

Научная статья
<https://doi.org/10.24412/2220-2404-2024-5-5>
УДК 332



УСЛОВИЯ РАЗВИТИЯ И ТЕНДЕНЦИИ В ПЕРЕВОЗКЕ НЕГАБАРИТНОГО ГРУЗА

Бодрова М.С.

Российский университет транспорта

Аннотация. В статье рассматриваются текущие условия и перспективные тенденции в области перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов. Цель: изучить условия развития и тенденции в перевозке негабаритного груза. Методы: анализ, синтез, обобщение и систематизации научных источников по проблеме исследования. Результаты: Особое внимание уделяется организационно-правовым аспектам, включая систему выдачи специальных разрешений и маршрутизации таких перевозок. Автор отмечает сложности, связанные с разграничением полномочий между различными ведомствами, и предлагает передать все разрешительные функции единому органу для повышения эффективности процесса. Проанализированы вопросы нормативного регулирования в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и необходимость дальнейшего совершенствования законодательной базы и международного сотрудничества в этой сфере. Выводы: Подчеркивается важность оптимизации процессов получения разрешений и утверждения маршрутов для улучшения транспортной доступности, безопасности и развития экономических связей между регионами.

Ключевые слова: негабаритный груз, тяжеловесный груз, специальное разрешение, маршрутизация, нормативное регулирование, ЕАЭС, транспортная доступность, безопасность перевозок, международное сотрудничество.

DEVELOPMENT CONDITIONS AND TRENDS IN THE TRANSPORTATION OF OVERSIZED CARGO

Maria S. Bodrova

Russian University of Transport

Abstract. The article discusses current conditions and promising trends in the field of transportation of oversized and heavy cargo. Object: to study the development conditions and trends in the transportation of oversized cargo. Methods: analysis, synthesis, generalization and systematization of scientific sources on the research problem. Results: Particular attention is paid to organizational and legal aspects, including the system for issuing special permits and routing of such transportation. The author notes the difficulties associated with the division of powers between various departments and proposes to transfer all licensing functions to a single body to increase the efficiency of the process. The issues of regulatory regulation within the framework of the Eurasian Economic Union (EAEU) and the need to further improve the legislative framework and international cooperation in this area are analyzed.

Conclusions. The importance of optimizing the processes of obtaining permits and approving routes to improve transport accessibility, safety and the development of economic ties between regions is emphasized.

Key words: oversized cargo, heavy cargo, special permit, routing, regulatory regulation, EAEU, transport accessibility, transportation safety, international cooperation.

Введение.

В современном мире, где глобализация и международная торговля играют ключевую роль в экономическом развитии стран, вопросы транспортировки негабаритных грузов приобретают особую актуальность. Российская Федерация, имея обширную территорию и развитую сеть автомобильных дорог, сталкивается с необходимостью

адаптации своего законодательства и инфраструктуры для обеспечения эффективного и безопасного перемещения нестандартных грузов. В соответствии с Федеральным законом №257-ФЗ от 08 ноября 2007 года [5] (далее – Федеральный закон № 257) и последующими постановлениями Правительства РФ, в частности, № 710 от 04 мая 2021 года (далее – Постановление № 710) №2060 от 1 декабря 2023 года [6] (далее – Постановление

№ 2060), устанавливаются правила и требования к перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов, включая необходимость получения специального разрешения и соблюдение определенных условий. Эти меры направлены не только на защиту дорожной инфраструктуры, но и на обеспечение безопасности всех участников дорожного движения, а также на содействие бесперебойному потоку товаров и услуг как внутри страны, так и в рамках международного сотрудничества, особенно с государствами-членами Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Результаты.

Для перемещения по дорогам крупногабаритного груза, за исключением определенных случаев, требуется специальное разрешение согласно статье 31 Федерального закона №257. Современное законодательство не включает в себя определение «негабаритный груз», однако, определяет «крупногабаритное транспортное средство». Под этим понимается любой автотранспорт, размеры которого, будь то с грузом или без, превышают нормы, зафиксированные решениями Правительства РФ. Также к ним относятся транспортные средства, габариты которых выходят за рамки, установленные в связи с временными ограничениями движения из-за ухудшения состояния дорожной инфраструктуры или изменений в габаритах приближения к дорогам и их участкам. Это регламентировано частью 18 статьи 3 и пунктами 2, 6 Постановления Правительства № 2060, а также Приложением № 1 к этим Правилам и основывается на пункте 2 части 1 статьи 30 Федерального закона № 257.

Груз считается негабаритным, если его размеры превышают нормативно установленные габариты. Транспортировка таких грузов обычно требует использования специализированного оборудования, а также соответствия определенным условиям и требованиям. В законодательстве предусмотрены конкретные правила, касающиеся перевозки крупногабаритных и негабаритных грузов, которые включают в себя не только указания по соблюдению правил дорожного движения, но и дополнительные регулятивные акты.

Определение «негабаритный груз» охватывает грузы, превышающие 13,6 метра в длину и 2,5 метра в ширину и высоту. В категорию также входят грузы, создающие нагрузку на ось транспортного средства выше максимально разрешенной согласно техническим нормам и спецификациям транспортного средства. Нормативы, регулирующие

перевозку негабаритных грузов, предписывают оборудование груза, выступающего за пределы транспортного средства более чем на 1 метр в длину и 40 см в ширину, специальными световозвращающими знаками для обеспечения безопасности.

Перевозка негабаритных грузов требует использования специализированного автомобильного транспорта. Для выполнения таких перевозок водитель обязан заранее получить соответствующее разрешение от ГИБДД, которое выдается на период до трех месяцев и может быть, как для однократного использования, так и для множественного, при этом число транспортировок не должно превышать десять.

В научной терминологии, объекты транспорта, чьи размеры совместно с грузом превосходят нормативно установленные габариты для передвижения по автодорогам, классифицируются как негабаритные [8]. Регулирование движения таких транспортных средств осуществляется через выдачу электронных специальных разрешений, предоставляемых Федеральным дорожным агентством (Росавтодор) на основании заявления на период до 135 дней. Однако при наличии необходимости в проведении дорожных работ в рамках утвержденного маршрута, срок действия разрешения может быть временно приостановлен. Кроме того, для передвижения тяжеловесных средств, превышающих установленные лимиты массы и нагрузки на ось более чем на 10%, по автодорогам общего пользования требуется получение специального разрешения, за исключением определенных случаев. Это требование также распространяется на негабаритную сельскохозяйственную технику с прицепным оборудованием.

Процедура выдачи специальных разрешений для движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по автодорогам включает регистрацию данных о разрешении в Федеральном реестре специальных разрешений. Заявителям предоставляется электронная выписка из Реестра, подписанная усиленной квалифицированной электронной подписью соответствующего органа в соответствии с законодательством РФ (ч. 23 ст. 31, ч. 5 ст. 31.2 Федерального закона N 257, пп. 2, 28 Правил N 2060). Заявления и необходимые документы могут быть поданы через персональный кабинет перевозчика в Федеральной информационной системе или через Единый портал государственных и муниципальных услуг (ЕПГУ) [9], где они оформляются в электронном виде на русском языке, подписываемые

различными формами электронных подписей. В случае, если маршрут тяжеловесного и крупногабаритного транспорта ограничивается муниципальным районом и не затрагивает дороги федерального, регионального или межмуниципального значения, заявление и документы могут быть представлены в бумажном виде в орган местного самоуправления (ч. 8, 9 ст. 31, ч. 1, 7 ст. 31.2 Закона № 257-ФЗ, пп. 7, 9 Правил № 2060).

В процессе подачи заявления для получения разрешения, кандидат должен предоставить комплекс информации, согласно пункту 8 Правил № 2060, включающей в себя: начальную и конечную точки маршрута без учета промежуточных остановок, тип транспортной операции (либо внутреннюю, либо международную), временные рамки для осуществления путешествий, ожидаемое число поездок (исключение составляют крупногабаритные средства передвижения), при наличии груза – его характеристики, включая размеры (длину, ширину, высоту), вес, способность к разделению на части (цельный, разделяемый, разделяемый при упаковке в контейнер для международных перевозок). Также, требуется указание данных о транспортном средстве, в том числе марка, модель, государственный регистрационный номер, идентификационный номер, страна регистрации, а также параметры, вроде веса и размеров автопоезда, и предполагаемая максимальная скорость передвижения.

В соответствии с пунктами 10 и 11 Правил № 2060, к заявительным документам требуется приложить следующие материалы:

- Схематическое изображение тяжеловесного и/или крупногабаритного автотранспорта, включая размещение груза, если таковой имеется. Это изображение генерируется автоматически с использованием системы специальных разрешений или через единый портал, основываясь на информации о транспортном средстве и грузе. В случае параллельного расположения транспортных средств в составе автопоезда, схема предоставляется заявителем с указанием соответствующих параметров.

- Копии документации на каждое транспортное средство, включая ПТС или свидетельство о регистрации, паспорт самоходной машины или выписку из электронного паспорта. Это касается транспортных средств, зарегистрированных как органами государственного надзора за техническим состоянием, так и за пределами Российской Федерации.

- Копию документа, подтверждающего права представителя на подачу заявления, если документы предоставляются через представителя.

В соответствии с нормативно-правовыми актами Российской Федерации, в частности, в соответствии с ч. 27 ст. 31 Закона № 257-ФЗ, пп. 5.2 п. 1 ст. 333.18, пп. 111 п. 1 ст. 333.33 Налогового кодекса РФ [5] и п. 6 Правил № 2060, за процедуру выдачи специального разрешения на перевозку предусмотрено взимание государственной пошлины. Размер данной пошлины установлен в сумме 1 600 рублей, которая должна быть оплачена заявителем после подачи заявления и до начала его рассмотрения.

Последующая регистрация заявления осуществляется в специализированной системе выдачи специальных разрешений, как указано в п. 12 Правил № 2060, после чего активируется процесс автоматического определения маршрута движения. Данный процесс должен быть завершен в течение одного календарного дня с момента регистрации заявления, при этом заявителю предоставляется возможность выбора из нескольких предложенных маршрутов.

Большинство транспортировок на дальние расстояния предполагает мультимодальный подход, предусматривающий использование различных видов транспорта и необходимость перегрузок. Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов имеет уникальные характеристики, отличающие её от других типов грузоперевозок. Важно подчеркнуть, что заказчики таких перевозок не заинтересованы в дополнительных услугах или комфорте, характерных для пассажирских перевозок; ключевым требованием является доставка груза в неповрежденном состоянии в срок, без предложения специальных условий, скидок или бонусов.

Анализ грузоперевозок, связанных с импортом крупногабаритных и тяжеловесных грузов в Российскую Федерацию выявил три основные проблемы.

Во-первых, ключевой задачей является обеспечение координации между различными видами транспорта, участвующими в перевозке, что требует точной настройки времени прибытия, доступности необходимых технических средств и документации.

Во-вторых, несмотря на высокую стоимость, воздушный транспорт иногда используется для перевозки в случаях особой срочности.

Основным способом доставки данных грузов является морской и речной транспорт, отличающийся относительной экономичностью и возможностью перевозить грузы с минимальными ограничениями по размерам и весу, но имеющий недостатки в виде низкой скорости и ограниченности транспортной инфраструктуры в некоторых регионах. Железнодорожный транспорт позволяет перевозить грузы весом до 500 тонн, однако, его доступность ограничена в некоторых частях страны. Автомобильный транспорт, благодаря своей широкой доступности, является предпочтительным средством для доставки крупногабаритных и тяжеловесных грузов к промышленным и строительным объектам. Для улучшения координации между различными видами транспорта и оптимизации всей транспортной цепочки логистическим операторам необходимо разработать и реализовать комплексную систему управления на основе научных исследований и современных технологий, включая сетевое компьютерное моделирование.

Вторая ключевая проблема, с которой сталкиваются при мультимодальных перевозках грузов в Россию, связана с юридическими аспектами управления транспортными каналами, пересекающими международные границы. Действующие правовые инструменты, задействованные в управлении подобными транспортными операциями, сталкиваются с несколькими препятствиями, включая отсутствие стандартизированной системы делегирования ответственности, при которой не установлены универсальные нормы, уточняющие обязанности за утрату, задержку или ущерб грузу на каком-либо из этапов мультимодальной транспортировки.

Современные правовые рамки, включая Роттердамские правила [1], Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) [2] и Гаага-Висбийские правила [3], осуществляют регулирование отдельных аспектов перевозок и до некоторой степени взаимно дополняются, однако все еще не сформирована комплексная система, охватывающая мультимодальные транспортировки в их всем спектре.

При импорте продукции из других стран в Россию неизменно сталкиваются с проблемами, обусловленными необходимостью проходить через национальные и таможенные контрольные пункты. Специалисты регулярно обращают внимание на излишнюю запутанность процессов, связанных с перемещением грузов через границы

Российской Федерации и границы стран, входящих в ЕАЭС. Согласно оценке Всемирного банка, Российской Федерации присвоено лишь 2.20 балла из возможных 5 в оценке эффективности таможенных процедур [10]. Успех в организации мультимодальных транспортных операций напрямую зависит от устранения юридических и институциональных препятствий, а также от упрощения юридических норм. Путь к решению этой проблемы предполагает упрощение таможенного законодательства и стремление к согласованию таможенных правил различных государств.

Стоит также выделить успешный опыт решения вопросов, связанных с пересечением границ между Россией и некоторыми государствами, входящими в состав ЕАЭС, где удается добиться отмены пограничных ограничений, обеспечивая тем самым беспрепятственный поток товаров, финансов, услуг и рабочей силы между этими странами.

Кроме того, характерной трудностью при транспортировке крупногабаритных и тяжелых грузов является отсутствие возможности для налаживания постоянных маршрутов. Транспортировка таких грузов, включая, например, турбины для электростанций, большие котлы, оборудование для нефтепереработки, крупное строительное и специальное оборудование, крупногабаритные резервуары, различное технологическое оборудование, небольшие суда, архитектурные элементы и др., происходит достаточно редко. Это связано с тем, что такие грузы не являются продукцией массового производства, и их перевозки не требуют создания фиксированных маршрутов или постоянных логистических схем. По большей части такие перевозки представляют собой единичные заказы, из-за чего при их организации применяется проектный метод.

На практике общепринятым правилом в организации транспортировки крупногабаритных и тяжеловесных грузов в Россию является начало большинства маршрутов в портовых населенных пунктах. Это связано с тем, что значительное количество таких грузов доставляется из-за рубежа морским путем, и из портов эти грузы распределяются по различным регионам страны. Оптимальным решением для эффективной организации этих процессов является усовершенствование системы планирования маршрутов. В контексте транспортировки объемных, тяжелых и стоимостных грузов, процесс разработки маршрута приобретает особую значимость, поскольку любая

ошибка может привести к значительным финансовым потерям. Основной задачей при этом является минимизация времени доставки. Однако, помимо этого, учитывается ряд других важных факторов, таких как наличие высоковольтных линий и других коммуникаций над дорогами, состояние и количество мостов, железнодорожных переездов, наличие тоннелей и других инфраструктурных объектов, а также погодные условия, ландшафт местности, сезон, возможность обхода населенных пунктов и другие. Хотя в любой профессиональной логистической компании имеется база данных заранее подготовленных и проверенных маршрутов для различных направлений, всегда требуется актуализация информации о маршруте в связи с переменчивостью дорожных условий и возможным появлением новых препятствий, таких как строительство новых мостов, проведение дорожных работ и др.

Прогресс в совершенствовании методов планирования маршрутов невозможен без продвижения в автоматизации этих процессов. Сейчас уже существует большое количество программных решений, которые упрощают проектирование идеальных путей следования, благодаря применению системы GPS и непрерывной связи между транспортным средством и диспетчерским центром через интернет. Эти технологии будут продолжать развиваться, предоставляя всё более совершенные возможности.

Ограниченный уровень развития транспортной инфраструктуры в России, который не в полной мере соответствует современным стандартам, является ключевым препятствием для экономического роста страны. По данным Всемирного банка, Российской Федерации общая оценка качества логистических услуг составляет 2.74 из 5 [11].

Значительные факторы, влияющие на сложности функционирования транспортной системы в России, включают огромные размеры страны и относительно холодный климат. Эти условия делают развитие транспорта в России более трудоемким и дорогостоящим по сравнению с другими странами. Затраты на транспорт и поддержание транспортной инфраструктуры в работоспособном состоянии в России всегда были и останутся выше, чем в странах с меньшей территорией и более теплым климатом. Такой фактор крайне важно учитывать, как в процессе практической работы, так и при теоретическом изучении и анализе транспортной системы России во всех ее проявлениях.

Среди тенденций, выделяемых в научной литературе, связанных организационно-правовыми аспектами перевозки негабаритного груза следует обозначить:

1. В настоящее время система выдачи специальных разрешений на движение тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств рассредоточена между несколькими государственными и муниципальными органами власти, что приводит к сложностям и неэффективности процесса получения необходимых документов. Различные ведомства обладают отдельными полномочиями, которые включают разные аспекты контроля и разрешительной системы, что зачастую требует от перевозчиков обращения в несколько инстанций для согласования одной перевозки. В этой связи, отдельные авторы предлагают передать все разрешительные функции по выдаче специальных разрешений на движение тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств одному ведомству - Государственному автодорожному надзору [12].

2. Механизм «единого окна». Внедрение системы «единого окна» для предоставления разрешений на перевозку. Это означает, что перевозчики представляют необходимый пакет документов один раз в один государственный орган, что упрощает процедуру и экономит время.

3. Стандартизация процедур. Независимо от сложности и особенностей маршрута перевозки, документы и процедуры должны быть стандартизированы, что устраняет неоднородность в требованиях и процессах разных регионов и организаций.

4. Улучшение взаимодействия между ведомствами: Автор указывает на необходимость последовательного согласования перевозок с владельцами различных видов дорог и соответствующими организациями и государственными органами, что требует более четкой координации и коммуникации.

5. Строгое следование правилам, установленным на подзаконном уровне (например, Постановлениями № 2060 и № 710) относительно весогабаритных параметров транспортных средств, способствует безопасности дорожного движения и предотвращает износ инфраструктуры.

Вопросы, связанные с контролем и надзором за соблюдением норм и условий в области разрешительной деятельности, продолжают быть в центре внимания исследователей как в академических, так и в прикладных кругах. Практически

все органы, выдающие лицензии, также исполняют функции административного контроля. Чаще всего, различные структурные подразделения или разные должностные лица внутри одного и того же государственного органа занимаются лицензированием и осуществлением надзора.

Таким образом, можно утверждать, что эти аспекты достаточно обоснованы и представляют интерес с точки зрения эффективности работы государственного контроля автодорожного движения в Российской Федерации, а также с учетом интересов субъектов, занимающихся эксплуатацией тяжеловесного и крупногабаритного транспорта.

Результаты.

Подводя итоги настоящего исследования, необходимо подчеркнуть, что практика нормативного регулирования перевозки негабаритных грузов свидетельствует о значительных усилиях как внутри Российской Федерации, так и на уровне стран-участниц ЕАЭС. Успешная реализация системы специальных разрешений и автоматизированный выбор маршрутов движения тяже-

ловесного и крупногабаритного транспорта способствует улучшению транспортной доступности и безопасности, обеспечивая беспрепятственный поток товаров и услуг. В частности, оптимизация процессов получения разрешений и утверждения маршрутов, а также внедрение четких нормативных механизмов для организации дорожного движения создают условия для повышения эффективности использования дорожной инфраструктуры и содействуют развитию экономических связей между регионами. Однако для достижения максимальных результатов необходимо продолжать работу по совершенствованию законодательной базы и технологической поддержки, а также укреплять международное и межведомственное сотрудничество в рамках ЕАЭС и за его пределами. Обозначенные в рамках настоящей статьи тенденции и условия развития направлены на оптимизацию и упрощение процесса получения разрешений на перевозку тяжеловесных и крупногабаритных грузов, улучшение контроля за их выполнением и повышение общей эффективности и безопасности в данной сфере.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Все статьи проходят рецензирование в формате double-blind peer review (рецензенту неизвестны имя и должность автора, автору неизвестны имя и должность рецензента). Рецензия может быть предоставлена заинтересованным лицам по запросу.

Conflict of Interest

None declared.

Review

All articles are reviewed in the double-blind peer review format (the reviewer does not know the name and position of the author, the author does not know the name and position of the reviewer). The review can be provided to interested persons upon request.

Литература:

1. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Нью-Йорк, 2008 год) (Роттердамские правила). Доступ: СПС «Консультант Плюс Проф» (дата обращения: 05.04.2024).
2. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Заключена в г. Женеве 19.05.1956) (Вступила в силу для СССР 01.12.1983) (с изм. от 05.07.1978). Доступ: СПС «Консультант Плюс Проф» (дата обращения: 05.04.2024).
3. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (вместе с «Протоколом подписания») (заключена в г. Брюсселе 25.08.1924) (с изм. от 21.12.1979). Доступ: СПС «Консультант Плюс Проф» (дата обращения: 05.04.2024).
4. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 N 117-ФЗ (ред. от 23.03.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.04.2024). Доступ: СПС «Консультант Плюс Проф» (дата обращения: 05.04.2024).
5. Федеральный закон от 08.11.2007 N 257-ФЗ (ред. от 14.11.2023) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Доступ: СПС «Консультант Плюс Проф» (дата обращения: 05.04.2024).
6. Постановление Правительства РФ от 01.12.2023 N 2060 «Об утверждении Правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства». Доступ: СПС «Консультант Плюс Проф» (дата обращения: 05.04.2024).

7. Постановление Правительства РФ от 04.05.2021 № 710 «Об утверждении Правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс Проф» (дата обращения: 13.04.2024).

8. Алтунина, М. С. Организация движения подвижного состава при перевозке негабаритных грузов / М. С. Алтунина, А. П. Вароди // Современные прикладные исследования: Материалы шестой Всероссийской (национальной) научно-практической конференции. В 2-х томах, Шахты, 16–18 марта 2022 года. Том 1. – Новочеркасск: Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) имени М.И. Платова, 2022. – С. 142-146.

9. Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций) (ЕПГУ). Доступ: <https://digital.gov.ru/ru/activity/directions/7/> (дата обращения: 05.04.2024).

10. Logistics performance index: Efficiency of customs clearance process. World Bank. Доступ: <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.CUST.XQ> (дата обращения: 05.04.2024).

11. Logistics performance index: Overall (1=low to 5=high) - Russian Federation. Доступ: <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ?locations=RU> (дата обращения: 05.04.2024).

12. Лисеенко, В. И. Правовое регулирование перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов автомобильным транспортом: тенденции к закреплению разрешительных полномочий за органами Госавтонадзора / В. И. Лисеенко // Вестник ННГУ. 2021. № 6. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-regulirovanie-perevozki-tyazhelovesnyh-i-krupnogabaritnyh-gruzov-avtomobilnym-transportom-tendentsii-k-zakrepleniyu> (дата обращения: 13.04.2024).

References:

1. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (Rotterdam Rules). Access: ATP “Consultant Plus Prof” (access date: 04/05/2024).

2. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (Concluded in Geneva on May 19, 1956) (Entered into force for the USSR on December 1, 1983) (as amended on July 5, 1978). Access: ATP “Consultant Plus Prof” (date of access: 04/05/2024).

3. International Convention for the Unification of Certain Rules on Bill of Lading of 1924 (together with the “Protocol of Signature”) (concluded in Brussels on August 25, 1924) (as amended on December 21, 1979). Access: ATP “Consultant Plus Prof” (date of access: 04/05/2024).

4. Tax Code of the Russian Federation (part two) dated 08/05/2000 N 117-FZ (as amended on 03/23/2024) (with amendments and additions, entered into force on 04/01/2024). Access : SPS “Consultant Plus Prof” (date of access: 04/05/2024).

5. Federal Law of November 8, 2007 N 257-FZ (as amended on November 14, 2023) “On highways and road activities in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation”. Access: SPS “Consultant Plus Prof” (date of access: 04/05/2024).

6. Decree of the Government of the Russian Federation of December 1, 2023 N 2060 “On approval of the Rules for the movement of heavy and (or) large-sized vehicles”. Access: ATP “Consultant Plus Prof” (date of access: 04/05/2024).

7. Decree of the Government of the Russian Federation dated May 4, 2021 No. 710 “On approval of the Rules for the movement of heavy and (or) large vehicles in the zone of automatic weight and dimensional control of vehicles”. Access from the reference legal system “ConsultantPlus Prof” (access date: 04/13/2024).

8. Altunina, M. S. Organization of the movement of rolling stock during the transportation of oversized cargo / M. S. Altunina, A. P. Varodi // Modern applied research: Materials of the sixth All-Russian (national) scientific and practical conference. In 2 volumes, Mines, March 16–18, 2022. Vol. 1. Novocherkassk: South Russian State Polytechnic University (NPI) named after M.I. Platova, 2022. Pp. 142-146.

9. Unified portal of state and municipal services (functions) (EPGU). Access: <https://digital.gov.ru/ru/activity/directions/7/> (access date: 04/05/2024).

10. Logistics performance index: Efficiency of customs clearance process. World Bank. Access: <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.CUST.XQ> (access date: 04/05/2024).

11. Logistics performance index: Overall (1=low to 5=high) - Russian Federation. Access: <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ?locations=RU> (date of access: 04/05/2024).

12. Liseenko, V. I. *Legal regulation of the transportation of heavy and large-sized cargo by road: trends towards assigning permitting powers to the State Road Supervision Authority / V. I. Liseenko // Bulletin of the UNN. 2021. No. 6. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-regulirovanie-perevozki-tyazhe-lovesnyh-i-krupnogabaritnyh-gruzov-avtomobilnym-transportom-tendentsii-k-zakreplenyu> (date of access: 13.04 .2024).*

Информация об авторе:

Бодрова Мария Сергеевна, аспирантка кафедры экономики и управления на транспорте, ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» РУТ(МИИТ), ведущий специалист АО «НИКИМТАтомстрой», e-mail: maraya1995@mail.ru

Maria S. Bodrova, Postgraduate student of the Department of Economics and Management in Transport, Federal State Educational Institution of Higher Education «Russian University of Transport» RUT (MIIT), leading specialist of JSC «NIKIMT-Atomstroy».