

ЭЛЕКТРОННЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ ПЛОМБЫ В СИСТЕМЕ КОНТРОЛЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Гришин К.А.¹

¹ ООО «Центр развития цифровых платформ»

Аннотация: электронные навигационные пломбы (далее ЭНП) - многоканальное средство идентификации на основе технологии глобальной навигационной спутниковой системы «ГЛОНАСС». Пломба обеспечивает контроль целостности перевозок по территории Российской Федерации в режиме online. Данные устройства играют ключевую роль в обеспечении контроля над санкционным транзитом через территорию Российской Федерации, гарантируя прозрачность и безопасность перевозок.

Ключевые слова: электронные навигационные пломбы, таможенный контроль, Евразийский экономический союз, транзитные перевозки, нормативное регулирование.

© Гришин К.А.

Поступила 10.11.2025, одобрена после рецензирования 12.12.2025, принята к публикации 12.12.2025.

Для цитирования:

Гришин К.А. Электронные навигационные пломбы в системе контроля грузовых перевозок // Логистика и управление цепями поставок. - 2025. - Т. 22, №4 (117). - С. 40–50.

Информация об авторах:

Гришин К.А. — ведущий специалист по логистике, ООО «Центр развития цифровых платформ», e-mail: grishink2002@yandex.ru

ВВЕДЕНИЕ

В статье рассматривается цифровая трансформация системы контроля перевозок на основе применения ЭНП. Особое внимание уделено роли данной технологии в обеспечении безопасности транзитных перевозок, в

том числе санкционных товаров. Анализируется нормативно-правовая база, регулирующая использование ЭНП, включая последние документы Союзного государства России и Беларуси.

ЦЕЛЬ И ЗАДАЧА ИССЛЕДОВАНИЯ

В качестве цели данного исследования предлагается рассмотреть применения электронных навигационных пломб как ключевого элемента таможенного контроля транзитных перевозок.

Задачей данного исследования является проведение комплексного системного анализа ЭНП как цифровой платформы для

трансформации контроля транзитных перевозок, который включает оценку их технологической архитектуры, правовых основ, организационно-экономической модели внедрения и перспектив интеграции в единое информационное пространство ЕАЭС и Союзного государства.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

ЭНП представляют собой технологически сложные устройства, обеспечивающие контроль целостности грузов при их перемещении по территории Российской Федерации в режиме реального времени. Принципиальным преимуществом данного устройства является возможность отслеживания местоположения в режиме реального времени, а также состояния электронной навигационной пломбы, которая находится в статусе «Открыто» или «Закрыто». При несанкционированном вскрытии устройства система автоматически генерирует сигнал тревоги, направляемый оператору пломбирования. Встроенные датчики обеспечивают мгновенную регистрацию любых действий, направленных на нарушение целостности пломбы, с последующей передачей соответствующей информации. Данная особенность приобретает особую значимость при организации перевозок товаров, попадающих под действие международных санкционных режимов.

Внедрение электронных навигационных пломб требует не только технологической готовности, но и создания адекватной правовой базы и организационных механизмов. Правовой статус данных, полученных с ЭНП, их допустимость в качестве доказательств в судебных и административных спорах — это важный вопрос. Государственное законодательство должно четко определять, что защищенные и сертифицированным образом

зафиксированные данные с ЭНП, установленной таможенным органом или аккредитованным оператором, являются электронными доказательствами, имеющими равную силу с документальными. Это требует поправок в таможенное, административное и процессуальное законодательство.

Второй блок вопросов касается стандартизации и сертификации. Для обеспечения совместимости, безопасности и надежности должны быть приняты национальные и, желательно, международные технические стандарты на ЭНП. Они должны регламентировать требования к защите от взлома и подмены данных, точности позиционирования, автономности работы, устойчивости к внешним воздействиям, протоколам обмена данными. Устройства должны проходить обязательную процедуру сертификации в уполномоченных органах. Кроме того, необходима аккредитация операторов услуг по установке и мониторингу ЭНП, которые будут выступать посредниками между таможней и бизнесом, гарантируя корректность работы оборудования и нейтральность данных.

Организационная модель может быть различной: от полностью государственной, где таможня покупает, устанавливает и контролирует пломбы, до рыночно-ориентированной, где аккредитованные частные операторы предоставляют услуги на конкурентной основе, а таможня получает доступ к данным через

защищенные интерфейсы. Последняя модель считается более гибкой и эффективной, так как стимулирует инновации и снижает нагрузку на госбюджет. Важным организационным элементом является также обучение персонала таможенных органов, логистических компаний и иных участников перевозки работе с новыми технологиями и интерпретации данных с платформ мониторинга.

Внедрение технологий интеллектуального мониторинга, таких как ЭНП, требует не только технической инфраструктуры, но и создания единого правового поля и четких организационных механизмов. В этом контексте система контроля транзитных перевозок на пространстве ЕАЭС и Союзного государства представляет собой многоуровневую конструкцию, где международные соглашения, решения наднациональных органов и национальное законодательство взаимно дополняют друг друга. Ключевым элементом этой системы является уполномоченный оператор, обеспечивающий техническую реализацию контроля на местах.

Общесоюзной правовой основой для применения ЭНП выступает Соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19 апреля 2022 года. Этот документ устанавливает общие принципы, цели и рамки для создания единой системы прослеживаемости грузов. Соглашение определяет ключевые понятия, такие как «навигационная пломба», «объект отслеживания» и «национальный оператор», а также закрепляет полномочия Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) по принятию детализирующих решений [1].

Именно на основании этого Соглашения ЕЭК принимает технические регламенты и процедурные документы. Например, Решение Коллегии ЕЭК от 22 августа 2023 г. № 128 «О некоторых вопросах применения навигационных пломб» детально прописывает порядок взаимодействия участников, требования к пломбам и процедуры активации. Таким образом, Соглашение создает унифицированную правовую платформу, позволяющую государствам-членам гармонизировать свои национальные системы контроля.

В развитие общесоюзных норм и для решения конкретных задач защиты внутреннего рынка Россия и Беларусь в рамках Союзного государства приняли два взаимосвязанных документа: Декрет Высшего Государственного Совета Союзного государства от 06.12.2024 № 7 и Постановление Совета Министров Союзного государства от 05.11.2024 № 44. Эти акты ввели обязательное применение ЭНП для широкого перечня товаров, наиболее уязвимых для незаконного импорта и уклонения от уплаты платежей.

Декрет № 7 вступил в силу 27 января 2025 года и сфокусирован на таможенном транзите и взаимной торговле. Он обязывает использовать ЭНП при автомобильных перевозках следующих категорий товаров:

- алкогольная и табачная продукция.
- отдельные товарные группы, включая изделия из натурального меха, одежду, обувь, электронику и аппаратуру для записи и воспроизведения звука и изображения (например, позиции 6101–6106, 6401–6405, 8525–8528 ТН ВЭД ЕАЭС).
- опасные грузы, помещаемые под процедуру таможенного транзита на территории Беларуси [2].

Постановление № 44, также действующее с 27 января 2025 года, распространяет аналогичное требование на перевозки товаров по процедуре экспорта из Союзного государства. Совместное действие этих документов создает «цифровой коридор» контроля на всех этапах перемещения чувствительных товаров: при ввозе, транзите, взаимной торговле и вывозе [3].

Важно подчеркнуть, что Декрет № 7 прямо указывает на применение в его рамках решений ЕЭК, принятых для реализации вышеупомянутого Соглашения. Это обеспечивает правовую преемственность и исключает противоречия между нормами Союзного государства и ЕАЭС.

Для функционирования любой масштабной технологической системы необходим ответственный исполнитель, который обеспечивает ее реализацию и контроль за ней. В Российской Федерации таким ключевым операционным звеном является Общество с огра-

нической ответственностью «Центр развития цифровых платформ» (ООО «ЦРЦП»). Статус и роль этой компании официально закреплены распоряжением Правительства РФ от 18 марта 2023 г. № 633-р, которым она определена в качестве уполномоченного национального оператора пломбирования. Важно отметить, что компания является стопроцентным дочерним предприятием оператора системы «Платон» (ООО «РТИТС»), что обеспечивает глубокую интеграцию с уже существующей общероссийской транспортной телематической инфраструктурой. Основная функция ЦРЦП заключается в оказании на возмездной основе полного цикла услуг по работе с ЭНП: их наложению, активации, непрерывному мониторингу, деактивации и снятию [4].

Для обеспечения бесперебойности и доступности сервиса ООО «ЦРЦП» сформировало разветвленную четырехконтурную сеть обслуживания. Первый, опорный контур включает 30 офисов непосредственно в пунктах пропуска через государственную границу. Второй контур представлен офисами на 150 складах временного хранения, третий – 14 станций АО «РЖД», а четвертый контур состоит из 138 офисов ООО «РТИТС», расположенных во всех регионах России. Такая многоуровневая инфраструктура позволяет перевозчикам получать и активировать пломбы заранее, в том числе удаленно, что минимизирует риски задержек и простоев в критических точках маршрута, прежде всего на границе. Параллельно оператор активно развивает цифровые сервисы, предоставляя клиентам личный кабинет для удобной регистрации перевозок и оплаты услуг, в том числе с использованием современных способов, таких как система быстрых платежей и топливные карты. В качестве национального оператора ЦРЦП также уполномочен на прямое взаимодействие не только с контролирующими органами Российской Федерации, но и с уполномоченными операторами других государств – членов ЕАЭС. Эта функция является прямым следствием логики базового Соглашения ЕАЭС, направленного на создание сквозных трансграничных цепочек контроля, где данные и статусы должны беспрепятственно

передаваться между национальными системами [5].

Таким образом, современная система контроля транзитных перевозок с использованием ЭНП на пространстве ЕАЭС и Союзного государства представляет собой сложный, но стройный симбиоз права, технологии и организации. Если Соглашение ЕАЭС задает общие правила и технические стандарты, а Декрет № 7 и Постановление № 44 Союзного государства выступают в роли адресных правовых инструментов, запускающих систему для защиты конкретных товарных рынков, то именно национальный выступает в роли технического интегратора и поставщика услуг. Он обеспечивает физическое воплощение этих правовых норм в повседневную логистическую практику, связывая цифровые предписания с реальными грузами, транспортными средствами и документами. Такая четырехуровневая модель позволяет эффективно сочетать наднациональную унификацию с национальной спецификой реализации, создавая в итоге основу для прозрачного, эффективного и технологичного контроля за перемещением товаров.

Внедрение системы контроля на основе ЭНП приносит значительные выгоды всем участникам процесса. Для таможенных администраций это, прежде всего, качественный скачок в эффективности контроля. Возможность удаленного мониторинга сотен и тысяч транзитных отправок одновременно с одного центрального пульта радикально повышает охват и избирательность контроля. Ресурсы концентрируются на действительно рискованных поставках, выявленных системой автоматически. Это приводит к повышению уровня собираемости таможенных платежей, снижению объема контрабанды и правонарушений, а также к увеличению пропускной способности таможенной инфраструктуры без расширения штата.

Для участников внешнеэкономической деятельности, осуществляющих транзит, ключевыми преимуществами являются предсказуемость и скорость. Добросовестные перевозчики, использующие ЭНП, получают статус проверенного оператора, что минимизирует

вероятность длительных досмотров и задержек в пути. Ускорение таможенных процедур напрямую влияет на оборачиваемость активов, снижает логистические издержки, связанные с простоями, и повышает надежность цепочек поставок. Кроме того, сама технология дает бизнесу ценный инструмент для внутреннего контроля за своими активами и грузами, повышая управляемость логистики и качество сервиса для конечных клиентов [6].

Для государства в целом эффект заключается в повышении инвестиционной привлекательности страны как транзитного коридора. Создание современной, технологичной, прозрачной и быстрой системы транзита является серьезным конкурентным преимуществом в борьбе за международные грузопотоки. Это способствует развитию транспортной и логистической инфраструктуры, созданию новых рабочих мест и, в конечном счете, росту экономики. Таким образом, инвестиции в создание системы на базе ЭНП носят характер не затрат, а капиталовложений с высокой отдачей.

Внедрение ЭНП представляет собой не просто технологическое обновление процедур контроля, но и фактор, формирующий новую экономику грузоперевозок. Экономическая выгода для перевозчика носит комплексный характер, складываясь из прямого снижения логистических издержек, минимизации финансовых и операционных рисков, а также получения стратегических конкурентных преимуществ. Практические расчеты, основанные на официальных тарифах уполномоченного оператора и отраслевой статистике, демонстрируют значительный потенциал системы для оптимизации затрат. Методологически общая стоимостная оценка использования системы ЭНП для перевозчика выводится из двух ключевых компонентов: прямых расходов на услуги оператора и косвенной экономии, рассчитываемой как стоимость сэкономленного времени, где последняя является произведением сэкономленных часов на среднюю стоимость часа работы транспортного средства, включающую амортизацию, фонд оплаты труда экипажа и накладные расходы.

$$C_3 = P_0 - (T_{сз} \times C_{тч})$$

где:

C_3 – общая стоимость использования информационной системы ЭНП

P_0 – расходы на услуги оператора,

$T_{сз}$ – время, сэкономленное с помощью упрощения таможенных операций

$C_{тч}$ – средняя стоимость одного часа работы транспортного средства.

Таким образом, формула служит инструментом для определения чистой экономии, где положительный результат явно указывает на финансовую выгоду.

Для наглядности анализа целесообразно рассмотреть типовые сценарии применения технологии. В случае транзита через территорию России, регулируемого отдельными указами, примером может выступать Указ Президента №290, прямые расходы складываются из платы за наложение, снятие пломбы и суточного мониторинга, что в сумме может составлять значительную величину, однако ключевым источником экономии здесь выступает сокращение маршрута на 2–4 суток по сравнению с альтернативными обходными путями. При осуществлении перевозок по Декрету №7 Союзного государства тарифы фиксированы: единый платеж составляет 12 594 рубля для направления из России в Беларусь и 9 858 рублей для обратного направления, при этом основная экономия генерируется за счет ускорения таможенных процедур и снижения риска задержек [7].

Практический расчет для транзитного рейса показывает, что экономия в 72 часа при стоимости часа работы автопоезда в 10 000 рублей дает положительный эффект в 720 000 рублей, который даже после вычета затрат на ЭНП в размере примерно 44 500 рублей оставляет чистую экономию, превышающую 675 500 рублей с одного рейса, что коррелирует с заявлениями оператора о сокращении стоимости рейса до 30%. Аналогично, для регулярных перевозок, например, алкогольной продукции из России в Беларусь, экономия времени на таможенном оформлении в 6 часов при стоимости часа простоя в 5 000 рублей приносит экономию в 30 000 рублей, что более чем в два раза перекрывает фиксированную стоимость пломбирования в 12 594 рубля и дополнительно страхует от рисков администра-

тивных штрафов, варьирующихся в диапазоне от 20 000 до 100 000 рублей [8].

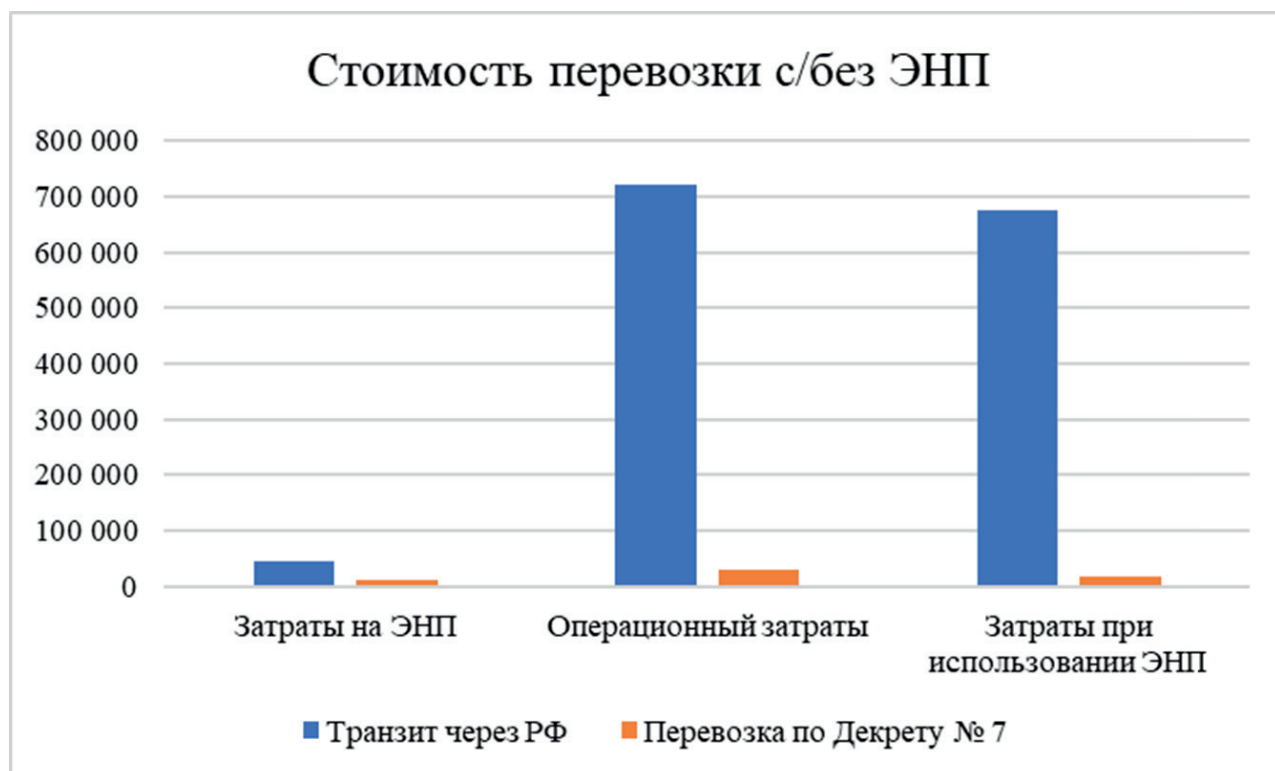


Рисунок 1 — Стоимость перевозки с/без ЭНП.

Консолидированное влияние внедрения ЭНП на логистическую эффективность проявляется на трех уровнях. Во-первых, достигается прямая финансовая экономия за счет сокращения времени в пути и на границе, что непосредственно снижает переменные издержки. Во-вторых, повышается операционная эффективность: предсказуемость сроков позволяет точнее планировать цепочки поставок, увеличивать оборот транспортных средств и повышать общую надежность сервиса, что, по некоторым оценкам, может дать экономию до 50% по сравнению с иными способами мониторинга. В-третьих, происходит существенное снижение рисков, связанных с вероятностью конфискации груза, наложения крупных штрафов и длительных простоев, а также снижаются потенциальные страховые расходы благодаря гарантированной фиксации сохранности груза. В заключение можно утверждать, что внедрение системы электронных навигационных пломб, несмотря на возникновение новых статей операционных расходов, оказывает значительное положительное влияние на экономику перевозок. Проведенные расчеты

на основе актуальных тарифов и отраслевых данных подтверждают, что экономия на прямых логистических издержках, обусловленная сокращением времени доставки и упрощением административных процедур, многократно компенсирует затраты на пломбирование. Для субъектов транспортного рынка это трансформирует ЭНП из инструмента государственного контроля в стратегическую инвестицию, повышающую конкурентоспособность бизнеса через рост скорости, надежности и прозрачности всех звеньев логистической цепочки.

Несмотря на очевидные преимущества, широкомасштабное внедрение ЭНП сталкивается с рядом вызовов. Технологические вызовы связаны с обеспечением бесперебойной связи на всем маршруте, особенно в отдаленных регионах, и с энергопотреблением устройств. Развитие энергоэффективных чипсетов и сетей IoT, а также гибридных моделей сбора данных постепенно решает эти проблемы. Стоимость устройств и сервиса, хотя и имеет тенденцию к снижению, остается барьером для малого бизнеса, что требует разра-

ботки гибких тарифных моделей или государственных программ финансирования.

Кибербезопасность является критическим аспектом. Необходима постоянная работа над криптографической защитой каналов передачи данных и памяти устройств от взлома, подмены или глушения сигнала. Юридические вызовы включают необходимость гармонизации стандартов на международном уровне, особенно в рамках экономических союзов, и выработки четких международных протоколов взаимного признания данных с ЭНП.

Перспективы развития технологии видятся в ее дальнейшей конвергенции с другими цифровыми решениями. Интеграция ЭНП с блокчейн-платформами позволит создавать неизменяемые распределенные реестры тран-

зитных операций, доступные всем уполномоченным сторонам. Использование искусственного интеллекта для анализа больших данных, собираемых флотилиями ЭНП, позволит не только выявлять отклонения в конкретной перевозке, но и прогнозировать риски, оптимизировать логистические маршруты и выявлять сложные схемы правонарушений. Появление «умных контрактов», автоматически исполняемых при выполнении условий транзита (например, подтвержденном прибытии), также может быть связано с данными от ЭНП. Кроме того, ожидается миниатюризация устройств, увеличение срока их автономной работы и расширение спектра отслеживаемых параметров.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Внедрение системы электронных навигационных пломб представляет собой значимый шаг в развитии современных технологий таможенного контроля. Как показывает практика, использование ЭНП позволяет существенно повысить уровень безопасности грузоперевозок, особенно в условиях действия международных санкционных режимов. Принятые в последнее время нормативные акты Союзного государства свидетельствуют о дальнейшем совершенствовании данной системы и ее адаптации к текущим вызовам международной торговли.

Технологическая сущность ЭНП, обеспечивающая непрерывный спутниковый мониторинг и контроль целостности груза в реальном времени, стала ключевым драйвером этой трансформации. Она позволяет перейти от эпизодических выборочных проверок к системе постоянного удаленного аудита перевозки, что радикально повышает уровень прозрачности и безопасности. Однако, как показал анализ, успешная реализация этого технологического потенциала оказалась возможной только благодаря формированию многоуровневой правовой базы. Соглашение ЕАЭС от 19 апреля 2022 года создало общую правовую платформу и задало вектор гармонизации стандартов, в то время как Декрет №7 и Постановление №44 Союзного государства

выступили в роли адресных механизмов имплементации, установив обязательность применения ЭНП для чувствительных товарных групп и замкнув «цифровой коридор» контроля на всем пути их перемещения.

Крайне важным элементом системы, обеспечивающим ее практическую работоспособность, стала четко выстроенная организационно-экономическая модель с выделенной ролью национального оператора. На примере ООО «ЦРЦП» видно, как интеграция с существующей транспортной инфраструктурой, разветвленная сеть обслуживания и цифровые сервисы позволяют воплотить нормативные требования в повседневную логистическую практику, минимизируя операционные издержки для перевозчиков. Проведенный экономический анализ доказывает, что возникающие прямые затраты на услуги пломбирования многократно компенсируются достигаемой косвенной экономией. Сокращение времени транзита за счет использования оптимальных маршрутов, ускорение таможенных процедур благодаря статусу проверенного оператора, а также минимизация рисков крупных штрафов и простоев — все это формирует убедительный экономический эффект, трансформирующий ЭНП из затратной статьи в стратегическую инвестицию в надежность и конкурентоспособность бизнеса.

Несмотря на очевидные успехи, система продолжает сталкиваться с вызовами, такими как необходимость обеспечения бесперебойной связи и кибербезопасности, снижения стоимости для малого бизнеса и дальнейшей международной гармонизации стандартов. Перспективы ее развития связаны с глубокой интеграцией с другими цифровыми платформами — блокчейном для создания неизменяемых реестров операций и искусственным интеллектом для прогнозной аналитики и

автоматизации. Таким образом, электронные навигационные пломбы доказали свою эффективность как ядро современной системы контроля, обеспечивающей баланс между интересами государства в защите экономического пространства и потребностями бизнеса в скоростной, предсказуемой и безопасной логистике, что в конечном итоге способствует укреплению транзитного потенциала и инвестиционной привлекательности всего евразийского региона.

Список источников

1. Соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок – [Электронный ресурс]. – URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01431992/cncg_04112022.
2. Декрет Высшего Государственного Совета Союзного государства от 6 декабря 2024 г. № 7 «О применении навигационных пломб для контроля за перевозками товаров». – [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=D24d00007>.
3. Постановление Совета Министров Союзного государства от 5 ноября 2024 г. № 44 «Об утверждении Положения о порядке применения навигационных пломб». – [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=D24d00044>.
4. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 18 марта 2023 года № 633-р // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/23rs0633/>.
5. Официальный сайт ООО «Центр развития цифровых платформ» (ЦРЦП). – [Электронный ресурс]. – URL: <https://crsp.ru/offices/EAEU/>.
6. Официальный сайт Федеральной таможенной службы России (ФТС России). Раздел «Навигационные пломбы». – [Электронный ресурс]. – URL: <https://customs.gov.ru/navigacionnye-plomby>.
7. Тарифы на услуги по пломбированию. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://crsp.ru/tariffs/>.
8. АСМАП: Данные о сравнительной экономической эффективности транзитных маршрутов через территорию РФ – [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.asmap.ru/upload/iblock/ea4/>.

ELECTRONIC NAVIGATION SEALS IN THE CARGO TRANSPORTATION CONTROL SYSTEM

Grishin K.A.¹

¹ Digital Platform Development Center LLC

Abstract: electronic navigation seals (hereinafter referred to as ENPS) are a reusable means of identification based on the technology of the global navigation satellite system GLONASS. The seal ensures the control of the integrity of transportation across the territory of the Russian Federation online. These devices play a key role in ensuring control over sanctioned transit through the territory of the Russian Federation, ensuring transparency and safety of transportation.

Keywords: electronic navigation seals, customs control, Eurasian Economic Union, transit transportation, regulatory regulation.

© Grishin K.A.

Received 10.11.2025, approved 12.12.2025, accepted for publication 12.12.2025.

For citation:

Grishin K.A. Electronic navigation seals in the cargo transportation control system. Logistics and Supply Chain Management. 2025. Vol 22, Iss 4 (117). pp. 40-50.

Information about the authors:

Grishin K.A. — leading logistics specialist, Digital platform development center LLC, e-mail: grishink2002@yandex.ru.

References

1. Agreement on the use of navigation seals for tracking shipments in the Eurasian Economic Union – [Electronic resource]. – URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01431992/cncg_04112022.
2. Decree of the Supreme State Council of the Union State No. 7 dated December 6, 2024 "On the use of navigation seals to control the transportation of goods". – [Electronic resource]. – URL: <https://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=D24d00007>.
3. Resolution of the Council of Ministers of the Union State of November 5, 2024 No. 44 "On Approval of the Regulations on the procedure for the use of navigation seals". – [Electronic resource]. – URL: <https://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=D24d000044>.
4. Decree of the Government of the Russian Federation dated March 18, 2023 No. 633-r // Official Internet portal of Legal Information. – URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/23rs0633/>.
5. The official website of the Center for the Development of Digital Platforms LLC. – [Electronic resource]. – URL: <https://crdp.ru/offices/EAEU/>.
6. The official website of the Federal Customs Service of Russia (FCS of Russia). Section "Navigation seals". – [Electronic resource]. – URL: <https://customs.gov.ru/navigacionnye-plomby>.
7. Tariffs for sealing services. – [Electronic resource]. – URL: <https://crdp.ru/tariffs/>.
8. ASMAP: Data on the comparative economic efficiency of transit routes through the territory of the Russian Federation – [Electronic resource]. – URL: <https://www.asmap.ru/upload/iblock/ea4/>.