

«Пломба с интеллектом» до Пекина доведёт

Объемы евро-азиатского сухопутного транзита с каждым годом растут. Вместе с ними растут и требования грузоотправителей к обеспечению вопросов безопасности перевозок и сохранности груза. О потребностях рынка в новом поколении запорно-пломбирующих устройств, иначе называемых «электронная пломба» и возможностях их производителей, на полях XXVIII Пленарного заседания КСТП мы беседуем с президентом группы компаний «Страж» Виктором Крыловым.



- Виктор Владимирович, вы на заседании КСТП «случайно» или есть серьезные причины вашего участия в работе этого международного органа?

- Наша компания активный участник Координационного совета по транссибирским транзитным перевозкам и обычно мы участвуем во всех заседаниях КСТП. А сегодня являемся еще одним из модераторов нового проекта КСТП – «Охранный поезд». Желание активно участвовать в работе КСТП вызвано еще и тем, что в вопросах международного транзита сегодня больше вопросов, чем ответов, а данная площадка является одним из эффективных форм обсуждения этих вопросов.

Проект «Охранный поезд» должен решить не только задачи сохранности, прослеживаемости грузов при транзитных перевозках, привлечения больших объемов перевозок, но и вопрос повышение доверия к Российским железным дорогам к отрасли логистики и перевозок, наконец, к нашему государству. Я думаю, что проект будет реализован в ближайшие полгода. Я говорю так уверенно, потому что основным элементом технического средства контроля сохранности и безопасности перевозок грузов является электронно-пломбирующее устройство, которое мы производим. И сегодня наша разработка является наиболее совершенным средством реализации целей проекта.

- Сколько транзитного потока сегодня идет с использованием вашей электронной пломбы?

- Применение нашей электронной пломбы «СИРИУС» в составе Системы контроля за транзитными перевозками «ГЛОНАСС-ТРАНЗИТ» началось в апреле 2016 года во исполнении Указа Президента РФ №1 от 01.01.16 г., а затем Указа Президента РФ № 290 от 24.06.19 г. Всего за этот период в рамках выполнения положений данных Указов опломбировано нашими электронными пломбами около семи тысяч транспортных единиц в том числе 2500 автофургонов и 4300 вагонов и контейнеров. Всего за время эксплуатации Системы электронного пломбирования по всем проектам опломбировано около 33 тысячи вагонов, контейнеров и автофургонов.

Кроме того, мы постоянно совместно с грузоотправителями, экспедиторами и охранными структурами тестируем пилотные проекты. Но их уже достаточно много, несколько десятков. Если говорить о полигоне Российских железных дорог, то с 2014 года мы постоянно взаимодействуем с ФГП ВО ЖДТ и ОАО «РЖД». Они активно используют нашу интеллектуальную пломбирующую систему Биглок. На тех контейнерах, которые были защищены такими устройствами, случаев хищений не наблюдалось. Криминальные структуры даже не приближаются к транспортным средствам, на которых висят наши «красные коробочки». Они уже знают, что это такое и боятся последствий.

Соответственно, эту проверенную годами систему с некоторой ее модернизацией под дополнительные требования заказчиков мы предлагаем и далее использовать при транзитных перевозках.

- Каким клиентам сегодня доступно такое пломбирование и где оно происходит?

- Пломбирование транзитных и санкционных грузов производится нашими специалистами на пунктах перехода границ РФ под контролем представителей Ространснадзора, а в дальнейшем и таможенных органов.

Пломбирование остальных грузов доступно всем желающим, тем более, что РЖД включило нашу систему пломбирования БИГЛОК в список устройств, разрешенных к применению на железнодорожном транспорте как основной пломбы грузоотправителя. Наши пилотные проекты мы проводим не только с перевозчиками и операторами, но стараемся привлекать к ним и конечных

потребителей услуги перевозки груза. Конечно, при проведении пилотных перевозок наши партнеры высказывают и критические замечания и в первую очередь в отношении цены. Но стараемся разъяснять участникам рынка, что сравнивать стоимость системы «электронная пломба» со стоимостью механической пломбы неправильно. Нужно сравнивать стоимость системы перевозок с различными типами запорных устройств. По расчетам известных специалистов в области экономики транспорта, стоимость и эксплуатация системы электронного пломбирования значительно дешевле, чем эксплуатация систем с обычными запорными устройствами и экономический эффект от ее внедрения только на сети РЖД принесет 7,5 млрд. рублей в год.

Что касается процесса пломбирования остальных грузов, то оно происходит по определенной системе. На пункт отправки по графику прибывает специалист нашего предприятия или сервис-центра и доставляет пломбировочные устройства. Там же их навешивают и активируют. Больше к вагону или контейнеру подходить не надо, контроль процесса перевозки и безопасности груза происходит автоматически на пунктах контроля. Пломбы снимаются при выгрузке и так же передаются нашим представителям на местах.

В электронной пломбе «СИРИУС» для передачи служебной информации используется разработанная нами электронная система связи, работающая как по мобильной, так, при ее отсутствии, по спутниковой связи. Есть каналы ближней связи для работы с выносными датчиками и дочерними пломбировочными устройствами.

Электронное ЗПУ «СИРИУС», это фактически наша механическая пломба, которая уже 13 лет ездит по железным дорогам, но одетая в «электронную рубашку». Первичным элементом системы является силовая механическая пломба, вторичным – миникомпьютер, который контролирует ее целостность, маршрут, остановки и осуществляет связь с диспетчерскими и сервисными центрами.

- Управляющий центр локализован или существует несколько территориальных центров?

- Сервер управления может находиться в разных местах, как у нас, так и у заказчика. Сама система работает в любом пространстве через личные кабинеты пользователей. Главное, чтобы были задействованы все ее звенья: сервисный центр, который навешивает пломбу, диспетчерская группа, которая контролирует и анализирует поступающую с ЭПУ информацию, группа быстрого реагирования, которая выезжает на место в случае сигнала SOS.

- Система может работать за границами РФ?

- Где угодно. Сегодня остро стоит вопрос о прозрачности границ и применение электронной пломбы является ключевым звеном для его решения. Как только пограничники договорятся, она поедет с востока на запад, с запада на восток. Но это требует межправительственных соглашений. Есть национальные требования государственных служб, которые регулируют передачу информации с таких устройств на национальных территориях. Сегодня наша электронная пломба может беспрепятственно перемещаться внутри РФ. В Казахстане ее вводят в ближайшее время. С Беларусью идут переговоры. Мы стоим накануне принятия решения, позволяющего им перемещаться на всем пространстве ЕАЭС. А если они поедут по ЕАЭС, это значит, они поедут и за его границы. Например, при следовании контейнерного маршрута из Китая в Польшу и далее или в обратном направлении нет смысла вешать одну пломбу до границы Польши, а дальше другую. Поедет, естественно, одна пломба от склада грузоотправителя до склада грузополучателя и это обеспечит сто процентную надежность и прослеживаемость перевозки в интересах клиента.

В принципе, решить проблему возможно через создание коридоров, как это практикуется в авиаперевозках. Есть, например, приграничный коридор 50 на 50 км. В этом коридоре груз видит и та, и другая сторона. И происходит передача. Такой принцип мы совместно с ФГП ВО ЖДТ РФ заложили в технологический процесс взаимодействия соседних подразделений при приеме-передаче между ними вагонов и контейнеров, находящихся под охраной и опломбированных нашими электронными пломбами.

- Кто занимается межгосударственными согласованиями в этом вопросе, и на какой стадии решения они находятся?

- Одна из площадок – это КСТП. Здесь ищут решения в рамках рабочей группы «Охранный поезд». Большая работа в этом вопросе сделана и планируется в рамках ЕАЭС. Существуют рабочие группы в ОАО «РЖД», в российской таможне, в Минтрансе. Но, к сожалению, их работа продвигается не так быстро, как бы хотелось и не публично. Присутствует эффект «лебедя, рака и щуки». Нет единого понимания вопроса.

- Кроме электронной пломбы какие продукты компании «Страж» могут быть интересны рынку транзитных перевозок и логистики в целом?

- Мы разрабатываем и массово производим пломбы и запорно-пломбирующие устройства разных моделей. У нас собственные производственные мощности, на которых серийно производится широкая номенклатура таких устройств. Это наша основная деятельность, которой мы занимаемся более 25 лет, постоянно решая новые задачи.

Наши уникальные технические решения, реализованные в выпускаемых нами ЗПУ, защищены 186 авторскими свидетельствами на изобретения, технические решения, полезные модели и т.д. Мы выпустили пять монографий по теме «технические средства защиты груза» и регулярно публикуемся в различных печатных изданиях и участвуем в конференциях. Но надо смотреть в будущее. Сегодня иметь в качестве средства защиты только механическую пломбу уже недостаточно. И наша сфера получила логическое развитие – электронная пломба.

Механическая пломба только фиксирует сам факт нарушения ее целостности. Но когда, где это произошло, совершенно непонятно. Невозможно выявить виновника инцидента, выяснить, кто несет ответственность. Еще 30 лет назад на железной дороге сделали попытку добавить к пломбе интеллект. И сегодня появилась пломба с интеллектом. Но оказалось, что теперь к началу ее массового внедрения не готово в основном сознание тех, кто принимает решения. Но постепенно накопится количество запросов на такое электронное устройство, а завтра отрасль уже не будет мыслить себя без электронной пломбы.

Беседовал Алексей Лебедев

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/plomba-s-intellektom-do-pekina-dovedyet/>