

Навигационная пломба прошла тест: Таможня опробовала "бортовой компьютер" для грузов

Навигационные пломбы могут упростить жизнь и таможне, и бизнесу - товары будут сохраннее, а процедуры проще. Это доказал опыт совместного российско-казахстанского эксперимента, в ходе которого грузоперевозчики протестировали пломбы на маршрутах между двумя странами. Подробнее - в материале "Известий".

ПРОВЕРКА НА ПРОЧНОСТЬ

30 ноября Федеральная таможенная служба (ФТС) подводит итоги эксперимента по использованию навигационных пломб, который проводился с 20 сентября по 1 ноября этого года.

- Всего в рамках эксперимента осуществлено 146 перевозок товаров. Из России в Казахстан - 108 перевозок товаров (133 партии), из Казахстана в Россию - 38 перевозок товаров (39 партий), - сообщил "Известиям" *первый заместитель руководителя ФТС России Руслан Давыдов*. - Основной его целью являлась практическая отработка механизмов мониторинга и отслеживания транзитных перевозок в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Пилотный проект на правительственном совещании о цифровой трансформации транспортного комплекса, прошедшем 23 ноября, упомянул министр транспорта России Евгений Дитрих. По его словам, российские специалисты отработали систему с коллегами из Казахстана, на очереди Армения и другие государства - члены ЕАЭС.

Использование навигационных пломб - одна из мер по оптимизации грузовых перевозок, а это, в свою очередь, одно из ключевых направлений работы министерства. "Транспорт нуждается в самых современных цифровых технологиях, чтобы оставаться конкурентоспособным на мировом рынке", - заявляет глава Минтранса.

О том, что внедрение системы навигационных пломб является одним из наиболее перспективных решений для обеспечения мониторинга перевозок, причем как для бизнеса, так и для государственных органов, говорят и в ФТС.

- Уже сейчас можно сказать: применение навигационных пломб будет способствовать обеспечению контроля за сохранностью грузов при перевозках товаров, предотвращению возможных случаев противоправных действий и тем самым снижать вероятность их недоставки, - пояснили "Известиям" в Федеральной таможенной службе.

ЗАМОК С СЕКРЕТОМ

О том, что транзитные грузы при перевозке по территории России защитят от незапланированного вскрытия электронными пломбами отечественного производства, "Известия" писали в конце прошлого года. Навигационная пломба - это, по сути, замок и одновременно бортовой компьютер. Если точнее, запирающее устройство с электронной начинкой, которая хранит юридически значимые данные, в частности о содержимом груза, его отправителе и получателе, а также запланированном маршруте движения перевозчика. Открывается электронный замок, работающий в системе ГЛОНАСС, только когда перевозчик добирается до пункта назначения.

С ее помощью цепочку перевозок смогут в режиме онлайн отслеживать все заинтересованные стороны - как со стороны государственных органов, так и со стороны компаний. В том числе таким образом можно сократить количество физических проверок на маршруте.

- Оптимизация процессов достигается за счет использования поступающей в систему отслеживания информации о состоянии навигационной пломбы - совершаемых с ней действиях, о маршруте движения - контролирующим органам и заинтересованным лицам (отправителям, получателям транспортно-экспедиторским компаниям, владельцам грузов). В результате контролирующие органы могут оперативно принимать необходимые решения, снизить объем и количество физических проверок, а заинтересованные лица смогут реализовывать решения, направленные на оптимизацию логистики, - сообщили "Известиям" в ФТС.

Кроме того, использование пломбы позволяет свести к минимуму возможность нарушений на таможне и после ее прохождения, а также исключить влияние человеческого фактора при проведении проверок. Одновременно за счет сокращения количества проверок сокращаются и сроки доставки грузов, что может означать дополнительную экономию для бизнеса, ранее подчеркивал Антон Замков, гендиректор компании "РТ-Инвест Транспортные Системы" (РТИТС), которая оказывала техническую поддержку эксперименту и специально для проекта разработала на базе действующей контрольной и ИТ-инфраструктуры госсистемы "Платон" новую информационную систему и прототип пломбы. "Благодаря разветвленной сети обслуживания нашей компании мы смогли оперативно подготовиться и реализовать пилотный проект", - сообщил генеральный директор РТИТС Антон Замков.

Также навигационную пломбу тестировали внутри России, в частности на железнодорожном маршруте длиной 5,5 тыс. км от Ангарска (Иркутская область) до Смоленска. В эксперименте для обеспечения дополнительного контроля была задействована уже существующая инфраструктура.

После этого проверить, поможет ли технология сформировать самую быструю транзитную зону между Европой и Азией, решили в пробном режиме на пяти маршрутах, соединяющих Россию и Казахстан.

- С российской стороны в эксперименте участвовало пять таможенных постов, расположенных в Северо-Западном, Центральном и Сибирском регионах. С казахстанской стороны в эксперименте участвовало четыре таможенных органа, - уточнил *Руслан Давыдов*.

В нем участвовали таможенные службы обеих стран, а также российские и зарубежные транспортные компании. Для пилотного проекта навигационные пломбы перевозчикам на территории России бесплатно предоставила РТИТС. Ее представители и навешивали пломбы вместе с таможенными инспекторами.

- Мы и представители ФТС России работали в нашей системе и с нашими пломбами, казахстанские коллеги использовали свои разработки, - уточнили в компании.

Система отслеживания позволила в онлайн-режиме осуществлять мониторинг маршрута движения транспортного средства и контроль сохранности навигационной пломбы на территории обоих государств и оперативно обрабатывать зарегистрированные системой факты отклонения от маршрута и изменения состояния навигационной пломбы - такие, как ее несанкционированное вскрытие или повреждение.

При этом на территории страны для обеспечения дополнительного контроля была задействована уже существующая инфраструктура.

- Чтобы обеспечить дополнительный комплексный контроль перемещения товаров по России в рамках эксперимента использовались и эффективно себя показали стационарные и мобильные системы контроля госсистемы "Платон", - отметил Антон Замков.

Российские навигационные пломбы многоразовые - тросы, которыми они крепятся, выдержат десятки тысяч километров дороги.

РАБОТА В ПОЛЕВЫХ УСЛОВИЯХ

Протестировать пломбы решили 63 транспортные компании, из них 55 - иностранные, уточнили в ФТС. Оборудованные пломбами машины перевозили оборудование, лекарственные средства, растения, товары народного потребления и продовольственные товары.

Перевозчики в ходе тестирования обращали внимание, в частности, на технические нюансы. Например, как навигационная пломба крепится на грузовой транспорт, крепко ли она держится, как ведет себя по ходу маршрута от точки А до точки Б.

- В ходе эксперимента были отработаны нештатные ситуации, такие как несанкционированное вскрытие навигационной пломбы и отклонение транспортного

средства от заданного маршрута движения, - рассказывает *первый заместитель руководителя ФТС*

Участники эксперимента убедились: навигационные пломбы невозможно вскрыть. Стоит только попытаться это сделать, как срабатывает сигнал тревоги. В ходе движения - даже не при самой благоприятной погоде - пломба держится крепко.

Несмотря на то что на российской и казахстанской территориях использовались разные технологии, доступ к данным с вшитых в них информационных систем был предоставлен обеим сторонам. По словам главы РТИТС, алгоритмы работы и передачи информации у отечественной и казахстанской разработок разные.

Отметим: ранее в рамках Восточного экономического форума заместитель руководителя Федеральной таможенной службы России Тимур Максимов рассказал, что летом на совете ЕЭК предлагалось создать единую систему транзита сразу на весь Евразийский экономический союз. Реализованный этой осенью пилотный проект в том числе должен был помочь оценить потенциал идеи.

- Но на тот момент не все коллеги были готовы это делать. Договорились провести эксперимент, потом посмотреть на его результаты, проанализировать, доложить комиссии, после этого принимать решение, насколько такая система нам нужна, - отметил тогда Тимур Максимов.

Новую технологию среди прочих опробовало ООО "Адженс" (бренд APS), работающее с международными перевозками. По словам директора компании Дмитрия Суханова, по включенным в дорожную карту эксперимента маршрутам прошло несколько их машин.

- Наложение и снятие пломб проходили достаточно оперативно, но если бы процедуры проводили на таможенном пункте, а не на территории СВХ (склад временного хранения), это было бы удобнее, - отметил Дмитрий Суханов. - Это был пилотный проект, поэтому понятны некоторые ограничения в части маршрутов и процедуры оформления.

Навигационная пломба может быть эффективна как на внутреннем рынке (в части отслеживания местонахождения груза и оперативной реакции на непредвиденные ситуации), так и на международных маршрутах, считает директор транспортной компании "Дженти", также участвовавшей в эксперименте, Кондратий Гайкевич.

- Если в дальнейшем это увеличит скорость доставки грузов, за счет автоматизации упростится прохождение административных процедур, будет внедрен электронный документооборот и при помощи российской технологии будет создано единое доверенное пространство со странами ЕАЭС, то это будет несомненно эффективно, - уверен он.

Такого же мнения придерживается заместитель гендиректора компании "ТРАСКО" Тарас Коваль.

- Если пломбирование позволит решить нашей компании проблемы с простоем в пути следования из-за административных формальностей, а также сократит риски, связанные с администрированием таможенных правил, то эта технология видится нам полезной, - сказал он.

По словам *первого заместителя руководителя ФТС Руслана Давыдова*, от навигационной промбы одни плюсы. Действительно, во-первых, прохождение границы и другие административные процедуры будут занимать меньше времени - "за счет упрощения (исключения) отдельных контрольных операций". Кроме того, снижается риск потери или повреждения грузов. Все заинтересованные лица получают доступ к информации в системе отслеживания. Всё это, в свою очередь, ведет к снижению страховых рисков и "следовательно, должно учитываться при определении размера страховой премии". Еще один немаловажный плюс использования навигационной пломбы - контроль соблюдения графика отдыха водителя, необоснованного простоя, отметил
Руслан Давыдов

- По нашему мнению, эксперимент прошел успешно: система отслеживания позволила в онлайн-режиме осуществлять мониторинг маршрута движения транспортного средства и контроль сохранности навигационной пломбы на территории обоих государств и оперативно обрабатывать зарегистрированные системой факты отклонения от

маршрута и изменения состояния навигационной пломбы, - резюмировал *первый заместитель руководителя ФТС*

Уже сейчас можно сказать: применение навигационных пломб позволит контролировать сохранность грузов при перевозках товаров, предотвращать противоправные действия "и тем самым снизить вероятность их недоставки".

Анна Львова

[Оригинал публикации](#)