

## АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Научная статья

УДК 656.135.073.23

DOI: 10.36535/0236-1914-2022-11-7

### ПРИМЕНЕНИЕ МЕХАНИЗМА ПЕРЕЦЕПКИ/ПЕРЕГРУЗКИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

**Ошорова Валерия Владимировна, Ивахненко Андрей Михайлович,  
Трушин Роман Юрьевич, Харсиев Михаил Исаевич**

(Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), Москва, Россия)  
angel-roza@mail.ru, ivakhnenko\_am@mail.ru,  
man@madi.ru, managementkafedra@yandex.ru

***Аннотация.** Произведен анализ экономической технологической возможности применения механизмов перегрузки/перцепки в отношении европейских грузовых автотранспортных средств, следующих в направлении России.*

***Ключевые слова:** склады временного хранения, пятый пакет санкций Евросоюза, перегрузка/перцепка, стоимость транспортировки груза, российские международные автомобильные перевозчики*

***Для цитирования:** Ошорова В.В., Ивахненко, А.М., Трушин Р.Ю., Харсиев М.И. Применение механизма перцепки/перегрузки при осуществлении перевозок грузов автомобильным транспортом в международном сообщении // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. 2022. № 11. С. 40-43. DOI: 10.36535/0236-1914-2022-11-7.*

## AUTOMOBILE TRANSPORT

Scientific article

### APPLICATION OF THE MECHANISM OF RELOADING/ TRANSSHIPMENT IN THE CONDUCTING OF CARGO TRANSPORTATION BY ROAD TRANSPORT IN INTERNATIONAL COMMUNICATION

**Valeriya V. Oshorova, Andrey M. Ivakhnenko,  
Roman Yu. Trushin, Mikhail I. Kharsiev**

(Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI), Moscow, Russia)  
angel-roza@mail.ru, ivakhnenko\_am@mail.ru,  
man@madi.ru, managementkafedra@yandex.ru

***Abstract.** In the article, the authors analyzed the economic and technological feasibility of using transshipment/reloading mechanisms in relation to European freight vehicles heading towards Russia.*

***Keywords:** temporary storage warehouses, the fifth package of EU sanctions, reloading/transshipment, cost of cargo transportation, Russian international road carriers*

***For citation:** Oshorova V.V., Ivakhnenko, A.M., Trushin R.Yu., Harsiev M.I. Application of the mechanism of reloading/ transshipment in the conducting of cargo transportation by road transport in international communication // Transport: science, equipment, management. Scientific information collection. 2022. № 11. P. 40-43. DOI: 10.36535/0236-1914-2022-11-7.*

### Введение

В связи с пятым пакетом санкций Евросоюза российские и белорусские автоперевозчики с 8 апреля 2022 г. не осуществляют перевозки по территории стран Евросоюза, за исключением товаров, перевозимых транзитом между Калининградской областью и остальной территорией Российской Федерации.

Соответствующие положения содержатся в статье 3L Регламента Совета ЕС № 833/2014 об ограничительных мерах, с изменениями, внесенными Регламентом ЕС № 2022/576 от 8 апреля 2022 г. Согласно указанным положениям, любому автотранспортному предприятию,

учрежденному в России, запрещается перевозка грузов автомобильным транспортом по территории Евросоюза, в том числе транзитом. Запрет не распространяется на автотранспортные предприятия, перевозящие:

- почту как универсальный сервис;
- товары, следующие транзитом через Евросоюз между Калининградской областью и Россией.

Компетентные органы государства-члена могут разрешить перевозку товаров автотранспортным предприятием, учрежденным в России, если компетентные органы установили, что такая перевозка необходима для:

- покупки, импорта или транспортировки в Евросоюз природного газа и нефти, в том числе продуктов

нефтепереработки, а также титана, алюминия, меди, никеля, палладия и железной руды;

– покупки, импорта или транспортировки фармацевтических, медицинских, сельскохозяйственных и пищевых продуктов, включая пшеницу и удобрения,

– гуманитарных целей;

– функционирования дипломатических и консульских представительств Евросоюза и государств-членов в России, в том числе делегаций, посольств и представительств, международных организаций в России, пользующихся иммунитетом в соответствии с международным правом;

– передачи или вывоза в Россию культурных ценностей, предоставленных во временное пользование в рамках официального культурного сотрудничества с Россией.

16 апреля 2022 г. Республикой Беларусь на решение Совета Европы введены ответные меры в отношении автомобилей (и тягачей), зарегистрированных в Евросоюзе, предусматривающие схему, при которой транспортное средство европейского перевозчика вправе въезжать на территорию Республики Беларусь и осуществлять движение до одного из приграничных терминалов, прилегающих к государственной границе Республики Беларусь, на котором должна быть выполнена

перегрузка груза на транспортное средство, принадлежащее белорусскому или иному иностранному (в том числе российскому) перевозчику (или должна быть произведена перецепка полуприцепа с грузом), для дальнейшей транспортировки груза до места выгрузки (в экспортном направлении – обратная схема) (далее – механизм перегрузки/перецепки).

Таким образом, в связи с санкциями Евросоюза, вследствие которых российские международные автомобильные перевозчики фактически прекратили осуществление перевозок грузов в европейском направлении, анализ возможности применения механизма перецепки перегрузки, учитывающего опыт Республики Беларусь, является актуальной задачей.

### Результаты исследований

Экономическая обусловленность актуальности механизма перецепки/перегрузки связана в первую очередь с удорожанием стоимости транспортировки после введения запрета Евросоюзом в отношении российских международных автомобильных перевозчиков.

Как показано на рис. 1, для типового маршрута, протяженностью 2700 км (Кель – Москва), удорожание перевозки в текущих рыночных ценах составляет практически троекратную величину.

#### До санкций (январь – февраль 2022 г.)



#### После введения санкций (существующая схема доставки)



Рис. 1. Размер фрахта за кругорейс на перевозку до и после введения санкций на примере типового маршрута<sup>1</sup>

В результате с 9 апреля по 1 июня 2022 г. потери российских перевозчиков в связи с невозможностью осуществления перевозок в европейском направлении составили порядка 9,2 млрд рублей, исходя из 24,3 тыс. кругорейсов, которые не смогли выполнить 3100 российских перевозчиков на европейском направлении, а российские потребители переплатили более 68 млрд рублей в стоимости конечной продукции, исходя из 74,2 тыс. кругорейсов, выполненных между странами Евросоюза и России в период с 9 апреля по 27 мая 2022 г.

Таким образом, основным ожидаемым эффектом механизма перегрузки/перецепки является снижение общей стоимости транспортировки груза за счет значительного снижения стоимости перевозки по

российскому участку российскими перевозчиками при незначительной доле расходов на грузовые операции при перецепке/перегрузке на приграничном терминале в составе ставки на перевозку.

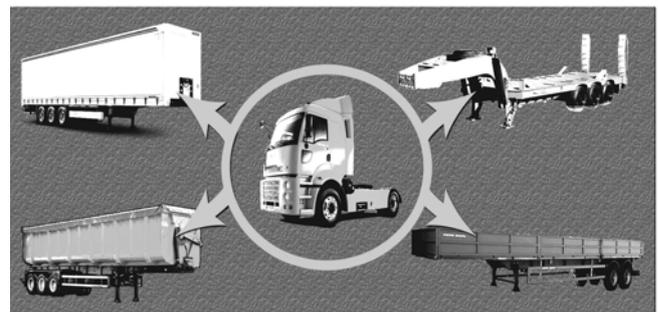


Рис. 2. Применение различных полуприцепов к седельному тягачу

<sup>1</sup> \*Примечание курс евро соответствует знамениям 85 и 80 рублей до и после введения санкций на дату производимых расчетов (апрель 2022 г.)

При этом в числе таких расходов необходимо учитывать возможное удорожание стоимости фрахта иностранного перевозчика на европейском плече при механизме перецепки, поскольку перецепка полуприцепа на тягач другого перевозчика сопряжена с рисками его утраты или порчи.

Механизм перецепки подразумевает, что один перевозчик в таможенно-логистическом терминале передает полуприцеп для его дальнейшей транспортировки перевозчику-партнеру. Перевозчик, который передает во владение свой полуприцеп перевозчику-партнеру, закладывает стоимость риска утраты или порчи своего полуприцепа во фрахт.

Также, будет иметь издержки процедура перегрузки груза из одного транспортного средства на другое. В случае интермодальных перевозок контейнеров, схема перегрузки контейнера является отработанной, вскрытие контейнера при этом не происходит. В случае необходимости перегрузки груза из кузова транспортного средства в кузов другого транспортного средства возникают риски утраты или порчи груза. Эти риски могут быть заложены в стоимость услуг экспедитора, который будет принимать во владение груз и нести с этих пор за него ответственность и организовывать перевозку, что также отразится на стоимости конечной продукции.

В связи с очевидной разницей в стоимости одних и тех же услуг европейских и отечественных специалистов, для российского потребителя предпочтительно, чтобы в такой схеме участвовал российский экспедитор. В России имеется множество крупных экспедиторских компаний, которые имеют возможность работать на европейском направлении и имеют собственный парк подвижного состава: ООО «Деловые Линии», ООО «Монополия. Онлайн», ПАО «Глобалтрак Менеджмент», ООО «ПЭК» и иные.

Белорусский опыт внедрения механизма перецепки/перегрузки показывает, что процедура перецепки физически занимает не более 15 минут, с учетом оформления документов – не более 3 часов, процедура перегрузки с машины на машину занимает до 3 часов, с учетом оформления документов – не более 4 часов.

Стоимость въезда на терминал и оформления транспортных средств составляет: 30 белорусских рублей (около 570 российских рублей) для российских и белорусских транспортных средств, 90 белорусских рублей (около 1700 российских рублей) для иностранных транспортных средств. Услуги по совершению операций по перегрузке груза оплачиваются дополнительно в размере, который зависит от объема и специфики груза.

Немаловажную роль в оперативности осуществления перецепки/перегрузки будет играть инфраструктура складов временного хранения (далее – СВХ), прилегающих к международным пунктам пропуска, куда может быть направлен транспортный поток после прохождения границы.

Федеральным законом «О таможенном регулировании в Российской Федерации» установлены требования к обустройству, оборудованию и местам расположения СВХ.

Так, на Северо-западной границе Российской Федерации расположено 14 международных автомобильных пункта пропуска (без учета Калининградской области), а также 20 прилегающих к ним СВХ.

Наиболее загруженные международные автомобильные пункты пропуска на границе Псковской области с Латвией и Эстонией.

Изучая материалы, размещенные на официальных сайтах складов временного хранения (далее – СВХ) Псковской области (ООО «МИКОМ», ООО «Транзит-Терминал», ООО «Балтия+», ООО «НСУ Логистик», ООО «Элком-Терминал», ЗАО «Северо-Западный СВХ», ООО «РУС-СЕРВИС», ООО «РОСТЭК-НТБ»), сделан вывод, что во всех пунктах имеется:

- достаточное количество парковочных мест, в том числе для товаров, требующих особых условий обращения;
- необходимые помещения и средства для выполнения грузовых операций;
- в достаточном количестве погрузо-разгрузочная техника;
- оборудование подъездными путями части помещения СВХ и ее изоляция (ограждение);
- весовое оборудование с различными пределами взвешивания;
- места для работы сотрудников таможенных органов;
- санитарно-бытовые условия.

Наличие необходимых площадей непосредственно в пунктах пропуска либо наличие и достаточность качественно развитой инфраструктуры является одним из наиболее важных условий, влияющих на выбор того или иного способа перецепки.

Графики работы данных СВХ скользящие, и в случае введения механизма перегрузки/перецепки в качестве обязательного условия потребуются изменение графиков работы СВХ на круглосуточный. В случае работы СВХ в круглосуточном режиме потребуются увеличение штатной численности должностных лиц таможенного поста для обеспечения совершения таможенных операций, связанных в том числе с завершением таможенной процедуры таможенного транзита, а также операций по наблюдению за транспортными средствами при перецепке.

Для оптимизации работы СВХ может быть разработана система графиков перегрузки/перецепки, созданы онлайн платформы поиска перевозчиков-партнеров и бронирования очередности загрузки СВХ.

Следующим аспектом для анализа введения механизма перецепки/перегрузки является определение грузов/товаров, потребительские свойства которых будут утрачены или ухудшены в случае перегрузки таких товаров или перецепки полуприцепа, который используется для их перевозки, а также товаров, перевозка которых с их перегрузкой или перецепкой полуприцепа технически невозможна. К числу таких грузов могут быть отнесены, например, «живые грузы». В логистике такой термин применяется при транспортировке животных, которая сопряжена с рядом особенностей (необходимость присутствия для сопровождения груза ветеринарного врача и иные). Также, может быть нецелесообразно применение перецепки/перегрузки при транспортировке донорских органов. Зачастую, если такой груз не доставляется точно в срок, трансплантат утилизируют и пересадка отменяется. Для большинства же грузов может применяться специальная маркировка на основании «ГОСТ 14192–96. Межгосударственный стандарт. Маркировка грузов», позволяющая минимизировать риски порчи при перегрузке, например:

«Хрупкое. Осторожно», «Штабелировать запрещается», «Не кантовать» и иные.

Вместе с тем выше были перечислены в основном экономические и технологические стороны реализации механизма перецепки/перегрузки, при этом, нельзя не учитывать политическую сторону вопроса. Запрет для движения грузовых транспортных средств, зарегистрированных в Евросоюзе, по территории Российской Федерации с введением механизма перецепки/перегрузки может ограничить транзит по территории России на территорию дружественных или нейтральных стран, не присоединившихся к антироссийским санкциям. К таким странам, среди прочего, относятся КНР, Монголия, Узбекистан, Туркменистан, Казахстан, Киргизия, а также повлечет нарушение норм соглашений ВТО, в рамках которых предусмотрено обязательство о предоставлении свободы транзита. При применении таких мер нельзя исключать риск судебных исков и последующих возможных «ответных» мер со стороны дружественных стран.

### Заключение

На основании проведенного обследования следует отметить, что для принятия решений необходимо осуществлять всестороннюю оценку вопроса, которая состоит из прогнозирования фрахта, технологической готовности складской инфраструктуры, проработки перечня продукции, которая не должна попадать под запрет, а также политических рисков, в том числе сохранения территориальной связности с Калининградской областью. Исходить из необходимости нахождения сбалансированного решения, направленного как на обеспечение потребностей экспортеров и импортеров Российской Федерации, так и на учет интересов международных автомобильных перевозчиков.

### Список источников

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза
2. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации»
3. «ГОСТ 14192–96. Межгосударственный стандарт. Маркировка грузов»
4. Официальный сайт ООО «МИКОМ» <http://mikom.org/> Официальный сайт ООО «Транзит-Терминал» <https://cs21.ru/services/svh/>
5. Официальный сайт ООО «Балтия+» <http://baltiaplus.ru/>
6. Официальный сайт ООО «НСУ Логистик» <http://www.nsulogistic.ru/>.

7. Официальный сайт ООО «Элком-Терминал» <https://elkom-terminal.ru/>.

8. Официальный сайт ЗАО «Северо-Западный СВХ» <https://svhpskov.com/>.

9. Официальный сайт ООО «РУС-СЕРВИС» <http://www.terminalrst.com/>.

10. Официальный сайт ООО «РОСТЭК-НТБ» <http://rostekntb.com/>.

11. Официальный сайт АСМАП <https://www.asmap.ru/spravochnikmap/70370/>.

### Информация об авторах

**Ошорова В.В.** – кандидат технических наук, старший преподаватель кафедры «Менеджмент» МАДИ.

**Ивахненко А. М.** – доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Менеджмент» МАДИ.

**Трушин Р.Ю.** – аспирант 5-ого курса кафедры «Менеджмент» МАДИ.

**Харсиев М.И.** – аспирант 3-ого курса кафедры «Менеджмент» МАДИ.

### Information about the author

**Oshorova V.V.** – Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of Chair of Management, MADI.

**Ivakhnenko A. M.** - Doctor of Technical Sciences, Professor, Head of the Department of Management, MADI.

**Trushin R. Yu.** – 5th year post-graduate student of Chair of Management, MADI.

**Kharsiev M.I.** – 3rd year post-graduate student of Chair of Management, MADI.

Статья поступила в редакцию 16.08.2022, одобрена после рецензирования 01.09. 2022, принята к публикации 22.09.2022.

The article was submitted 16.08.2022, approved after reviewing 01.09.2022, accepted for publication 22.09.2022.

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

All authors have made an equivalent contribution to the preparation of the publication. The authors declare that there is no conflict of interest.