

## ВОПРОСЫ ИДЕНТИФИКАЦИИ ГРУЗОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

**О. Ю. Смирнова**

Тюменский индустриальный университет, Тюмень, Россия

e-mail: smirnovaoj@tyuiu.ru

**Аннотация.** На разных видах транспорта вопросы классификации грузов представлены не одинаково и отличаются разнообразием даже в рамках одного вида транспорта. Ряд классификаций грузов закреплён на законодательном уровне (опасные, подакцизные, отходы производства и потребления и другие). При перевозке отдельных видов грузов автомобильным транспортом по территории РФ существует ряд процедур в части государственного регулирования (получение лицензии, разрешения, допуск транспортного средства). Требования разработаны и направлены на повышение безопасности дорожного движения, и их нарушение приводит не только к административным штрафам, но и к угрозе жизни участников движения, ущербу (повреждению, гибели) грузов и снижению эффективности логистического товародвижения. Лицензии и разрешения на перевозку отдельных видов грузов необходимо получать заранее и в разных надзорно-контрольных ведомствах РФ, информация по этим процедурам не систематизирована и представлена в различных федеральных законах. Вопросы идентификации (отнесения) груза, который перевозчик принимает от грузоотправителя, к отдельным видам грузов можно считать актуальным.

Целью исследования является разработка схемы идентификации груза для соблюдения нормативно-законодательных требований. Объект исследования – перевозка различных видов грузов автомобильным транспортом. Предмет исследования – соблюдение нормативно-законодательных требований при перевозке отдельных видов грузов.

В настоящей статье рассматриваются существующие подходы по разделению грузов на группы с точки зрения государственного регулирования перевозочного процесса на автомобильном транспорте в России. На первом этапе было выделено восемь групп административно-правовых методов государственного регулирования перевозки коммерческих грузов автомобильным транспортом. Используя анализ понятийной терминологии нормативно-законодательных актов в РФ, было выделено четыре группы отдельных видов груза: сверхнормативные, опасные, специальные и сепаратные, что составляет научную новизну исследований.

Направлением дальнейших исследований может служить создание экспертной системы по однозначному определению мер государственного регулирования перевозки груза на автомобильном транспорте по территории РФ.

**Ключевые слова:** груз, классификация груза, перевозка груза, автомобильный транспорт, лицензия, разрешительная система, процедура допуска на автомобильном транспорте, выбор подвижного состава.

**Для цитирования:** Смирнова О. Ю. Вопросы идентификации грузов при перевозке автомобильным транспортом // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2020. – № 2. – С. 125–133. DOI: 10.25198/2077-7175-2020-2-125.

## INVESTIGATIONS CLASSIFICATIONS OF CARGO ISSUES OF CARGO IDENTIFICATION DURING TRANSPORTATION BY ROAD

**O. Y. Smirnova**

Tyumen Industrial University, Tyumen, Russia

e-mail: smirnovaoj@tyuiu.ru

**Abstract.** On different types of transport, the issues of cargo classification are not presented equally and it diverse even within the same mode of transport. A number of cargo classifications are fixed by law (hazardous, excisable, production and consumption wastes, and others). There are a number of procedures regarding state regulation (obtaining a license, permit, vehicle admission) when certain types of cargo are produced by road in the Russian Federation. The requirements have been developed and are aimed at improving road safety, and their violation leads not only to administrative fines, but also to a threat to the lives of traffic participants, loss (damage, death) to the cargo and a decrease in the efficiency of logistics distribution. Licenses and permits for

*the transportation of certain types of goods must be obtained in advance and in various supervisory and control departments of the Russian Federation, information on these procedures is not systematized and is presented in various federal laws. The issues of assigning cargo that the carrier accepts from the shipper to certain types of cargo can be considered relevant.*

*The aim of the study is to develop a cargo identification scheme to comply with regulatory requirements. The object of study is the transportation of various types of cargo by road. Subject of research is the compliance with regulatory and legal requirements for the transportation of certain types of cargo.*

*This article discusses the existing approaches to the division of goods into groups from the point of view of state regulation of the transportation process in road transport in Russia. At the first stage, eight groups of administrative-legal methods of state regulation of the transportation of commercial goods by road were identified. Through a thought experiment, using an analysis of the conceptual terminology of regulatory acts in the Russian Federation, four groups of individual types of cargo were identified: excess, dangerous, special and separate, which constitutes the scientific novelty of research.*

*The direction of further research may be the creation of an expert system for the unambiguous definition of measures of state regulation of the carriage of goods by road through the Russian Federation.*

*During the experiment, using an analysis of the conceptual terminology of regulatory acts in the Russian Federation, four groups of individual types of cargo were identified: excess, dangerous, special and separate, which is the scientific novelty of research.*

*The direction of further research is the creation of an expert system for the unmistakable determination of measures of state regulation of the carriage of goods by road through the Russian Federation.*

**Keywords:** cargo, cargo classification, cargo transportation, road transport, license, permit system, admission procedure for road transport, selection of rolling stock.

**Cite as:** Smirnova, O. Yu. (2020) [Issues of cargo identification during transportation by road]. *Intellect. Innovatsii. Investitsii* [Intellect. Innovations. Investments]. Vol. 2, pp. 125–133. DOI: 10.25198/2077-7175-2020-2-125.

### Введение

Состояние груза при его предъявлении к перевозке признается соответствующим установленным требованиям, если: груз подготовлен, упакован, затарен, промаркирован в соответствии со стандартами, техническими условиями и иными нормативными документами на груз, тару, упаковку и контейнер. В стандартах и технических условиях обязательно присутствуют разделы по транспортировке, упаковке, таре, маркировке с учетом разных видов транспорта, которые перевозчик должен знать. В отраслевых правилах перевозки груза присутствуют разделы по правилам перевозки отдельных видов груза.

Получив информацию о грузе, перевозчик подбирает подвижной состав. Уже на этапе выбора подвижного состава необходимо определиться со схемой размещения и крепления грузов для того, чтобы избежать превышения нормативных значений нагрузок на ось транспортного средства. Затем перевозчик должен определить условия безопасной транспортировки, в том числе и необходимость получения лицензии, разрешения, допуска к перевозке, и выполнить все существующие нормативно-законодательные требования по конкретной перевозке [3–5, 9]. После этого согласовать фрахт и выполнить перевозку.

По данным Госавтонадзора в 2018 году было выполнено проверок юридических лиц и ин-

дивидуальных предпринимателей на 25% меньше чем в 2017 году, а общее количество административных наказаний по итогам проверок на 17% снизилось<sup>1</sup>.

Количество нарушений требований транспортного законодательства при организации и выполнении перевозок на автомобильном транспорте увеличивается. Отчасти, это связано с частыми изменениями, так в 196 ФЗ «О безопасности дорожного движения» в 2018 году три раза вносились изменения, а исчерпывающий перечень нормативно-законодательных актов, регулирующих перевозку груза на автомобильном транспорте, достаточно большой.

Большая часть нормативно-законодательных требований направлена на повышение безопасности дорожного движения, и их нарушение приводит не только к административным штрафам, но и к угрозе жизни участников движения, ущербу (повреждению, гибели) груза и снижению эффективности логистического товародвижения [13, 14–15].

Целью исследования является разработка схемы идентификации груза для соблюдения нормативно-законодательных требований при перевозке отдельных видов груза на автомобильном транспорте.

### Вопросы классификации грузов (товаров)

Вопросы классификации груза являются обяза-

<sup>1</sup> Доклад Федеральной службы по надзору в сфере транспорта об осуществлении государственного контроля (надзора) в сфере транспорта и транспортной безопасности и об эффективности такого контроля за 2018 год // Официальный Интернет-ресурс Ространснадзора [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rostransnadzor.ru> (дата обращения: 11.11.2019).

тельной частью учебных курсов по грузоведению, организации перевозок на разных видах транспорта, однако единого подхода нет<sup>2</sup>.

В логистике товары принято классифицировать по объёму потребления (доходности) – ABC; по ритмичности спроса – XYZ; по стоимости единицы товара – HML, степени необходимости VEN, сезонности SOS, по видам поставки GOLF, по типам источников закупки SDE [8]. В настоящей статье рассматриваются существующие подходы разделения грузов на группы с точки зрения государственного регулирования перевозочного процесса на автомобильном транспорте в РФ. На законодательном уровне при перевозке груза автомобильным транспортом используются классификации, реестры, перечни товаров, которые представлены ниже (список неполный):

– Номенклатура и классификация грузов, перевозимых автомобильным транспортом. Три класса груза по коэффициенту использования грузоподъемности в Прейскуранте N 13-01-01.

– Общероссийский классификатор видов грузов, упаковки и упаковочных материалов (аббревиатура ОКВГУМ). Дата введения в действие в России 01.01.2003, отвечает за применение Росжелдор. На практике в большей степени применяется для обеспечения статистической отчетности и экономического анализа перевозимых грузов.

– Классификация опасных грузов при перевозке на автомобильном транспорте входит в состав Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (аббревиатура ДОПОГ/ADR).

– Перечень подакцизных товаров с разбивкой на категории (статья 181 Налоговый кодекс РФ).

– Федеральный реестр алкогольной продукции (Росалкогольрегулирование).

– Федеральный классификационный каталог отходов производства и потребления в РФ (аббревиатура ФККО, ведет Росприроднадзор).

– Единый реестр российской радиоэлектронной продукции (Минпромторг).

– Единый перечень товаров, подлежащих ветеринарному контролю (надзору) на территории Евразийского Экономического союза по позициям Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД ЕАЭС).

Один и тот же груз может входить в состав нескольких групп, перечней и классификаций. И если к перевозке предъявляется новый груз, на его идентификацию у перевозчика для определения исчерпывающего требования законодательных актов, может уйти несколько дней.

#### **Административно-правовые методы государственного регулирования перевозки коммерческих грузов автомобильным транспортом**

Лицензии и разрешения на перевозки отдельных видов грузов необходимо получать в различных надзорно-контрольных ведомствах. Дополнительно существуют процедуры допуска, как для транспортного средства, так и для водителя, требования по оснащению транспортных средств дополнительным оборудованием при перевозке отдельных видов груза, процедура уведомления и требования по наличию у водителя дополнительных документов. Разделение процедур государственного регулирования перевозки грузов автомобильным транспортом представлено в таблице 1.

Таблица 1. Разделение процедур государственного регулирования перевозки грузов автомобильным транспортом

№ п/п	Процедуры	Комментарии
1	Уведомления	Перед началом осуществления коммерческих перевозок грузов транспортными средствами, общая масса которых составляет свыше 2,5 тонн
2	Лицензирования	– транспортирование отходов производства и потребления I–IV классов опасности; – перевозки в отдельных случаях перевозки этилового спирта; – перевозка лекарственных средств; – перевозка ядерных материалов и радиоактивных веществ.
3	Получения разрешения на перевозку отдельных видов груза по согласованному маршруту	– перевозка ядерных материалов и радиоактивных веществ; – при перевозке опасных грузов (грузы повышенной опасности); – при перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов; – при транспортировке и перевозке оружия и патронов.

<sup>2</sup> Войтенков С. С. Грузоведение: учебник / С. С. Войтенков, Т. В. Самусова, Е. Е. Витвицкий; под науч. ред. д-ра техн. наук, проф. Е. Е. Витвицкого. – Омск: СибАДИ, 2014. – 196 с.

№ п/п	Процедуры	Комментарии
4	Сопровождения транспортного средства при движении	– при транспортировке наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров; – при транспортировке и перевозке оружия и патронов – в определенных случаях и при наличии разрешения на перевозку отдельных видов груза по согласованному маршруту.
5	Допуск водителей к перевозке отдельных видов груз	– свидетельство ДОПОГ о подготовке водителя.; – наличие личной медицинской книжки для водителя, при перевозке пищевых продуктов и питьевой воды.
6	Допуск транспортного средства к перевозке отдельных видов груз	– свидетельство о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов; – Акт выполненных работ по результатам обработки машины и/или справка, подтверждающей качество и объем проведенной дезинфекции.
7	Требования по оснащению транспортных средств дополнительным оборудованием	– дополнительное оборудование и спецсредства пожаротушения (перевозка опасных грузов); – цифровой тахограф; – бортовое устройство системы Платон; – средства навигации ГЛОНАСС – устройства (системы) вызова экстренных оперативных служб.
8	Требования по обязательному наличию дополнительных документов на груз и транспортное средство	– справка к товарно-транспортной накладной на этиловый спирт алкогольную и спиртосодержащую продукцию; – удостоверение о взрывобезопасности лома и отходов черных металлов. – паспорт отходов при перевозке отходов производства.

Сложная структура законодательства РФ при перевозке отдельных видов груза не позволяет оперативно собрать необходимую информацию. Вместе с тем, за нарушение правил перевозки груза законодательством предусмотрена административная ответственность, ответственность за данное нарушение предусмотрена рядом статей КоАП и размер штрафа в ряде случаев по одной перевозке может быть от 500 тысяч рублей и более.

#### **Категорирование грузов при определении дополнительных требований нормативно-законодательных актов в РФ на автомобильном транспорте**

Достаточно четко можно определить требования нормативно-законодательных актов при перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов при наличии Схемы размещения и крепления груза. При превышении весогабаритных ограничений необходимо получить разрешение на перевозку по согласованному маршруту, выполнить требования по оснащению транспортных средств, требования к водителю и процессу организации перевозки, а в отдельных случаях и организовать сопровождение.

При перевозке опасных грузов сложными (неоднозначно решаемыми) вопросами являются вопросы идентификации груза, особенно в части не упомянутых по наименованию (НУК – вещества и изделия не указанные конкретно), совместной

перевозки в одном АТС, что ведет нарушениями требований при их перевозке. Необходимо знать положения об ограниченном и, отдельно, об освобожденном количестве опасного груза, изъятий связанных с характером условий перевозки (фасованная продукция и др.).

Интересным представляется подход по разработке алгоритма и базы данных для классификации грузов с опасными химическими веществами [1]. Но база и алгоритм в этой работе построен на «ГОСТ 19433-88. Грузы опасные. Классификация и маркировка», однако существует «ГОСТ Р 57478-2017. Национальный стандарт РФ. Грузы опасные. Классификация» и его дата введения в действие перенесена на 1 ноября 2019 года. И эти классификации отличаются от классификации грузов по ДОПОГ.

Среди перечисленных грузов, для перевозки которых необходимо оснащать транспортные средства аппаратурой спутниковой навигации, встречается формулировка «специальные грузы»<sup>3</sup> [6].

Поэтому в ходе исследования была предложена группировка грузов, для перевозки которых требуется соблюдение дополнительных нормативно-законодательных требований: сверхнормативные, опасные, специальные и сепаратные (таблица 2). На первом этапе исследований была разработана схема идентификации груза для отнесения его к отдельным видам груза, представлен на рисунке 1.

<sup>3</sup> Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (ред. от 25.12.2018) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных ТС» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных ТС»).

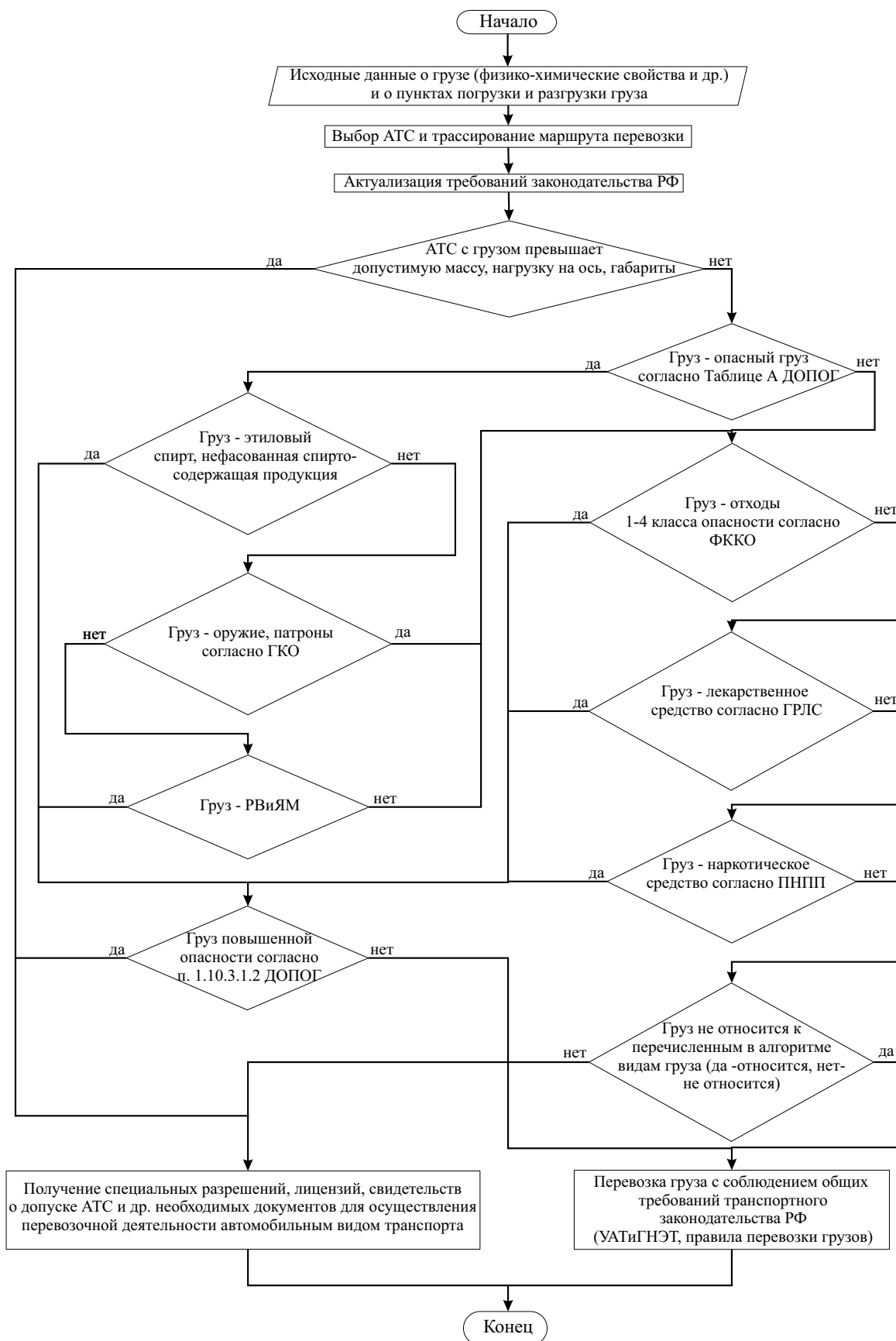


Рисунок 1. Схема идентификации груза для отнесения его к отдельному виду груза



Однако существуют ситуации, в которых однозначно определить условия перевозок необходимо при наличии дополнительной информации. Например, В ДОПОГ мазут можно определить как UN1268, НЕФТЕПРОДУКТЫ, Н.У.К.,3 или UN3082, ВЕЩЕСТВО ЖИДКОЕ, ОПАСНОЕ ДЛЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, Н.У.К. в зависимости от физико-химических характеристик конкретной марки. Но некоторые его марки используются в качестве котельного топлива и при производстве многих продуктов (моторные масла, кокс, битумы, смазочные масла), а иногда мазут необходимо утилизировать. Логично предположить, что перевозку мазута с целью его утилизации можно отнести к перевозке отходов нефтепродуктов и в таком случае у

перевозчика в дополнении всех требований ДОПОГ должна быть лицензия Росприроднадзора. Вывод: перевозчик должен запросить дополнительные инструкции по идентификации груза и гарантийное письмо о возмещении ущерба в случае фиксирования нарушения требований по правильному оформлению перевозки.

Проблема определения нормативно-законодательных актов, требования которых перевозчик обязан выполнять, наряду с большим количеством и разрозненностью характеризуется наличием противоречий, как на федеральном уровне, так и между федеральными, региональными и местными законами и иными нормативно-правовыми актами [2, 7, 10–11].

Таблица 2. Группировка грузов, требующих соблюдения особых условий при перевозке на автомобильном транспорте в междугородном сообщении

Наименование группы / сокращенное наименование		Дополнительные требования к перевозке	Примечание
Сверхнормативные	HBG	разрешение на движение по согласованному маршруту, дополнительное оборудование	– крупногабаритные грузы – тяжеловесные грузы – крупногабаритные и тяжеловесные грузы
Опасные	ADR	+ допуск водителя, допуск АТС,	– перечень опасных грузов (том 1, часть 3, таблица А ДОПОГ)
	ADR(ET)	+ лицензия Росалкогольрегулирования	– этиловый спирт (в том числе денатурат); – нефасованная спиртосодержащая пищевая и непищевая продукция с содержанием этилового спирта более 25% объема готовой продукции
	ADR(RA)	+ лицензия Госкорпорации Росатом	– радиоактивные вещества и ядерные материалы
	ADR(WA)	+ разрешение МБД,	– оружие и патроны
	ADR(RA)	+ лицензия Росздравнадзора,	– наркотические средства, психотропные вещества и их прекурсоры
Специальные	CG(WM)	лицензия Росприроднадзора, дополнительное оборудование	– отходы производства и потребления (корме опасных)
	CG(MED)	лицензия Минздрава	– лекарственные средства
Сепаратные	CG(PS)	допуск АТС	– грузы, подлежащие ветеринарному, санитарному контролю.
	CG(ET)	справка к ТТН	– этиловый спирт, алкогольную и спиртосодержащую продукцию
	CG(BWA)	удостоверение о взрывобезопасности	– отходы черных металлов

Дополнительно вопросы идентификации груза осложняются еще и регулярными изменениями законодательства РФ. Так, с 1 января 2018 года действует запрет на производство и (или) оборот алкогольной продукции, в которой есть тонизирующие вещества (компоненты), а содержание этилового спирта составляет менее 15 процентов объема готовой продукции. А перечень тонизирующих веществ (компонентов), которые не могут содержаться в алкогольной продукции с содержанием этилового

спирта менее 15 процентов объема готовой продукции при ее производстве (за исключением производства в целях вывоза за пределы территории РФ) установлен приказом Приказом Роспотребнадзора от 21.08.2018 № 696.

При осуществлении перевозочной деятельности одним из способов решения спорных вопросов по применению требований законодательных ак-

тов применяется запрос в надзорно-контрольный орган. Следует отметить, что письменный ответ не всегда дает четкое понимание вопроса и не является безоговорочным доказательством в суде в ходе состязательного процесса. К тому же такой ответ носит характер мнения должностного лица-подписанта и не имеет силы закона.

Международный опыт обеспечения единообразия в подходах к интерпретации и применению гармонизированной системы описания и кодирования товаров (ГС) в международной торговле для определения мер тарифного и нетарифного регулирования заключается в публикации Классификационных решений (мнений), принятых Комитетом по (ГС) и прочие рекомендации Всемирной таможенной организации (далее – «Рекомендации ВТАМО»). Аналогично в РФ, при определении кода товара по ТН ВЭД можно воспользоваться государственной услугой по принятию предварительного решения по классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС. Такое решение готовится 3 месяца и является обязательным при декларировании товаров на территории государства – члена ЕАЭС, таможенный орган которого принял предварительное решение. База данных «Предварительные решения» содержит следующие данные: код ТН ВЭД товара, номер принятого решения по соответствующему коду ТН ВЭД и описание товара (ведет ФТС РФ). Евразийская экономическая комиссия формирует базу данных «Информация из предварительных решений о классификации товаров в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, принятых таможенными органами государств-членов Союза».

Среди иностранных научных разработок по вопросу определения кода товара для таможенного регулирования интересен подход, связанный с разработкой СППР (DSS) – Decision Support System for HS Classification of Commodities [12]. Система принятия решений разработана для одного документа – гармонизированной системы описания и кодирования товаров (ГС) в международной торговле

в целях единообразной идентификации в рамках таможенного законодательства.

### Заключение

В ходе исследования все нормативно-законодательные требования в РФ части отдельных видов груза были систематизированы в 8 групп: процедура уведомления, получения лицензии, получения спецразрешения, оснащения транспортного средства дополнительным оборудованием, допуск водителя и транспортного средства, наличие у водителя дополнительных документов. Результаты исследования показали, что для определения исчерпывающего перечня требований нормативно-законодательных актов по перевозке автомобильным транспортом необходимо начать с процедуры выбора транспортного средства, с учетом Схемы размещения и крепления груза. Этот этап необходим для определения превышения весогабаритных ограничений для транспортного средства с грузом. На втором этапе необходимо решить вопросы отнесения груза к опасным, в случае положительного ответа, необходимо выполнить все положения ДОПОГ/ADR. Если груз не является опасным, необходимо определить относится ли он к специальным грузам. Разработана схема идентификации груза для отнесения его к отдельным видам груза. Все грузы, в отношении которых существуют дополнительные нормативно-законодательные требования сгруппированы в четыре группы: сверхнормативные, опасные, специальные и сепаратные.

Однозначно просто и быстро решить вопрос идентификации груза с точки зрения выполнения всех нормативно-законодательных актов в некоторых случаях затруднительно и необходимо систематизировать базу данных, разрабатывать логические правила, например в виде продукционных правил «ЕСЛИ ... И ..., ТО...».

Дальнейшие исследования будут направлены на разработку экспертной системы по выбору нормативно-законодательных требований при перевозке груза на автомобильном транспорте.

### Литература

1. Авинова Е. Ю., Михайлова П. Г. Разработка алгоритма и базы данных для классификации грузов с опасными химическими веществами // Успехи в химии и химической технологии. ТОМ XXXIII. – 2019. – № 11. – С. 6–8.
2. Асаул Н. А. Государственное регулирование в сфере автомобильных перевозок // Транспорт Российской Федерации. – 2017. – № 5(72). – С. 3–6.
3. Барыльников Е. П., Кулаков А. Т., Талипова И. П. Модель выбора подвижного состава для перевозки грузов автомобильным транспортом // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2017. – № 12. – С. 102–106.
4. Горяев Н. К. Оптимизация заявки-договора на перевозку грузов // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: экономика и менеджмент. – 2017. – № 5(72). – С. 3–6.
5. Гурин О. Ю. К вопросу о качестве товаров, работ, услуг, закупаемых по государственному (муниципальному) контракту // ПРОГОСЗАКАЗ.РФ. – 2016. – № 4. – С. 73–80.
6. Матанцева О. Ю., Черная Е. Г. Особенности расчета тарифа на перевозки «специальных» гру-

зов автомобильным транспортом // Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта: Сборник научных трудов. – М.: Изд-во «Экон-Информ» (вып. 4), 2019. – С. 14–34.

7. Мельникова Т. Е., Мельникова С. Е. Проблемы контроля за осуществлением грузовых автоперевозок // Наука сегодня: теоретические и практические аспекты: Материалы международной научно-практической конференции. – Вологда, 2016. – С. 33–34.

8. Стерлигова А. Н. Управление запасами широкой номенклатуры: с чего начать? // ЛогИнфо. – 2012. – № 12. – С. 14.

9. Трофимова Л. С., Бородюк А. А. Результаты планирования перевозок грузов подвижным составом в междугородном сообщении // Модернизация и научные исследования в транспортном комплексе. – 2018. – Т. 1. – С. 51–54.

10. Хмельницкий С. П. Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом: анализ нормативно-правового регулирования // Вестник НЦБЖД. – 2017. – № 1(31). – С. 66–79.

11. Чепурных Д. А. Отдельные аспекты надзорной деятельности госавтоинспекции // Современный юрист. – 2018. – № 4(25). – С. 16–28.

12. Awdhesh Kumar Singh, Rajendra Sahu. Decision Support System for HS Classification of Commodities // The IFIP TC8/WG8.3 International Conference 2004.

13. Bernard Jacob, Véronique Feypell-de La Beaumelle (2010) Improving trucksafety: Potential of weigh-in-motion [IATSS Research] Vol. 34, Is. 1, July 2010, pp. 9–15.

14. Mariana Bosso, Kamilla L. Vasconcelos, Linda Lee Ho, Liedi L. B. Bernucci. (2018) Use of regression trees to predict overweight trucks from historical weigh-in-motion [Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)], In press, corrected proof, Available online 15 September 2019.

15. Valery Lukinskiy, Natalia Pletneva (2018) Impact of solutions for goods transportation on business efficiency and traffic safety [Transportation Research Procedia] Vol. 36, pp. 459–464.

## References

1. Avinova E. Yu., Mikhailova P. G. (2019) [Development of an algorithm and database for the classification of goods with hazardous chemicals] Razrabotka algoritma i bazy dannykh dlya klassifikatsii грузов s opasnymi khimicheskimi veshchestvami [Advances in Chemistry and Chemical Technology]. Moscow. Vol. 11, pp. 6–8. (In Russ.).

2. Asaul N. A. (2017) [State regulation in the field of road transport] Gosudarstvennoye regulirovaniye v sfere avtomobil'nykh perevozok [Transport of the Russian Federation]/ Vol. 5(72), pp. 3–6. (In Russ.).

3. Barylnikova EP, Kulakov AT, Talipova IP (2017) [A model for the selection of rolling stock for the transport of goods by road] Model' vybora podvizhnogo sostava dlya perevozki грузов avtomobil'nyim transportom [Intellect. Innovations. Investments]. Vol. 12, pp. 102–106. (In Russ.).

4. Goryaev N. K. (2017) [Optimization of an application-contract for the carriage of goods] Optimizatsiya zayavki-dogovora na perevozku грузов [Bulletin of the South Ural State University. Series: Economics and Management]. Vol. 5(72), pp. 3–6. (In Russ.).

5. Gurin O. Yu. (2016) [To the question of the quality of goods, works, services purchased under a state (municipal) contract] K voprosu o kachestve tovarov, rabot, uslug, zakupayemykh po gosudarstvennomu (munitsipal'nomu) kontraktu [PROGOSZAKAZ.RF.]. Vol. 4, pp. 73–80. (In Russ.).

6. Matantseva O. Yu., Chernaya E. G. (2019) [Features of calculating the tariff for the transport of «special» goods by road] Osobennosti rascheta tarifa na perevozki «spetsial'nykh» грузов avtomobil'nyim transportom. In trudy Natsional'nyye i mezhdunarodnyye finansovo-ekonomicheskiye problemy avtomobil'nogo transporta [Proc. Of the MADI “National and international financial and economic problems of road transport”]. Vol. 4, pp. 14–34. (In Russ.).

7. Melnikova T. E., Melnikova S. E. (2016) [Problems of control over the implementation of trucking] Problemy kontrolya za osushchestvleniyem грузовykh avtoperevozok [Science today: theoretical and practical aspects: Materials of the international scientific-practical conference]. Vologda, pp. 33–34. (In Russ.).

8. Sterligova AN (2012) [Inventory management of a wide range: where to start?] Upravleniye zapasami shirokoy nomenklatury: s chego nachat'? [LogInfo]. Vol. 2 pp. 14. (In Russ.).

9. Trofimova L. S., Borodyuk A. A. (2018) [The results of planning the transportation of goods by rolling stock in intercity traffic] Rezul'taty planirovaniya perevozok грузов podvizhnym sostavom v mezhdugorodnom soobshchenii [Modernization and scientific research in the transport complex]. Vol. 1. pp. 51–54. (In Russ.).

10. Khmelitskiy S. P. (2017) [Transportation of bulky and heavy cargoes by road: analysis of legal regulation] Perevozka krupnogabaritnykh i tyazhelovesnykh грузов avtomobil'nyim transportom: analiz normativno-pravovogo regulirovaniya [Bulletin of the Central Railway Railway]. Vol. 1(31), pp. 66–79. (In Russ.).



11. Chepurnykh D. A. (2018) [Certain aspects of the supervisory activity of the state traffic inspectorate] *Otdel'nyye aspekty nadzornoй deyatel'nosti gosavtoinspektsii* [Modern Lawyer]. Vol. 4(25), pp. 16–28. (In Russ.).
12. Awdhesh Kumar Singh, Rajendra Sahu. (2004) Decision Support System for HS Classification of Commodities // The IFIP TC8/WG8.3 International Conference 2004.
13. Bernard Jacob, Véronique Feypell-de La Beaumelle (2010) Improving trucksafety: Potential of weigh-in-motion [IATSS Research] Volume 34, Issue 1, Pages 9–15.
14. Mariana Bosso, Kamilla L. Vasconcelos, Linda Lee Ho, Liedi L. B. Bernucci. (2018) Use of regression trees to predict overweight trucks from historical weigh-in-motion [Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)], In press, corrected proof, Available online 15 September 2019.
15. Valery Lukinskiy, Natalia Pletneva (2018) Impact of solutions for goods transportation on business efficiency and traffic safety [Transportation Research Procedia] Volume 36, Pages 459–464.

**Информация об авторе:**

**Ольга Юрьевна Смирнова**, кандидат технических наук, доцент, доцент кафедры автомобильного транспорта, строительных и дорожных машин, Тюменский индустриальный университет, Тюмень, Россия  
**ORCID ID:** 0000-0001-8951-6449, **Researcher ID:** AAE-2527-2019  
e-mail: smirnovaoj@tyuiu.ru

Статья поступила в редакцию: 02.12.2019; принята в печать: 28.02.2020.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

**Information about the author:**

**Olga Yuryevna Smirnova**, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Department of Road Transport, Construction and Road Machines Tyumen Industrial University, Tyumen, Russia  
**ORCID ID:** 0000-0001-8951-6449, **Researcher ID:** AAE-2527-2019  
e-mail: smirnovaoj@tyuiu.ru

The paper was submitted: 02.12.2019.

Accepted for publication: 28.02.2020.

The author has read and approved the final manuscript.