

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПЛОМБИРОВАНИЯ ГРУЗОВ НА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ

Т.Е. Мельникова, канд. техн. наук, доцент

С.Е. Мельников, канд. юрид. наук, доцент

К.К. Смык, студент

Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)
(Россия, г. Москва)

DOI:10.24412/2411-0450-2025-8-116-120

Аннотация. В статье рассмотрены виды пломб, а также вопросы пломбирования грузов на транспортные средства. Проанализированы нарушения, как неправильное навешивание пломб, отсутствие пломбировочных устройств и другие, включая последствия данных нарушений. Произведен анализ влияния пломбирования транспортных средств на борьбу с незаконным импортом, а также на защиту предпринимателей от недобросовестных конкурентов. Проанализированы случаи, при которых должно пломбироваться транспортное средство. Рассмотрены риски и главные проблемы.

Ключевые слова: пломбирование, сохранность и защита груза, риск, навигационные пломбы.

Одна из основных задач пломбирования заключается в обеспечении контроля сохранности груза, увеличению эффективности работы транспортной и складской логистики, а также наблюдение и идентификация при несанкционированном доступе к грузу. На сегодняшний день пломбирование обеспечивает не только прозрачность и безопасность грузоперевозок, но и оптимизацию цепей поставок [1, с. 50].

Пломбирование транспортного средства – это установление на транспортное средство такого устройства, как пломба, позволяющей обеспечить сохранность перевозимого груза от повреждений, потерь, а также с целью защиты от несанкционированного проникновения [2].

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», ст. 13 «Пломбирование транспортных средств, контейнеров», были приведены одни из основных положений по пломбированию транспортных средств.

Первое, что стоит отметить, – после процесса погрузки контейнеры и крытые транспортные средства, которые были предназначены определенному грузополучателю, должны быть опломбированы, если другой порядок действий не был установлен договором перевозки груза. Во-вторых, сам процесс пломбирования контейнеров или транспорт-

ных средств реализуется грузоотправителем, если другой порядок действий не был указан в договоре перевозки груза. В-третьих, регламент и порядок пломбирования контейнеров и транспортных средств осуществляется согласно правилам по перевозке грузов.

Также для определения порядка пломбирования транспортных средств используется ГОСТ Р 59164-2020 «Устройства запорно-пломбировочные для транспорта и контейнеров общего и специального назначения. Общие технические требования». Утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 10 ноября 2020 г. № 1044-ст. В соответствии с ГОСТ Р 59164-2020, запорно-пломбировочные устройства должны быть установлены на запорные устройства на грузовых отсеках контейнеров и транспортных средств. ЗПУ (запорно-пломбировочные устройства) необходимо проверять на исправность внешним осмотром перед их установкой.

Обязательная установка пломб на транспортные средства

В определенных случаях пломбы должны быть обязательно установлены на транспортное средство, например, при перевозке грузов сразу в несколько пунктов назначения. В такой ситуации кузов разделяется на несколько секторов, а каждый вид груза пломбируется отдельно в соответствии с правилами. Поиск и отбор определённого вида пломбы стоит за

грузоотправителем в соответствии с видом груза, его качеством, стоимостью, степенью опасности, расстоянием перевозки, видом транспорта. Как было опломбировано транспортное средство, должно быть проверено грузоотправителем при грузоперевозчике, или при представителе страховой компании [3, с.66]. Информация об опломбировании транспортного средства должна быть указана в транспортной накладной (количество пломб, их вид, номера, места установки, фамилия и подпись того, кто установил пломбы). Грузополучатель при приёме груза также должен проверить наличие пломбы, её сохранность и соответствие сведениям из транспортной накладной.

Виды пломб

Первая для рассмотрения пломба – тросовая пломба. Она представляет из себя устройство, параллельно выполняющее функции как пломбы, так и замка. Все тросовые пломбы обладают уникальным номером. Допускаются разные длины, диаметры самого троса. Особенно часто этот вид пломб применяется для вагонов, контейнеров, автомобилей, для складов и многих других случаев.

Следующий вид пломбы – металлическая ленточная пломба. Это устройство из металлической ленты и замка на конце. На этом замке располагается металлическое шарообразное устройство, за счёт которого в итоге выходит замкнутое кольцо. Эта пломба также имеет свой индивидуальный номер, что надёжно защищает груз от несанкционированных действий. Металлическая ленточная пломба имеет широкое применение: она используется для кузовов, фургонных, контейнеров (железнодорожные, воздушные, морские пути), автомобилей, тар, складов и т.д. [4, с. 121].

Третий вид – электронная навигационная пломба. Она осуществляет свою работу на основе глобальной навигационной спутниковой системы «ГЛОНАСС» [5, с. 13]. Благодаря этому виду пломбы возможно осуществление контроля перевозимых грузов в режиме реального времени по всему миру. Также эта пломба способна издавать и информировать о сигнале «тревога» в случае её повреждения, возможного вскрытия. Автоматически система регистрирует дату и время замыкания и размыкания пломбы. Для дополнительной

безопасности применяются средства криптографической защиты информации (шифрование) [6, с. 63].

Четвертый вид пломбы – контейнерная пломба болтового типа (силовая пломба болтового типа). Она включает в себя стальной стержень и замок, оснащённые высокопрочной пластиковой оболочкой. Блокировка при вскрытии данного вида пломбы невозможна благодаря её стержню. Почти не подвергается коррозии, обладает уникальным номером. Используется для пломбирования контейнеров (с наличием отверстий для пломбировки диаметром 8-18 мм), складских помещений.

Пятая пломба – мешковая, пластиковая пломба. Как правило, изготавливается из полипропилена высокой прочности. Это устройство в виде стяжки, включающее в себя металлическую вставку в замковом устройстве при затягивании. Пломба позволяет обеспечить безопасность грузов, упакованных в мягкие тары. Используются для мешков (и из натуральных, и из синтетических тканей), а также для контейнеров, сейфов, складских помещений и для инкассаторских сумок. Для рефрижераторов, топливных баков, а также автомашин, инкассаторских сумок и контейнеров в том числе очень подходят контрольные пластиковые пломбы. Её особенностью является не только специальный серийный номер пломбы, но и невозможность снятия и переустановки пластиковой пломбы после её вскрытия. Использовать её можно только один раз.

Шестая пломба – ленточная. Ленточная часть пломбы продевается через проушины, а фиксация происходит при затягивании. При этом она сделана из прочного материала (нейлона), который изначально трудно взломать; также они не поддаются перепаду температур. Разнообразие цветовой палитры пломб помогает их быстрее сортировать и идентифицировать.

Седьмая пломба – свинцовая пломба. Это маленького размера диск-шайба (диаметр 10 или 16 мм) с отверстиями для продевания специальной проволоки с помощью пломбирователя. Благодаря этому, проволока остается только внутри диска. В основном этот вид пломб используется при опечатывании вагонов и транспортных средств, а также для мешков, контейнеров, инкассаторских сумок,

сейфов. Полиэтиленовые пломбы имеют такой же способ крепления, как и ранее указанные свинцовые. Однако этот вид пломб сделан из полиэтилена высокого давления, выдерживает почти все условия, кроме высоких температур. Диаметр составляет около 10 мм. Применяется в тех же ситуациях, что и свинцовая пломба. Для картонных коробок, дверей, ящиков и контейнеров часто используется скотч номерной пломбировочный. Это самоклеящаяся лента с защитным термослоем. Мерные отрезки обладают сквозной нумерацией. Также существует пломба-наклейка.

Проблемы, связанные с пломбированием грузов

Согласно данным Россельхознадзора от 2011 года, за период апрель – май 2011 года при пограничном контроле в пунктах пропуска и таможенного оформления было выявлено 156 случаев нарушений законодательства Таможенного союза. В их числе одним из главных нарушений являлось несоответствие номеров пломб, установленных на транспортных средствах с сельскохозяйственными продуктами. Впоследствии подобные статистические исследования не были опубликованы. По информации МВД РФ, в 2024 году в РФ было зафиксировано более 4,5 тыс. случаев кражи грузов при транспортировке, что на 12% больше, чем в 2023 году. Самыми часто хищаемыми товарами остались электроника, фармацевтические препараты, и продукты питания. Наиболее уязвимыми для кражи грузов остаются такие территории, как Московская область, Санкт-Петербург и Краснодарский край.

Проблема возникла с электронными пломбами, при которой в некоторых случаях пломбы невозможно снять, так как они перестают отображаться в системе таможенной службы, что ведет к задержке груза на границе и соответственно убыткам. В законодательстве в настоящее время отсутствует порядок взыскания, возникающего в этом случае ущерба и порядок его расчета. Данная проблема сдерживает широкое применение электронных пломб [7, с. 120].

В 2025 году в России планируют внедрить систему навигационных пломб при автомобильных перевозках определенных категорий товаров, – эта идея нашла поддержку в Министерстве Транспорта Российской Федерации.

С 27 января 2025 года использование электронных навигационных пломб стало обязательным при ввозе, вывозе и транзите в автотранспорте через территорию России и Белоруссии таких грузов, как: алкоголь, табак, одежда, обувь, электроника, опасные грузы.

Эта мера направлена на борьбу с контрафактом и на улучшение защиты и сохранности перевозимого груза. Кроме того, электронные навигационные пломбы имеют большое значение в вопросе вывода рынка автомобильных перевозок грузов из «серой зоны», что важно для понимания ситуации в экономике, борьбы с уклонением от уплаты налогов, получение достоверных статистических данных и т.д.

Согласно закону, об обязательном пломбировании транспортных средств, стоит отдельно рассмотреть новые электронные навигационные пломбы. Это с многократное средство идентификации на основе технологии глобальной спутниковой системы «ГЛОНАСС». Этот вид пломб помогает обеспечивать контроль целостности перевозок по территории РФ в режиме online, масса как правило составляет 1,2 кг, размеры – 155x150x65 мм., что является важным в связи с развитием электронной торговли [8, с. 121]. Пломба способна не только исключить возможность несанкционированного доступа к грузу, но и мгновенно сообщить о нарушении целостности, взломе, перерезании троса, потери связи. Однако стоит отметить, что пока на рынке представлено не очень много видов навигационных пломб, – рынку есть куда развиваться. С каждым днём устанавливается всё больше камер и других систем видеонаблюдения, что помогает предотвратить вскрытие пломб, либо же найти ошибку в их установке.

Выводы и рекомендации

Однако, несмотря на все вышеуказанные регламенты и правила, ежедневно происходят нарушения при пломбировании транспортных средств. Это происходит по множеству причин: неверная установка пломб на транспортное средство, частое использование одних и тех же пломб, нехватка контроля. Самой частой проблемой при нарушении пломбирования являются кражи из-за несанкционированного доступа к грузу. В компаниях не редко достаточно большое количество сотрудников могут воспользоваться такой возможно-

стью, и выявить конкретных причастных достаточно сложно [9, с. 133]. В связи с этим предлагает в организациях определять приказом сотрудников, допущенных к обращению с тем или иными грузами ознакомлять их под подпись с правилами пломбирования грузов. Тем не менее, неправильное пломбирование всё ещё остаётся ключевой проблемой. В связи с этим на постоянной основе разрабатываются новейшие решения по установке наибо-

лее инновационных пломб, способных предотвратить не санкционированный доступ к грузу.

В будущем эта проблема может быть устранена за счёт более активного внедрения как навигационных, так и в целом более прочных и надежных пломб, способных помогать в осуществлении контроля за их состоянием.

Библиографический список

1. Проблемы создания регуляторной базы в процессе цифровизации автоперевозок / Т.Е. Мельникова, С.Е. Мельников, В.М. Макурина, С. Кахраманова // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. – 2021. – № 9. – С. 49-52. – DOI 10.36535/0236-1914-2021-09-9. – EDN NLLPSA.
2. Multi-Agent Approach to Freight Transportation Using Pooling Technology / V.A. Demin, D.B. Efimenko, D.A. Komkova [et al.] // 2021 Systems of Signals Generating and Processing in the Field of on Board Communications, Conference Proceedings, Moscow, 16-18 марта 2021 года. – Moscow, 2021. – P. 9416077. – DOI 10.1109/IEEECONF51389.2021.9416077. – EDN KBBKAG.
3. Роботизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных работ / Т.Е. Мельникова, С.Е. Мельников, И.А. Асманов, Е.Ю. Фаддеева // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. – 2021. – № 7. – С. 65-67. – DOI 10.36535/0236-1914-2021-07-12. – EDN UISXWX.
4. Суханова Е.В. Сравнительный анализ морских портов и грузооборота на территории Дальневосточного и Азово-Черноморского побережья России / Е.В. Суханова, Н.Ч. Хайдарова, Д.Д. Шанава // Тенденции развития науки и образования. – 2024. – № 112-6. – С. 119-123. – DOI 10.18411/trnio-08-2024-312. – EDN OXIPSI.
5. Будаева Д.Б. Навигационные электронные пломбы как цифровой инструмент мониторинга перевозок / Д.Б. Будаева // Молодежный вектор таможни. – 2023. – № 1(4). – С. 13-16. – EDN TTKZDJ.
6. Малышев М.И. Уровень цифровизации российского транспорта / М.И. Малышев, Н.А. Филиппова // Информационные технологии и инновации на транспорте: Материалы VI Международной научно-практической конференции, Орёл, 20 мая 2020 года / Под общей редакцией А.Н. Новиков. – Орёл: Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева, 2020. – С. 62-68. – EDN HSOKBG.
7. Ильина К.С. Направления развития применения навигационных пломб при таможенной процедуре таможенного транзита / К.С. Ильина // Международный научный студенческий журнал. – 2022. – № 14. – С. 118-122. – EDN QETTDL.
8. Методика выбора технологии грузообработки для складов электронной торговли / Д.Б. Ефименко, В.А. Демин, Д.А. Комкова, В.Д. Герами // Мир транспорта и технологических машин. – 2023. – № 2(81). – С. 119-125. – DOI 10.33979/2073-7432-2023-2(81)-119-125. – EDN DFHLBH.
9. Мельников С.Е. Преимущества и недостатки роботизированных складов / С.Е. Мельников, А.А. Панюшкина, А.С. Чертовских // Тенденции развития науки и образования. – 2021. – № 75-1. – С. 133-136. – DOI 10.18411/lj-07-2021-28. – EDN RKVWGI.

SOME ISSUES OF CARGO SEALING ON VEHICLES

T.E. Melnikova, *Candidate of Technical Sciences, Associate Professor*

S.E. Melnikov, *Candidate of Legal Sciences, Associate Professor*

K.K. Smyk, *Student*

Moscow Automobile and Road State Technical University
(Russia, Moscow)

Abstract. *The article discusses the types of seals, as well as the issues of sealing cargo on vehicles. It analyzes violations such as improper sealing, lack of sealing devices, and others, including the consequences of these violations. The article also analyzes the impact of vehicle sealing on combating illegal imports and protecting entrepreneurs from unscrupulous competitors. It examines the cases where vehicles should be sealed. The article discusses the risks and main challenges.*

Keywords: *sealing, cargo safety and protection, risk, navigation seals.*