

УДК 656.073.5

ПЕРСПЕКТИВЫ ЦИФРОВОГО УПРАВЛЕНИЯ
ГРУЗОВЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ
PROSPECTIVES ON DIGITAL FREIGHT
TRANSPORTATION MANAGEMENT USING NAVIGATION
SEALS

Козловская М.А.

Научный руководитель – Пильгун Т.В., к.т.н., доцент
Белорусский национальный технический университет

г. Минск, Беларусь

maryay.ko@mail.ru

M. Kazlouskaya,

Supervisor – Pilgun T., Candidate of technical sciences, Docent
Belarusian national technical university, Minsk, Belarus

Аннотация. Рассмотрено понятие навигационной пломбы, перспективы ее использования в Республике Беларусь и других странах ЕАЭС.

Abstract. The article considers the concept of a navigation sea and prospects for its use in the Republic of Belarus and other countries of the EAEU.

Ключевые слова: навигационная пломба, ЕАЭС, оператор пломбирования.

Key words: navigation seal, EAEU, sealing operator.

Введение.

Электронные навигационные пломбы на территории ЕАЭС начали применяться сравнительно недавно, а их все более широкое распространение связано в основном с эпидемиологическими и политическими событиями 2020-го и последующих годов.

Основная часть.

Согласно Постановлению Совета Министров Республики Беларусь от 25 мая 2020 года №311 «О применении навигационных устройств (пломб)» (далее – Постановление №311) навигационное устройство (пломба) – устройство, функционирующее с использованием технологии глобальных навигационных

спутниковых систем, обеспечивающих дистанционный контроль за перемещением объектов пломбирования и передачу в систему отслеживания информации, имеющей отношение к перевозке товаров [1]. В этом же постановлении указаны основные технические требования к устройствам такого типа. Так, например, навигационная пломба должна иметь рабочий диапазон температур от -20 до $+60$ °С и стандарт пылевлагозащиты не менее IP67, а емкость аккумулятора должна позволять устройству функционировать не менее 30 суток без подзарядки.

Внешне навигационная пломба представляет из себя параллелепипед (электронный блок многоразового применения) с тросиком (сменное устройство блокирования). Таким образом, пломба является одновременно и замком, и бортовым компьютером, который содержит в себе некоторую информацию о грузе, а также постоянно передает данные о местоположении груза и его сохранности через системы спутниковой связи GPS, ГЛОНАСС или сети мобильных операторов (рис.1). На данный момент согласно Постановлению №311 навигационная пломба в обязательном порядке должна обеспечивать контроль отсутствия несанкционированного доступа к грузу, а также содержать сведения о сохранности груза, соответствии маршрута следования груза заявленному маршруту перевозки, скорости движения транспортного средства. Устройство присваивается уникальный идентификационный номер, который не только наносится на его корпус, но и вводится во внутреннюю энергонезависимую память.

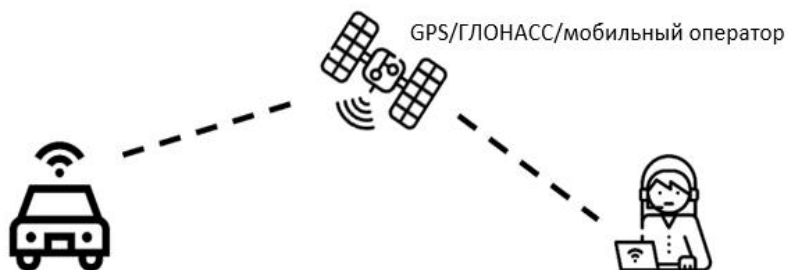


Рисунок 1 – Схема передачи информации от навигационной пломбы оператору системы слежения

На сегодняшний день в Беларуси электронные навигационные пломбы в обязательном порядке применяются только к отдельным категориям грузов, перевозимых автомобильным или железнодорожным транспортом. К ним относятся грузы, ввозимые на территорию Беларуси автотранспортными средствами, следующими с территорий Литвы, Латвии и Польши, а также в отношении порожних автомобильных транспортных средств международной перевозки, зарегистрированных в Европейском союзе [1].

Наложение и снятие навигационных пломб осуществляет Государственный таможенный комитет Республики Беларусь, а национальным оператором системы отслеживания перемещения автомобиля с грузом выступает ОДО «Белнефтегаз». Снять пломбу с автотранспортных средств можно только в определенных пунктах таможенного оформления; на данный момент их в стране 12 (по 3 на границах с Украиной и Польшей, 2 – с Латвией и 4 – с Литвой [2]).

Из пяти государств-членов ЕАЭС электронные навигационные пломбы активно применяются в трех: Беларуси, России и Казахстане. В 2021 году операторы пломбирования перечисленных стран (ООО «Центр развития цифровых платформ» (Россия), ОДО «Белнефтегаз» (Беларусь), ТОО «Silk Way monitoring» (Казахстан) [3]) подписали соглашение о развитии единой системы таможенного транзита. В рамках соглашения планируется проведение работ над интеграцией существующих национальных систем отслеживания перевозок товаров, что предполагает обмен аналитической, статистической, научно-технической и правовой информацией, унификацию бизнес-процессов и технологических решений для формирования единого цифрового транспортного пространства трех стран [3]. Результатом сотрудничества должен стать полный переход на цифровое управление грузовыми перевозками, который позволит снизить затраты временных, трудовых и финансовых ресурсов при осуществлении международных грузоперевозок, а также упростить и ускорить прохождение таможенных границ в рамках ЕАЭС.

Помимо соглашения между операторами отдельных стран, в рамках всего ЕАЭС в 2022 году было заключено Соглашение о

применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок (далее – Соглашение). Данный документ не только устанавливает правила и условия применения навигационных пломб, но и закрепляет основы информационного взаимодействия национальных операторов пломбирования и таможенных органов.

В сравнении с Постановлением №311 Соглашение более подробно описывает порядок и нюансы использования навигационных пломб, а также спектр обязанностей и порядок взаимодействия национальных операторов. Так, например, есть существенные различия в требованиях к объему информации, содержащейся на электронном блоке. Согласно Соглашения навигационная пломба должна содержать сведения не только о сохранности груза и соответствии его движения заявленному маршруту, но и различные электронные грузосопроводительные и таможенные документы (счет-инвойс, свидетельство о регистрации транспортного средства, акты таможенного досмотра (при наличии), сведения из таможенной декларации (при ее наличии) [4] и т.п.).

Заключение.

Таким образом, использование навигационных пломб может существенно облегчить процесс прохождения грузами таможенных границ между странами-участницами ЕАЭС, снизить риск потери документов и время на оформление за счет перевода их в электронный формат, а также упростить документооборот между участниками перевозки. Помимо этого, предусмотренное взаимодействие национальных операторов пломбирования не только способствует упрощению деятельности перевозчиков и таможенных органов, но и в перспективе может привести к созданию транснациональной площадки (базы данных), содержащей сведения о движении всех оснащенных навигационными пломбами грузов государств-участников обозначенных соглашений, а также о тех, кто эти перевозки осуществляет.

Кроме того, использование электронных навигационных пломб сможет заменить процедуру таможенного сопровождения груза, тем самым удешевив перевозку грузов, требующих применения подобной процедуры и снизив нагрузку на таможенные органы.

Литература

1. Постановление Совмина РБ от 25.05.2020 № 311 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/20bl0311/>. Дата доступа: 31.10.2022.
2. Белоруссия вводит навигационные пломбы для отслеживания грузов с Прибалтийских стран и Польши [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.lobanov-logist.ru/library/all_articles/64260/. Дата доступа: 31.10.2022.
3. ЕАЭС. Операторы навигационных пломб России, Беларуси и Казахстана подписали соглашение о развитии единой системы таможенного транзита [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://bamap.org/information/news/2021_01_16_137536/. Дата доступа: 31.10.2022.
4. Соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок – Редакция от 19.04.2022 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=420524>. Дата доступа: 31.10.2022.
5. Электронные навигационные пломбы помогут в развитии сектора транспортных услуг в ЕАЭС – министр [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://primepress.by/news/ekonomika/elektronnye_navigatsionnye_plo_mby_pomogut_v_razvitii_sektora_transportnykh_uslug_v_eaes_ministr-42246/. Дата доступа: 31.10.2022.

Представлено 04.11.2022