем какой-либо продукции и регулярно осуществляет перевозки в этом направлении. Как правило, у крупных компаний есть свои распределительные, транспортно-логистические центры или склады на производстве, на которых осуществляется погрузка и разгрузка определенных грузов. В таких местах зачастую имеются огромные площадки для транспорта, а у складов большое количество доков. Наглядным примером является производство компании Procter & Gamble в немецком городе Ойскирхен. Ввиду очень большого грузооборота, огромного количества прибывающих транспортных средств и складских доков, здесь разрабатывается целое расписание загрузок и разгрузок транспортных средств. Поэтому водитель, приезжая на производство, заранее знает номер дока и время, в которое он должен к нему подъехать. Не раньше и не позже, а точно в указанное время. Конечно же, приехать в четко назначенное время – задача не из легких. Поэтому зачастую транспортные средства прибывают в назначенный пункт раньше необходимого времени. Вот тут на помощь и приходит перецепка, которая в таком случае позволяет водителю транспортного средства отцепить привезенный прицеп, зацепить другой и поехать дальше, исключив простой транспортного средства. В свою очередь, доставленный прицеп остается на площадке и ждет своей разгрузки. Порой прицеп может простоять и несколько дней в ожидании своей разгрузки, поэтому нахождение вместе с ним подвижного состава и водителя просто не рационально, ведь большинство транспортных компаний берут свои машины в лизинг и поэтому из каждой своей машины за период пользования они пытаются «выжать» максимум. Поэтому для увеличения производительности подвижного состава при работе на постоянных маршрутах целесообразно использовать автопоезда со сменными прицепами, производя *перецепку* прицепов в пунктах погрузки-разгрузки при простое подвижного состава. Количество прицепов

и полуприцепов, как правило, должно быть больше количества автомобилей-тягачей.

Рассмотрим организацию работы одного автомобиля-тягача с тремя сменными полуприцепами на простом маятниковом маршруте. В начале работы один полуприцеп (I) находится в грузовом пункте погрузки, другой (II) – в пункте разгрузки и третий (III) прибывает в пункт погрузки с автомобилем-тягачом из транспортной компании.

В течение одного оборота автомобиля-тягача выполняются следующие операции:

- отцепка порожнего полуприцепа III и прицеп загруженного к этому моменту полуприцепа I в пункте погрузки;
- движение автомобиля-тягача с груженым полуприцепом I от пункта погрузки к пункту разгрузки;
- отцепка груженого полуприцепа I и прицепка разгруженного к этому моменту полуприцепа II в пункте разгрузки;
- движение автомобиля-тягача с порожним полуприцепом II от пункта разгрузки к пункту погрузки.

Таким образом, время первого оборота автомобиля тягача рассчитывается следующим образом:

$$t_{\text{об}} = t_{\text{отц III}} + t_{\text{приц I}} + t_{\text{дв.груз I}} + t_{\text{отц I}} + t_{\text{приц II}} + t_{\text{дв.пор II}}$$

где $t_{\text{отц}}$ – время отцепки полуприцепа, ч;

$t_{\text{приц}}$ – время прицепки полуприцепа, ч;

$t_{\text{дв}}$ – время движения автомобиля-тягача с полуприцепом, ч [3].

2. Перецепка позволяет сократить время доставки грузов.

В качестве одного из примеров здесь можно упомянуть систему тяговых плеч. Сущность данной системы заключается в том, что шофер доставляет груз не от пункта отправления до пункта назначения, а лишь на определенном участке маршрута, так называемом плече, причем маршрут разбивается на несколько таких плеч с расчетом, чтобы шофер мог в течение рабочего дня возвратиться в свое автохозяйство [4].

При системе тяговых плеч отсутствуют простои автопоездов с грузом, необходимые для продолжительного отдыха водителей при сквозном движении, улучшаются условия работы водителей (порой к концу рабочего дня они могут возвращаться к месту жительства), значительно увеличивается скорость доставки грузов. Однако такая система перевозок возможна лишь при тщательно разработанных графиках движения автопоездов. Движение автопоездов навстречу друг другу должно быть рассчитано так, чтобы они прибывали в конечные

пункты своих тяговых плеч одновременно. После перецепки полуприцепов и краткого отдыха водители могут продолжать движение в обратном направлении [3].

Можно рассмотреть и еще один пример. Однако здесь речь идет не о системе тяговых плеч. Какая-либо транспортная компания, занимающаяся перевозками грузов, имеет достаточно большой собственный автопарк. Может случиться такая ситуация: водитель осуществляет транспортировку груза из одной страны в другую, например, из Германии в Испанию. Проезжая по территории Франции водителю нужно совершить девятичасовую остановку на отдых возле города Лион. Однако недалеко от этого города совсем недавно осуществил разгрузку другой водитель этой транспортной компании и у него еще большая часть рабочего дня впереди. Соответственно, рационально будет, если эти водители встретятся на каком-нибудь паркинге и обменяются прицепами, а второй водитель, только что разгрузившийся, повезет груз дальше, таким образом, исключив девятичасовой простой груза. Однако такое, как правило, могут позволить себе компании с большим автопарком. Также подобного рода формат перевозки будет очень кстати при перевозке скоропортящихся грузов, например, свежей рыбы из Норвегии в какую-либо другую страну Европы. Или, например, когда у водителя нет визы для проезда в страну, на помощь тоже может прийти перецепка.

Таким образом, были перечислены основные причины использования перецепки при грузоперевозках. Однако ввиду санкционных ограничений логистика Республики Беларусь претерпела ряд изменений. В таких условиях увеличилась актуальность механизма перецепки.

Так, с весны 2022 года Евросоюз запретил въезжать фурам с белорусскими и российскими номерами. А Беларусь ввела аналогичный запрет для европейцев. Теперь водители грузовых транспортных средств с противоположных сторон едут к границе меняться полуприцепами.

Перецепка полуприцепа с европейского тягача на белорусский или российский проходит на территории Беларуси. Известно, что тягачам с европейскими номерами, которые едут на перецепку, вешают GPS-навигацию. Таким образом, осуществляется контроль, чтобы эти тягачи не поехали далеко из Евросоюза.

В свою очередь, в Беларуси их встречают уже белорусские или российские водители, которым в ЕС ехать запрещено. Пройдя ряд процедур, они меняются прицепами и разъезжаются каждый в свою сторону [2].

Таким образом, была обоснована важность и актуальность процесса перецепки, особенно в настоящее время, когда грузовое сообще-

ние между Республикой Беларусь и приграничными странами Евросоюза значительно осложнено ввиду стационарных ограничений.

Библиографические ссылки

1. Виды автомобильных перевозок [Электронный ресурс]. URL: <https://www.severtrans.ru/blog/vidy-avtomobilnykh-perevozok/> (дата обращения: 30.03.2023).
2. Как живут на колесах «дальнобойщики-перецепы» [Электронный ресурс]. URL: <https://ganc--chas-by.turbopages.org/ganc-chas.by/s/by/page/life/888937441/> (дата обращения: 28.03.2023).
3. Перецепка [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ngpedia.ru/id253161p1.html> (дата обращения: 02.04.2023).
4. Сквозное движение, система тяговых плеч [Электронный ресурс]. URL: <https://filling-form.ru/turizm/101633/> (дата обращения: 02.04.2023).