

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ  
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**  
(НИУ «БелГУ»)

ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ

КАФЕДРА СОЦИАЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРИМЕНЕНИЯ  
ИНСПЕКЦИОННО-ДОСМОТРОВЫХ КОМПЛЕКСОВ В  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА ТАМОЖЕННЫХ  
ОРГАНОВ (НА ПРИМЕРЕ БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ)**

Дипломная работа  
студентки очной формы обучения, группы 05001304  
специальности 38.05.02 Таможенное дело  
Зиборовой Марины Александровны

Научный руководитель  
кандидат социологических наук,  
доцент Шкилёв В.В.

Рецензент  
Начальник отдела применения  
инспекционно-досмотровых  
комплексов Белгородской  
таможни, подполковник  
таможенной службы  
Подгорный П.И.

БЕЛГОРОД 2018

**СОДЕРЖАНИЕ**

<b>ВВЕДЕНИЕ</b>	<b>3</b>
<b>ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТЕХНОЛОГИИ ПРИМЕНЕНИЯ ИНСПЕКЦИОННО-ДОСМОТРОВЫХ КОМПЛЕКСОВ В АВТОМОБИЛЬНЫХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ</b>	<b>8</b>
1.1. Сущность и содержание применения инспекционно-досмотровых комплексов в автомобильных пунктах пропуска таможенных органов	8
1.2. Нормативно-правовое обеспечение применения инспекционно-досмотровых комплексов в автомобильных пунктах пропуска таможенных органов	18
<b>ГЛАВА 2. ПРАКТИКА ТЕХНОЛОГИИ ПРИМЕНЕНИЯ ИНСПЕКЦИОННО-ДОСМОТРОВЫХ КОМПЛЕКСОВ В АВТОМОБИЛЬНЫХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ (НА ПРИМЕРЕ БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ)</b>	<b>29</b>
2.1. Анализ технологии применения инспекционно-досмотровых комплексов в автомобильных пунктах пропуска таможенных органов	29
2.2. Направления совершенствования технологии применения инспекционно-досмотровых комплексов в автомобильных пунктах пропуска таможенных органов	39
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b>	<b>53</b>
<b>СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ</b>	<b>57</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ</b>	<b>64</b>

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы исследования.** Значительное увеличение грузопотока через территорию Российской Федерации влечёт за собой всё большая интеграция в мировые экономические процессы. Данный факт сказывается на деятельности подразделений таможенной службы, загрузка которых в этой области многократно увеличивается. Среди всех видов таможенного контроля наиболее трудоёмкой представляется проверка содержимого крупногабаритных грузов и транспортных средств – автомобильных, железнодорожных, морских, авиационных. Таможенный контроль вышеописанных объектов предполагает проведение обширного комплекса длительных и трудоемких погрузочно-разгрузочных работ. Практика показала, что на проведение данных процедур для одного транспортного средства может уходить два-три часа.

Стремительное развитие внешнеэкономических связей, значительное увеличение количества их участников, в том числе коммерческих структур, изменение таможенной политики в условиях совершенствования рыночной экономики, расширение возможностей импорта и экспорта, наиболее широкой номенклатуры товаров требуют от таможенных органов обеспечения эффективного, высокопроизводительного таможенного контроля транспортных средств, грузов, багажа лиц, которые следуют через государственную границу. Устранение данной проблемы руководство Федеральной таможенной службы (далее – ФТС России) нашло в применении различных технических средств таможенного контроля (далее – ТСТК), без которых на современном этапе уже невозможно обеспечить культуру и качество, а также своевременность таможенного контроля. Комплексным применением технических средств на каждом конкретном участке таможенного контроля достигается высокая производительность контроля. Те или иные специфические виды ТСТК должны применяться для таможенного контроля каждого вида объектов, перемещаемых через

государственную границу. Знание оперативно-технических возможностей ТСТК, методик и способов их использования на практике – все это в наибольшей степени обеспечивает высокий профессиональный уровень осуществления таможенного контроля и непосредственно влияет на обоснованность начисления таможенной пошлины и способствует выявлению предметов контрабанды.

Всемирная таможенная практика, изученная отечественными учёными, показала, что в настоящий период времени, наиболее эффективной техникой, используемой при таможенном контроле являются инспекционно-досмотровые комплексы (далее – ИДК), которые позволяют в течение двух-пяти минут без вскрытия и разгрузки получить изображение транспортного средства и перевозимых в нём товаров. Помимо этого, комплекс позволяет выявлять предметы, которые запрещены к ввозу/вывозу, даже в самых труднодоступных местах транспортного средства.

Актуальность данной темы заключается в том, что в связи с постоянным развитием внешнеэкономических связей, увеличением количества участников ВЭД, изменением торговой и таможенной политики, расширением возможностей экспорта и импорта при осуществлении таможенного контроля с применением ИДК в автомобильных пунктах пропуска (далее – АПП) от должностных лиц таможенных органов требуется высокая эффективность и производительность без потери качества. Знание возможностей и характеристик ТСТК, современных методик и способов их применения обеспечивают результативность проведения таможенного контроля, поскольку от применения ИДК при проведении таможенного контроля напрямую зависит безопасность и финансово-экономическое благосостояние страны.

**Степень изученности темы.** Применительно к теме исследования значимый интерес представляют работы И.А. Алейникова, О.П. Матвеевой,

В.И. Кабанова, А.А. Солиева, Д.А. Гришиной<sup>1</sup>, которые специализируются на изучении теории и практики таможенного дела, организации и технологии проведения отдельных видов государственного контроля в пунктах пропуска (далее – ПП) через Государственную границу Российской Федерации.

В соответствии с технологическими схемами организации таможенного контроля должны применяться те или иные специфические виды инспекционно-досмотровых комплексов для таможенного контроля каждого вида перемещаемых через таможенную границу объектов. Классификацию инспекционно-досмотровых комплексов рассматривают следующие авторы: М.Г. Ахметов, В.Ф. Вербов, А.А. Кузнецова, О.Р. Попов<sup>2</sup> и другие.

Особенностями применения технических средств таможенного контроля посвятили свои работы такие специалисты как: П.Н. Афонин, В.А. Зубов, С.А. Мамичев, А.Р. Минасян, В.С. Черноглазов<sup>3</sup>.

Таким образом, круг рассматриваемых вопросов представляется определенным множеством взглядов, и каждый автор формирует из него свое понимание и роль технических средств таможенного контроля различных видов товаров.

В качестве **проблемы** исследования выступает противоречие между необходимостью совершенствования технологии применения инспекционно-

---

<sup>1</sup> Алейников И.А., Матвеева О.П. Повышение качества проведения фактического таможенного контроля на основе использования инспекционно-досмотровых комплексов // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2016. № 3; Кабанов В.И., Солиев А.А., Гришина Д.А. Технические средства таможенного контроля: понятие и роль в таможенном контроле // Символ науки. 2016. № 4-1.

<sup>2</sup> Ахметов М.Г. Классификация технических средств таможенного контроля // Актуальные проблемы таможенного дела и евразийской интеграции. 2016. № 8; Вербов В.Ф. Теоретические основы надежности инспекционно-досмотрового комплекса // Ростовский филиал Российской таможенной академии. 2016. № 2 (23); Кузнецова А.А. Инспекционно-досмотровый комплекс как инструмент повышения качества проведения таможенного контроля // научный журнал дискурс. 2017. № 1 (3); Попов О.Р. Инспекционно-досмотровые комплексы: история создания, технологические особенности, перспективы развития // Академический вестник. 2015.

<sup>3</sup> Афонин П.Н., Зубов В.А., Мамичев С.А., Минасян А.Р., Черноглазов В.С. Методические рекомендации по повышению эффективности применения инспекционно-досмотровых комплексов. М., 2016.

досмотровых комплексов и недостаточной разработанностью методов решения данной задачи. На практике неразрешенность этого противоречия приводит к снижению качества таможенных услуг, предоставляемых таможенными постами.

**Объектом исследования** являются технические средства таможенного контроля в Белгородской таможне.

**Предметом исследования** выступает технология применения инспекционно-досмотровых комплексов в автомобильных пунктах пропуска таможенных органов.

**Целью исследования** является разработка рекомендаций по совершенствованию технологии применения инспекционно-досмотровых комплексов.

Для достижения поставленной цели представляется необходимым решить следующие **задачи**:

- 1) изучить теоретические основы применения инспекционно-досмотровых комплексов в автомобильных пунктах пропуска таможенных органов;
- 2) рассмотреть нормативно-правовые основы применения инспекционно-досмотровых комплексов в автомобильных пунктах пропуска таможенных органов;
- 3) проанализировать практику применения инспекционно-досмотровых комплексов в автомобильных пунктах пропуска таможенных органов;
- 4) предложить направления совершенствования технологии применения инспекционно-досмотровых комплексов в автомобильных пунктах пропуска таможенных органов.

В качестве **теоретико-методологической основы исследования** выступают основные положения системного подхода, изложенного в исследованиях М.Г. Ахметова, Д.В. Кислых и др<sup>1</sup>., и позволившего

---

<sup>1</sup> Ахметов М.Г. Системный подход к классификации и категорированию технических средств таможенного контроля // Современные концепции научных исследований. 2015.

рассмотреть технологию применения инспекционно-досмотровых комплексов как систему, изменяющуюся в результате взаимодействия отдельных элементов с внешней средой.

Важную роль в процессе исследования играли **методы** сравнительного и факторного анализа, опроса и наблюдения. Посредством методов математической статистики осуществлялась обработка эмпирических данных.

**Эмпирическую базу исследования составили:** Таможенный кодекс Евразийского экономического союза, федеральные законы, приказы ФТС России в области применения технических средств таможенного контроля<sup>1</sup>.

**Структура работы.** Дипломная работа состоит из введения, двух глав, заключения и списка источников и литературы.

---

№ 3; Кислых Д.В. Технические средства таможенного контроля // Science Time. 2016. № 4 (28).

<sup>1</sup> Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 07.03.2018); О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 07.03.2018); Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле товаров и транспортных средств с использованием инспекционно-досмотровых комплексов : Приказ ФТС России от 09 декабря 2010 г. № 2354. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 09.03.2018); Об утверждении перечня и порядка применения технических средств таможенного контроля в таможенных органах Российской Федерации : Приказ ФТС России от 21 декабря 2010 г. № 2509 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. № 14. 4 апреля.

# ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРИМЕНЕНИЯ ИНСПЕКЦИОННО-ДОСМОТРОВЫХ КОМПЛЕКСОВ В АВТОМОБИЛЬНЫХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ

## 1.1. Сущность и содержание применения инспекционно-досмотровых комплексов в автомобильных пунктах пропуска таможенных органов

Таможенная служба России – один из важнейших государственных институтов, который обеспечивает экономическую безопасность страны и защиту экономического суверенитета, а также выполняет одну из приоритетных функций – пополнение федерального бюджета. На современном этапе развития общества, таможенная служба должна соответствовать современным моделям таможен мира XXI века – быть эффективной, быстрой и преуспевающей.

«С целью формирования единой системы безопасности Россия целенаправленно и планомерно присоединилась к международным внешнеэкономическим отношениям. Это предопределило её дальнейшее развитие на перспективу, привело к существенным изменениям структуры таможенных органов России, спровоцировало координирование товарообмена на таможенной территории ЕАЭС, результативное применение механизмов таможенного контроля, а также процесс повсеместного внедрения современных информационных технологий»<sup>1</sup>.

«Значимая и особая активная роль принадлежит единой системе таможенных органов Российской Федерации по проведению и разработке таможенной политики, которая снижает внешние и внутренние угрозы экономической и национальной безопасности страны, укрепляет продовольственную безопасность страны и повышает конкурентоспособность национальной экономики, применяя нетарифные и

---

<sup>1</sup> Москаленко О.А., Петрушко Е.Н., Шкилёв В.В. Таможенная служба как важнейший регулятор внешнеэкономической деятельности в целях обеспечения экономической безопасности государства // Научный рецензируемый журнал «Научные ведомости Белгородского государственного университета». 2016. № 2 (223). С. 51.



таможенно-тарифные механизмы регулирования внешнеэкономической деятельности»<sup>1</sup>.

Неотъемлемой частью внешнеторговой и экономической политики являются таможенные органы. Они активно содействуют обеспечению экономической безопасности, направленной на создание высокого уровня обороноспособного, политического и социального существования, а также способствует стремительному развитию Российской Федерации, основой которого является независимость и неуязвимость её экономических интересов по отношению к возможным внутренним и внешним угрозам и воздействиям.

Порядок перемещения грузов через таможенную границу ЕАЭС регулируется значительным количеством международных договоров, наднациональным и национальным законодательством.

Предупреждение и выявление нарушений таможенного законодательства зависит от качественного проведения государственного контроля в ПП.

«АПП представляет собою оборудованное место или территорию, где осуществляется пропуск лиц, грузов, транспортных средств, животных, товаров, а также проводится пограничный и иные виды государственного контроля. АПП включает в себя комплекс сооружений, помещений и зданий с соответствующим технологическим оборудованием»<sup>2</sup>. В зависимости от значимости направления ПП определяется качественный и количественный состав контролирующих органов, которые выполняют свои функции на территории таможенного поста (далее – ТП).

---

<sup>1</sup> Москаленко О.А., Петрушко Е.Н., Шкилёв В.В. Таможенная служба как важнейший регулятор внешнеэкономической деятельности в целях обеспечения экономической безопасности государства // Научный рецензируемый журнал «Научные ведомости Белгородского государственного университета». 2016. № 2 (223). С. 51.

<sup>2</sup> О Государственной границе Российской Федерации : закон от 1 апреля 1993 г. № 4730-1. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.03.2018).

«Под средствами таможенного контроля понимаются отдельные предметы, которые используются таможенными органами (в виде устройств, приспособлений), а также предназначаются для наиболее быстрой, полной и тщательной проверки предметов таможенного контроля (главным образом, конечно, транспортных средств и товаров)»<sup>1</sup>.

«На две основные группы можно разделить всю совокупность средств таможенного контроля:

– специальные средства (данные средства таможенного контроля применяются в случаях возникновения каких-либо препятствий при осуществлении таможенными органами таможенного контроля и являются исключительными);

– технико-физические средства (досмотровая рентгеновская техника (далее – ДРТ), световоды, металлоискатели, детекторы для проведения экспресс-анализа)»<sup>2</sup>.

Цели и задачи проведения таможенного контроля обуславливают теоретические основы и практическое применение ТСТК, представляющих собой детекторы, специальные установки, аппараты, инструменты, анализаторы, приспособления и иные технические средства, которые применяются должностными лицами таможенной службы в целях обеспечения соблюдения законодательства при проведении таможенного контроля<sup>3</sup>.

Технические средства таможенного контроля (далее – ТСТК) – применяемые должностными лицами таможни при осуществлении контроля приборы, стационарные установки, теле-фото-радиотехника, специальные инструменты, простейшие приспособления: наборы щупов, зеркал,

---

<sup>1</sup> Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 07.03.2018).

<sup>2</sup> О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 07.03.2018).

<sup>3</sup> Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом : Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 08.03.2018).

измерительные средства и пр., которые безопасны для здоровья и жизни человека, растений и животных. ТСТК применяются с целью идентификации перевозимых товаров и выявления в них сокрытых вложений, тайников, а также товаров, запрещенных к ввозу/вывозу.

ТСТК можно подразделить на нижеследующие виды:

- ДРТ;
- ИДК;
- технические средства идентификации (далее – ТСИ);
- технические средства поиска (далее – ТСП);
- технические средства дознания (далее – ТСД);
- технические средства контроля носителей видео- и аудиоинформации (далее – ТСКН);
- технические средства визуального наблюдения (далее – ТСВН);
- технические средства оперативной связи (далее – ТСОС);
- средства наложения таможенного обеспечения (далее – СНТО);
- досмотровый инструмент (далее – ДИ)<sup>1</sup>.

Результаты применения ТСТК определяют качество и эффективность механизма проведения таможенного контроля должностными лицами таможенных органов Российской Федерации.

ИДК является одним из видов ТСТК, которые применяются таможенными органами, и представляют собой комплекс специальной электронной аппаратуры, предназначенной для таможенного контроля крупногабаритных объектов. Для создания проникающего излучения в ИДК используются линейные ускорители электронов и изотопные источники, которые являются мощными источниками радиации. Для обеспечения требования полной радиационной безопасности (в идеале) процесс «просвечивания» должен осуществляться в специально построенных

---

<sup>1</sup> Об утверждении перечня и порядка применения технических средств таможенного контроля в таможенных органах Российской Федерации: Приказ ФТС России от 21 декабря 2010 г. № 2509 (ред. от 15.05.2014). URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 09.03.2018).

боксах (зданиях), обеспечивающих абсолютное выполнение санитарных норм.

ИДК представляет собой сканирующую систему с веерообразным пучком рентгеновских лучей, которые путём облучения объекта сканирования, отображают на экране компьютера снимок. Получаемое изображение может быть двух- и одно- проекционным, что существенно влияет на качество проверки содержимого.

Технические характеристики ИДК позволяют выявлять запрещённые к перевозке товары, обнаруживать тайники, проводить ориентировочную оценку количества перевозимых товаров, а также идентифицировать конструкционные узлы транспортного средства (и, в ряде случаев перевозимые товары).

Внутренняя видимость содержимого крупногабаритных объектов и отождествление находящихся там товаров, предметов, веществ и грузов со сведениями, указанными и зафиксированными участниками ВЭД в таможенных документах и других товаросопроводительных документах – это основная техническая составляющая ИДК. В соответствии с рекомендациями проведения радиационного контроля и правилами радиационной безопасности осуществляется применение ИДК.

Эффективным средством для контроля содержимого транспортных средств является ИДК. Его отличают современные технические характеристики, такие как: пропускная способность – 25 грузовиков в час, проникающая способность – 330 мм по стали; скорость сканирования – до 24 метров в минуту; ориентировочное время осуществления контроля грузов – 1,5 минуты.

Учитывая многогранность и сложность проведения таможенного контроля, ИДК принято подразделять на типы (в зависимости от технических характеристик):

- стационарные (с энергетикой 8-9 МэВ);
- легковозводимые (перебазируемые) (с энергетикой 5-6 МэВ);

– мобильные (с энергетикой 2,5-4 МэВ).

«Мобильные инспекционно-досмотровые комплексы (далее – МИДК) используется в тех зонах таможенного контроля, где необходимо проведение проверки транспортных средств и крупногабаритных грузов, но нет возможности и целесообразности установить стационарную систему.

Мобильные ИДК предназначены для рентгеновского контроля крупногабаритных объектов, при этом сам объект остаётся неподвижным, а сканирование осуществляется за счёт перемещения инспекционно-досмотрового комплекса. Мобильные ИДК отличаются высокой оперативностью.

Мобильные комплексы устанавливаются на автомобильное шасси и свободно перемещаются по дорогам для общего пользования. В состав мобильного ИДК входит система автономного электропитания (дизель-генератор), это позволяет практически везде использовать данный комплекс, где имеется ровная площадка. По полученному рентгеновскому изображению мобильные комплексы позволяют принимать решение о соответствии перемещаемого товара указанному в товаросопроводительных документах и наличии, либо отсутствии посторонних вложений в транспортных средствах и контейнерах»<sup>1</sup>.

При эксплуатации МИДК особое внимание следует уделять обеспечению и организации режима зоны радиационной безопасности (санитарной зоны), в связи с чем рабочее место оператора располагается в отдельной кабине, которая защищена от рентгеновского излучения.

Кроме того, немаловажна превентивная роль МИДК, которая заключается в быстрой его передислокации из одного ПП в другой, что позволяет создать надежный барьер для незаконного вывоза или ввоза

---

<sup>1</sup> Шкилёв В.В., Зиборова М.А. Технические средства таможенного контроля: инспекционно-досмотровые комплексы // Сборник статей по материалам студенческой Международной научно-практической конференции. 2017. С. 249-250.

транспортных средств и товаров через таможенную территорию ЕАЭС, в случае меняющейся оперативной обстановки.

«Стационарные ИДК (далее – СИДК) – это инспекционные системы, которые дают точное рентгеновское изображение и представляют собой специально построенное здание, в котором находится досмотровый тоннель, а также все самые необходимые помещения для работы персонала. Досмотровый тоннель стационарного инспекционно-досмотрового комплекса окружен бетонными стенами, которые служат для защиты от выхода наружу высокоэнергетичного рентгеновского излучения, которое применяется для «просвечивания» объектов»<sup>1</sup>.

При малом количестве обслуживающего персонала (от трёх до шести человек) проводится быстрая процедура проверки полностью загруженных контейнеров и транспортных средств (колеса, шасси, тягач, топливные баки, груз), обеспечивая при этом сверку с таможенными документами.

Современные технологии в СИДК оптимизируют скорость потока транспортных средств на крупных АПП с большим грузооборотом и увеличивают пропускную способность, т. к. сводят до минимума проведение досмотра вручную.

«Практика показала, что целесообразно строить стационарные ИДК на территории аэропортов, крупных морских портов, железнодорожных и автомобильных пунктов пропуска. Несмотря на то, что общая стоимость строительства такого комплекса довольно высока, по оценкам специалистов, в настоящих условиях он окупается в течение малого промежутка времени (до 3-х лет)»<sup>2</sup>.

Легковозводимый (перемещаемый) ИДК в основном используется на АПП и обеспечивает пропускную способность до 20 грузовых автомобилей в час. «По полученному рентгеновскому изображению такие комплексы

---

<sup>1</sup> Шкилёв В.В., Зиборова М.А. Технические средства таможенного контроля: инспекционно-досмотровые комплексы // Сборник статей по материалам студенческой Международной научно-практической конференции. 2017. С. 249.

<sup>2</sup> Там же.

позволяют принимать решения о соответствии перевозимого товара заявленному в товаросопроводительных документах»<sup>1</sup>.

«Перебазируемый инспекционно-досмотровый комплекс можно достаточно быстро, при необходимости (в течение трёх-четырёх недель) переместить в другое место. Отечественные требования к радиационной безопасности таких комплексов значительно отличаются от западных. Большое значение имеет климат, именно поэтому для стационарных и для перебазируемых комплексов в России необходимо строить специальные здания. Техническое оборудование таких комплексов размещается в быстровозводимых сооружениях или сооружениях из бетонных сборных модулей с надёжной радиационной защитой»<sup>2</sup>.

Для оснащения ИДК наиболее выгодными объектами таможенной инфраструктуры являются крупные ПП через государственную границу. Законодательством Российской Федерации и ЕАЭС установлены требования к ИДК и его составу для оснащения ПП. «Так, в первую очередь, комплексы должны размещаться в АПП, которые расположены на международных транспортных коридорах, в местах, где происходит наибольшее количество таможенных правонарушений и на основных транспортных магистралях с наиболее интенсивным товаропотоком»<sup>3</sup>.

В Единой автоматизированной информационной системе (далее – ЕАИС) порядок использования ИДК строго регламентирован:

- все комплексы должны быть подключены к ЕАИС;

---

<sup>1</sup> Шкилёв В.В., Зиборова М.А. Технические средства таможенного контроля: инспекционно-досмотровые комплексы // Сборник статей по материалам студенческой Международной научно-практической конференции. 2017. С. 249.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> О Порядке подтверждения таможенным органом, расположенным в месте убытия, фактического вывоза товаров с таможенной территории Евразийского экономического союза : Решение Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 г. № 330. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 08.03.2018); О внесении изменений в некоторые решения Комиссии Таможенного союза и Коллегии Евразийской экономической комиссии : Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 6 октября 2015 г. № 129. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 08.03.2018).

– на ИДК должна поступать оперативная информация о перевозчиках и участниках ВЭД, которые имели в таможенной сфере правонарушения, а также информация в соответствии с системой управления рисками (далее – СУР);

–должны передаваться изображения транспортных средств и товаров (которые были получены с помощью ИДК) пользователям на всех уровнях управления (ТП, таможни, РТУ и ФТС России) в электронном виде;

– на ПП, ТП (таможнях) и в РТУ принимаются оперативные решения по управлению применением комплексов.

«Таможенный осмотр с использованием ИДК не проводится в следующих случаях:

– габариты транспортного средства международной перевозки (далее – ТСМП) и (или) товаров не соответствуют техническим возможностям ИДК;

– воздействию рентгеновского излучения не подлежат перемещаемые товары;

– ИДК не эксплуатируется в регионе деятельности ТП на момент формирования указания о проведении таможенного осмотра с использованием ИДК, при этом МИДК не может быть перемещен на ТП в короткие сроки;

– существует неисправность ИДК, которая не позволяет использовать комплекс для проведения осмотра товаров и ТСМП, если такая неисправность не может быть устранена до окончания совершения таможенных операций и до проведения таможенного контроля в отношении товаров;

– в период технологического перерыва в работе комплекса была выявлена необходимость в проведении таможенного осмотра с использованием ИДК или вне пределов утвержденного графика работы ИДК на ТП (при этом применение ИДК в более поздний или иной период времени может повлечь нарушение установленных сроков совершения



таможенных операций в месте прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС)»<sup>1</sup>.

С использованием ИДК таможенный осмотр проводится:

- «если был выявлен риск (риски), содержащийся в профиле риска, устанавливающим необходимость проведения таможенного осмотра с использованием ИДК;
- по решению уполномоченного должностного лица таможенного органа»<sup>2</sup>.

Сканирование документов, предъявленных таможенному органу, а также таможенных документов, которые были оформлены на момент начала таможенного осмотра с использованием ИДК осуществляется только при исправной работе комплекса. Сканированию подлежат в обязательном порядке: коммерческие, таможенные, перевозочные, транспортные документы (при их наличии). С использованием ИДК осуществляется сканирование документов после прибытия в рабочую зону комплекса транспортных средств и товаров. «С использованием ИДК сканирование документов осуществляется до начала сканирования транспортного средства и товаров»<sup>3</sup>.

Путем вручения памятки водителю транспортного средства при проведении таможенного осмотра с использованием ИДК производится информирование водителя о действиях при прохождении таможенного осмотра с использованием ИДК.

---

<sup>1</sup> Об утверждении Концепции создания системы таможенного контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств : Приказ ФТС России от 24 января 2005 г. № 52. Документ опубликован не был. URL: <https://www.referent.ru> (дата обращения: 09.03.2018).

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле товаров и транспортных средств с использованием инспекционно-досмотровых комплексов : Приказ ФТС России от 09 декабря 2010 г. № 2354. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 09.03.2018).

Опыт применения ИДК таможенными органами свидетельствует об их высокой эффективности, поскольку использование данных комплексов в работе таможенной службы позволяет решить широкий спектр задач:

- упрощение и ускорение таможенных операций и таможенных процедур в отношении грузов, перевозимых через таможенную границу ЕАЭС;
- при проведении таможенного контроля и таможенных операций – сокращение формальностей;
- повышение результативности проведения таможенного контроля.

## **1.2. Нормативно-правовое обеспечение применения инспекционно-досмотровых комплексов в автомобильных пунктах пропуска таможенных органов**

Организация и порядок таможенного оформления и таможенного контроля товаров и автомобильных транспортных средств с использованием ИДК, осуществляется в соответствии с требованиями Приказа ФТС России от 09.12.2010 года №2354 «Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле товаров и транспортных средств с использованием инспекционно-досмотровых комплексов»<sup>1</sup> (далее – Инструкция).

Вышеназванная Инструкция была разработана для того, чтобы повысить эффективность применения инспекционно-досмотровых комплексов, сформировать единообразные требования при анализе информации, которая была получена с использованием ИДК и при проведении таможенных осмотров, своевременно предупреждать и пресекать нарушения таможенного законодательства Российской Федерации и Евразийского экономического союза.

---

<sup>1</sup> Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле товаров и транспортных средств с использованием инспекционно-досмотровых комплексов : Приказ ФТС России от 9 декабря 2010 г. № 2354. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 09.03.2018).

Данный документ определяет порядок действий должностных лиц таможенных органов в случае принятия решения об осуществлении таможенного осмотра транспортных средств и товаров с применением ИДК.

Таможенный контроль с использованием ИДК проводится дежурной сменой в рабочей зоне. Дежурная смена состоит из:

- старшего смены;
- оператора анализа информации (далее – оператор АИ);
- водителя-оператора (для МИДК);
- оператора организации движения в рабочей зоне ИДК транспортных средств.

Перед проведением таможенного осмотра с использованием инспекционно-досмотрового комплекса водителю транспортного средства вручается Извещение о необходимости прохождения рентгеновского исследования (приложение 1) и Памятка (приложение 2).

«При проведении таможенного осмотра с использованием ИДК старший смены контролирует соблюдение требований охраны труда, координирует и организует действия уполномоченных должностных лиц рабочей смены ИДК, следит за отсутствием ошибок в работе ИДК, следит за техническим состоянием ИДК, непосредственно руководит процедурами передачи и поступления полученных рентгеновских изображений, документов и (или) их электронных копий между должностными лицами рабочей смены ИДК, осуществляющими анализ информации, которая была получена с использованием ИДК (рентгеновское теневое изображение транспортных средств и товаров (далее – РИ), документы, отсканированные с использованием ИДК, сведения регистрационной формы специального программного средства анализа РИ, сохранения, передачи, архивирования данных и (или) изображений, составления и передачи актов таможенного

осмотра транспортных средств и товаров, ведения отчетности о работе ИДК)»<sup>1</sup>.

Также, из вышеназванной Инструкции следует, что: «должностные лица таможен (отделы применения СУР), Региональных таможенных управлений (отделы координации и применения СУР) и подразделений ФТС России (Управление рисков и оперативного контроля, Главное управление-организации таможенного оформления и таможенного контроля), при выявлении нарушений законодательства либо рисков, признаков необоснованно принятых операторами Анализа Информации решений по результатам анализа изображений, полученных с использованием ИДК, принимают меры по устранению последствий (недопущению) возможных нарушений законодательства, проводят мероприятия по разработке проектов региональных, зональных, срочных профилей рисков, информируют таможенные органы, в которых совершались таможенные операции с товарами, о выявленных признаках нарушений»<sup>2</sup>.

Обязанности водителя-оператора и (или) оператора организации движения транспортных средств и (или) оператора АИ в рабочей зоне МИДК могут быть возложены на старшего смены по решению начальника таможенного органа.

«Лицо, ответственное за принятие решения о проведении таможенного осмотра с использованием ИДК принимает решение о применении таможенного осмотра с использованием ИДК без указания в профиле риска. Ежедневный контроль за обоснованностью принятых решений о применении таможенного осмотра с использованием ИДК осуществляет

---

<sup>1</sup> Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле товаров и транспортных средств с использованием инспекционно-досмотровых комплексов : Приказ ФТС России от 9 декабря 2010 г. № 2354. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 09.03.2018).

<sup>2</sup> Там же.

начальник ТП либо лицо, его замещающее. За эффективность принимаемых решений персональную ответственность несёт начальник»<sup>1</sup>.

Порядок применения ТСТК определяется Приказом ФТС России от 21 декабря 2010 года № 2509 «Об утверждении перечня и порядка применения технических средств таможенного контроля в таможенных органах Российской Федерации»<sup>2</sup>.

Для того, чтобы оптимизировать и повысить эффективность таможенного контроля в целях получения информации о транспортных средствах, товарах, а также для выявления подделки средств таможенной идентификации и таможенных документов, контрабанды и признаков административных правонарушений в области таможенного дела; ускорить проведение таможенного контроля осуществляется применение технических средств таможенного контроля.

При проведении таможенного контроля к применению допускаются ТСТК, которые соответствуют требованиям эксплуатационной и нормативной документации, полностью укомплектованные, сертифицированные (освидетельствованные) или учтённые (зарегистрированные) согласно действующего законодательства Российской Федерации.

Требования нормативно-правовых документов Российской Федерации в сфере безопасности и охране труда при применении ТСТК должны неукоснительно соблюдаться.

Требования по обеспечению радиационной безопасности определены в Постановлении Главного государственного санитарного врача РФ от 04 сентября 2017 № 124 «Об утверждении СанПиН 2.6.1.3488-17 «Гигие-

---

<sup>1</sup> Об утверждении Концепции создания системы таможенного контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств : Приказ ФТС России от 24 января 2005 г. № 52. Документ опубликован не был. URL: <https://www.referent.ru> (дата обращения: 09.03.2018).

<sup>2</sup> Об утверждении перечня и порядка применения технических средств таможенного контроля в таможенных органах Российской Федерации : Приказ ФТС России от 21 декабря 2010 года № 2509. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 09.03.2018).

нические требования по обеспечению радиационной безопасности при обращении с лучевыми досмотровыми установками»<sup>1</sup>.

Обеспечение радиационной безопасности населения и персонала при всех видах обращения с лучевыми досмотровыми установками (далее – ЛДУ) осуществляется в соответствии с санитарно-эпидемиологическими правилами и нормативами (далее – Санитарные правила).

Санитарные правила распространяются на изготовление, проектирование, конструирование, реализацию, монтаж, испытания, радиационный контроль, эксплуатацию, техническое обслуживание (в том числе ремонт и наладку), хранение, утилизацию и транспортирование лучевых досмотровых установок, в том числе рентгеновских установок для досмотра багажа и товаров для 1-го (с движущимся объектом контроля) и 2-го (с неподвижным объектом контроля) типов; ИДК 1-го (с неподвижным источником) и 2-го (с движущимся источником) типов, содержащие ускорители электронов с энергией до 10 МэВ и (или) источники рентгеновского излучения; ЛДУ, которые содержат генерирующие или радионуклидные источники нейтронов, максимальная энергия которых – до 15 МэВ.

Для персонала организаций, работающих с ЛДУ, соблюдение Санитарных правил является обязательным.

На рентгеновские сканеры для индивидуального досмотра людей действие СанПиН не распространяется.

ИДК должны обеспечивать реализацию следующих требований:

- 1) обеспечение радиационной безопасности на рабочих местах;
- 2) обеспечение радиационной защиты окружающих людей при работе

ИДК с любыми допустимыми режимами их эксплуатации за счет размещения ИДК в помещениях, обеспечивающих необходимое ослабление излучения

---

<sup>1</sup> Об утверждении СанПиН 2.6.1.3488-17 «Гигиенические требования по обеспечению радиационной безопасности при обращении с лучевыми досмотровыми установками» : Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 04.09.2017 № 124. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 10.03.2018).

(далее – досмотровый зал), и (или) за счет установления вокруг ИДК зоны ограничения доступа, за пределами которой выполняются условия радиационной безопасности. Комплексы оснащают системами видеонаблюдения за зоной ограничения доступа и (или) досмотровым залом;

3) наличие в ИДК звуковой и световой сигнализации о работе (слышимой и видимой в пределах зоны ограничения доступа);

4) оснащение блокировками, в целях не допущения возможности включения генерации излучения или прекращающие такой генерации при:

– остановке процесса сканирования;

– незакрытых дверях или защитных воротах досмотрового зала;

– превышении допустимого уровня излучения на рабочих местах персонала;

– пересечении объектом границы зоны ограничения доступа.

5) оснащение световой сигнализацией (светофор), запрещающей или разрешающей въезд подконтрольного объекта в зону контроля;

6) для выключения генерации излучения в аварийных ситуациях в зоне контроля (досмотровом зале) ИДК должны быть предусмотрены устройства (растяжки, кнопки и т.п.);

7) сканирование автомобиля вместе с водителем допускается (для ИДК 1-го типа) при его добровольном согласии, если эффективная доза за сканирование, которую может получить водителем во время осуществления контроля управляемого им автомобиля, не превышает 0,3 мкЗв. Не допускается сканирование автомобиля с пассажирами.

Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС) (ст. 346) предусматривает в необходимых случаях возможность привлечения специалистов и экспертов (при проведении таможенного контроля) из числа не заинтересованных лиц для участия в совершении конкретных действий. Привлеченные лица должны обладать специальными

навыками и знаниями, которые будут необходимы для оказания содействия таможенным органам, в том числе при применении технических средств<sup>1</sup>.

Статья 4 ТК ЕАЭС даёт следующее определение: «таможенный контроль – совокупность совершаемых таможенными органами действий, которые направлены на обеспечение и (или) проверку соблюдения международных актов и договоров в области таможенного регулирования и законодательства государств-членов о таможенном регулировании»<sup>2</sup>.

В соответствии с положениями статьи 342 ТК ЕАЭС: «таможенными органами могут использоваться ТСТК. Законодательством государств-членов о таможенном регулировании устанавливается порядок и перечень применения таких средств. Технические средства таможенного контроля не должны причинять вред лицам, транспортным средствам и товарам, а также должны быть безопасны для жизни и здоровья человека, животных и растений»<sup>3</sup>.

В соответствии со ст. 322 ТК ЕАЭС: при осуществлении таможенного контроля таможенные органы применяют следующие его формы:

- таможенная проверка;
- таможенный осмотр;
- получение объяснений;
- таможенный досмотр;
- проверка таможенных, иных сведений и (или) документов;
- личный таможенный досмотр;
- таможенный осмотр территорий и помещений»<sup>4</sup>.

В зависимости от объектов таможенного контроля (ст. 338 ТК ЕАЭС): «таможенные органы вправе применять следующие меры, обеспечивающие проведение таможенного контроля:

---

<sup>1</sup> Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 07.03.2018).

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Там же.



- получать, требовать и запрашивать сведения и (или) документы, которые необходимы для проведения таможенного контроля;
- отбирать образцы и (или) пробы товаров, назначать проведение таможенной экспертизы;
- проводить устный опрос;
- осуществлять идентификацию документов, товаров, транспортных средств, помещений и иных мест;
- применять таможенное сопровождение;
- использовать ТСТК, иные технические средства, воздушные и водные суда таможенных органов;
- устанавливать маршрут перевозки товаров;
- привлекать специалиста;
- вести учет товаров, которые находятся под таможенным контролем и совершать с ними таможенные операции;
- осуществлять таможенное наблюдение;
- привлекать экспертов и специалистов иных государственных органов государств-членов;
- вести учёт товаров и проверять наличие системы учёта товаров;
- требовать совершение грузовых и иных операций в отношении транспортных средств и грузов;
- другие меры, которые устанавливаются законодательством государств-членов о таможенном регулировании и обеспечивают проведение таможенного контроля»<sup>1</sup>.

В пункте 3 статьи 161 ФЗ Российской Федерации от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» указано, что: «таможенные органы при проведении таможенного контроля ограничиваются только теми формами таможенного контроля, которые достаточны для обеспечения соблюдения таможенного законодательства

---

<sup>1</sup> Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 07.03.2018).

Евразийского экономического союза и законодательства Российской Федерации о таможенном деле и исходят из принципа выборочности. Таможенные органы при выборе методов и форм проведения таможенного контроля обязаны использовать технические средства таможенного контроля, предварительный анализ информации с тем, чтобы при проведении таможенного контроля не допускать нанесения перевозчикам, декларантам и иным лицам ущерба, связанного с простоем транспортных средств, хранением товаров, увеличением срока выпуска товаров, если это не вызвано чрезвычайными обстоятельствами, связанными с выявленными признаками серьезных нарушений в области таможенного дела и необходимостью принятия исчерпывающих мер по обнаружению и пресечению указанных нарушений»<sup>1</sup>.

Также, в п. 1 ст. 169 вышеуказанного закона предусмотрено, что :« таможенными органами могут использоваться технические средства таможенного контроля для того, чтобы сокращать время проведения таможенного контроля и для повышения его эффективности. Порядок и перечень применения ТСТК устанавливается федеральным органом исполнительной власти, который уполномочен в области таможенного дела»<sup>2</sup>.

Деятельность таможенных органов согласно статье 11 Федерального закона от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» основана следующих принципах:

- равенства людей перед законом, соблюдения и уважения их свобод и прав;
- законности;
- компетентности и профессионализма должностных лиц таможенных органов;

---

<sup>1</sup> О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 08.03.2018).

<sup>2</sup> Там же.

- централизованного руководства и единства системы таможенных органов;
- предсказуемости, гласности, ясности действий должностных лиц таможенной службы, осуществление таможенных операций и ясность требований таможенных органов при таможенном контроле, наличие информации о правилах ВЭД, таможенном законодательстве ЕАЭС;
- в ходе таможенных операций и таможенного контроля – единообразии правоприменительной практики;
- недопущения возложения неоправданных и чрезмерных издержек при осуществлении полномочий в области таможенного дела на перевозчиков, лиц, которые осуществляют деятельность в сфере таможенного дела, участников ВЭД, а также иных лиц;
- внедрения прогрессивных методов таможенного администрирования, в том числе на основе международных общепризнанных стандартов в области таможенного дела, применения современных информационных технологий, внедрения опыта управления таможенным делом в иностранных государствах – торговых партнерах России, совершенствования таможенного контроля»<sup>1</sup>.

Следовательно, таможенный контроль – это определенная процедура, предусматривающая проведение результативных и качественных мероприятий, направленных на соблюдение установленных законодательством положений и требований, исполнение которых возложено на единую систему таможенных органов.

Изучив теоретические аспекты технологии применения ИДК в автомобильных пунктах пропуска таможенных органов, можно сделать следующие выводы:

1. Интенсивное развитие внешней торговли требует от ФТС России высоких показателей таможенного контроля, который будет направлен на

---

<sup>1</sup> О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 08.03.2018).

соблюдение установленного порядка перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС и напрямую связан с проведением качественного государственного контроля в пунктах пропуска.

2. Одним из этапов по внедрению в деятельность таможенной службы информационных технологий является оснащение ПП инспекционно-досмотровыми комплексами. Такие современные информационные технологии будут направлены на повышение эффективности таможенного контроля транспортных средств и крупногабаритных грузов, совершенствование таможенных процедур и таможенных операций, а также на информационную поддержку деятельности ведомственных правоохранительных подразделений.

3. Использование ИДК осуществляется в соответствии со специальными санитарными рекомендациями по проведению радиационного контроля и правилами радиационной безопасности инспекционно-досмотровых ускорительных комплексов.

4. Результаты использования ИДК в работе таможенной службы определяют эффективность и качество проведения таможенного контроля должностными лицами.

## **ГЛАВА 2. ПРАКТИКА ТЕХНОЛОГИИ ПРИМЕНЕНИЯ ИНСПЕКЦИОННО-ДОСМОТРОВЫХ КОМПЛЕКСОВ В АВТОМОБИЛЬНЫХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ (НА ПРИМЕРЕ БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ)**

### **2.1. Анализ технологии применения инспекционно-досмотровых комплексов в автомобильных пунктах пропуска таможенных органов**

Белгородская область – это приграничная территория, которая граничит с Сумской, Харьковской и Луганской областями Украины на юго-западе. Общая протяжённость границ Белгородской области составляет около 1150 км, из них 540 км. с Украиной. Приказом Государственного таможенного комитета Российской Федерации от 14 февраля 1992 г. № 45 «О создании таможенных органов»<sup>1</sup> была создана Белгородская таможня. Она находится в прямом подчинении Центрального таможенного управления. В зоне деятельности таможни функционирует 11 ТП, 16 ПП (в том числе: 8 автомобильных, 6 железнодорожных и 1 воздушный).

Структурным подразделением Белгородской таможни является отдел применения инспекционно-досмотровых комплексов (далее – Отдел, ОПИДК). Отдел находится в подчинении начальника службы организации таможенного контроля (далее –СОТК) и 1-го заместителя начальника таможни по таможенному контролю.

На основе сочетания принципа единоначалия при решении вопросов персональной ответственности и служебной деятельности каждого должностного лица Отдела за выполнение отдельных поручений и за состояние дел на указанном участке, планов работы таможни и отдела, осуществляется деятельность ОПИДК. 1-м заместителем начальника таможни по таможенному контролю утверждается план работы. Отдел

---

<sup>1</sup> О создании таможенных органов : Приказ Государственного таможенного комитета Российской Федерации от 14 февраля 1992 года № 45. Документ опубликован не был // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/> (дата обращения: 02.05.2018).

решает возложенные на него задачи как во взаимодействии с другими структурными подразделениями ТП и таможни, так и непосредственно<sup>1</sup>.

Задачами ОПИДК являются: пресечение и предупреждение нарушений таможенного законодательства при проведении таможенного контроля с использованием ИДК и совершении таможенных операций; повышение эффективности таможенного контроля с использованием ИДК; ускорение в ПП через государственную границу Российской Федерации проведения таможенного контроля и совершения таможенных операций; обеспечение сохранности ИДК в соответствии с установленными правилами эксплуатации и работоспособности; организация применения ИДК при таможенном контроле транспортных средств и товаров.

Функции ОПИДК: координация деятельности по хранению, сбору и передаче информации, полученной с применением ИДК, в отдел координации и применения СУР ЦТУ для последующего анализа; применение ИДК при проведении таможенного контроля, в том числе осуществление анализа информации, полученной с использованием ИДК, заполнение регистрационной формы с использованием специальных программных средств (далее – СПС), принятие решения о возможном отсутствии/наличии признаков нарушения таможенного законодательства, сохранение, передача, архивирование данных и изображений, передача и составление актов таможенного осмотра товаров и транспортных средств; осуществление проведения анализа и расчета показателей эффективности использования ИДК в таможне; подготовка отчетов по использованию ИДК, справок, других материалов и направление их в ЦТУ; участие в подготовке предложений по передислокации МИДК; направление предложений руководству таможни по внесению изменений в нормативно-правовые акты ФТС России, Минфина России, ЦТУ и таможни с целью повышения эффективности использования ИДК и оптимизации их

---

<sup>1</sup> Об утверждении Типового положения о подразделении применения инспекционно-досмотровых комплексов : Приказ ФТС России от 30 декабря 2010 г. № 2722. Документ опубликован не был.

эксплуатации; проведение оперативного анализа сведений, содержащихся в предварительной информации, для целей выявления рисков в рамках СУР, в том числе аналитических функций по оценке результативности и эффективности совершения таможенных операций и организации таможенного контроля в отношении товаров, ввозимых с представлением предварительной информации, посредством использования СПС; осуществление анализа совершения таможенных операций и применения форм таможенного контроля товаров и ТСМП в регионе деятельности таможни, в том числе в разрезе регионов деятельности подчиненных ТП и участников ВЭД; оценка уровня выявленных рисков и выявление рисков по результатам анализа информации; направление предложений для подготовки, либо актуализации (отмене) профилей рисков и проведение анализа эффективности применения профилей рисков по направлениям детальности; участие в осуществлении таможенного контроля транспортных средств и товаров, пересекающих таможенную границу ЕАЭС в регионе деятельности таможни, а также принятии мер по минимизации рисков, содержащихся в профилях рисков; организация и контроль выполнения работ по ремонту и техническому обслуживанию ИДК; контроль применения подчиненными ТП мер по минимизации рисков, содержащихся в профилях рисков, по соблюдению установленного порядка фиксации результатов применения мер по минимизации рисков; выявление фактов ошибок (некорректной работы) СПС выявления рисков, содержащихся в профилях рисков; осуществление иных функции при реализации СУР, определенных правовыми актами ФТС России и ЦТУ, общими положениями о таможне<sup>1</sup> и ТП<sup>2</sup>, положениями о структурных подразделениях таможни; организация и участие в приемке ИДК после проведения технического обслуживания и ремонта силами сторонних

---

<sup>1</sup> Об утверждении Общего положения о региональном таможенном управлении и Общего положения о таможне : Приказ ФТС России от 4 сентября 2014 г. № 1700 // Российская газета. 2015. 14 января.

<sup>2</sup> Об утверждении Общего положения о таможенном poste : Приказ ФТС России от 4 сентября 2014 г. № 1701 // Российская газета. 2014. 21 ноября.

организаций; обеспечение радиационной безопасности персонала при эксплуатации ИДК; учет фактически отработанного времени и доз радиационной безопасности персонала; рассмотрение обращений граждан и организаций по вопросам, входящим в компетенцию ОПИДК; обеспечение соблюдения правил охраны труда и мер безопасности эксплуатации ИДК; осуществление методологической помощи структурным подразделениям таможни по вопросам, входящим в компетенцию Отдела и др.

ОПИДК имеет право для решения возложенных на него функций и задач: на рассмотрение руководства вносить предложения по вопросам, входящим в компетенцию отдела; получать и запрашивать от структурных подразделений необходимые статистические и аналитические данные, документы, заключения и сведения, необходимые для принятия решений; пользоваться ведомственными информационными ресурсами, создавать информационные и аналитические базы данных, которые необходимы для решения задач, возложенных на отдел; в установленном порядке взаимодействовать с органами государственной власти и местного самоуправления, физическими и юридическими лицами по вопросам, входящим в компетенцию Отдела; проверять сведения, содержащиеся в транспортных (перевозочных), коммерческих, таможенных и иных документах, используемых для таможенных целей при осуществлении таможенного контроля с использованием ИДК; вносить руководству предложения о необходимости изменения или отмены правовых актов ФТС России, ЦТУ, Минфина России и таможни, касающихся организации таможенного контроля транспортных средств и товаров с применением ИДК; участвовать в семинарах, конференциях и совещаниях; вносить предложения о проведении служебных проверок на рассмотрение руководству и участвовать в их проведении; пользоваться правами, предусмотренными законодательством Российской Федерации; вносить



руководству таможи предложения по изменению штатной численности отдела с учетом изменения объемов работы и функций<sup>1</sup>.

Положение об ОПИДК Белгородской таможи разработано и утверждено начальником Белгородской таможи 21 марта 2015 года.

Начальник ОПИДК: обеспечивает соблюдение должностными лицами служебной дисциплины; вносит начальнику таможи предложения о наложении на них дисциплинарных взысканий, поощрении должностных лиц; участвует в расстановке и подборе кадров; распределяет обязанности между подчиненными; создает условия для повышения профессиональной подготовки должностных лиц и внедрения передовых приемов и методов работы; несет персональную ответственность за осуществление возложенных на Отдел функций, в том числе за выполнение показателей, планов и программ деятельности; исполняет другие обязанности, которые установлены таможенным законодательством.

Ответственность, права и обязанности должностных лиц департамента регламентируются должностными инструкциями для работников, работающих по контракту, и Положением о государственных служащих, занимающих должности федеральной государственной гражданской службы, утвержденным в порядке, установленном Федеральной таможенной службой России.

При проведении таможенного контроля и таможенного осмотра с использованием ИДК анализ показателей свидетельствует об эффективности данного направления деятельности.

При проведении таможенных осмотров транспортных средств и товаров в 2015 году с использованием ИДК: осмотрено 52962 транспортных

---

<sup>1</sup> Об утверждении Типового положения о подразделении применения инспекционно-досмотровых комплексов : Приказ ФТС России от 30 декабря 2010 г. № 2722. Документ опубликован не был.

средств (в том числе 9956 легковых и 125 пассажирских), возбуждено 474 дел (об уголовных и административных правонарушениях)<sup>1</sup>.

Эффективность проведения таможенного осмотра с использованием ИДК составила 0,89%, в том числе: ТП МАПП Нехотеевка – 0,81%; Грайворонский ТП – 1,27%; Шебекинский ТП им. В.А. Данкова – 0,84%; ТП МАПП Ровеньки – 1,34%. Контрольный показатель по итогам 2015 года «Эффективность деятельности при проведении таможенных осмотров с использованием ИДК» выполнен и составил в I-IV кварталах 2015 года – 2,14%; 1,01%; 0,69% и 0,69% соответственно<sup>2</sup>.

В 2016 году при проведении таможенного осмотра с использованием ИДК были достигнуты результаты: всего проследовало через таможенную границу 114984 транспортного средства; было проведено 81819 осмотров, возбуждено 613 дел<sup>3</sup>.

Количество отсканированных грузовых транспортных средств составило – 37031, порожних – 8271, автобусов – 496, легковых транспортных средств – 36021.

Эффективность проведения таможенного осмотра с применением ИДК в 1 квартале 2016 года составила 1,40%, в том числе: ТП МАПП Нехотеевка – 1,08%, Грайворонский ТП – 4,33%, Шебекинский ТП им. В.А. Данкова – 1,63%, ТП МАПП Ровеньки – 0,41%; во 2 квартале 0,63%, в том числе: ТП МАПП Нехотеевка – 0,76%, Грайворонский ТП – 0,70%, Шебекинский ТП им. В.А. Данкова – 0,72%, ТП МАПП Ровеньки – 0,24%; в 3 квартале 0,67%, в том числе: ТП МАПП Нехотеевка – 0,90%, Грайворонский ТП – 0,64%, Шебекинский ТП им. В.А. Данкова – 0,67%, ТП МАПП Ровеньки – 0,32%; в 4 квартале 0,69%, в том числе: ТП МАПП

---

<sup>1</sup> Анализ работы ИДК на пунктах пропуска Белгородской таможни по состоянию на 31.12.2015 года. Документ опубликован не был.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.

Нехотеевка – 0,78%, Грайворонский ТП – 0,67%, Шебекинский ТП им. В.А. Данкова – 0,63%, ТП МАПП Ровеньки – 0,61%<sup>1</sup> (приложение 3).

В 2017 году при проведении таможенного осмотра с использованием ИДК были выполнены следующие показатели: всего проследовало через таможенную границу 94538 транспортных средства, осмотрено 51781 транспортное средство; возбуждено 825 дел<sup>2</sup>.

Количество отсканированных грузовых транспортных средств составило – 38244, порожних – 5673, автобусов – 618, легковых транспортных средств – 7244 (приложение 4).

Эффективность проведения таможенного осмотра с применением ИДК в 1 квартале 2017 года составила 1,54%, в том числе: ТП МАПП Нехотеевка – 1,23%, Грайворонский ТП – 3,05%, Шебекинский ТП им. В.А. Данкова – 1,19%, ТП МАПП Ровеньки – 4,04%; во 2 квартале 1,62%, в том числе: ТП МАПП Нехотеевка – 1,17%, Грайворонский ТП – 4,83%, Шебекинский ТП им. В.А. Данкова – 1,55%, ТП МАПП Ровеньки – 2,73%; в 3 квартале 1,67%, в том числе: ТП МАПП Нехотеевка – 1,20%, Грайворонский ТП – 4,60%, Шебекинский ТП им. В.А. Данкова – 0,99%, ТП МАПП Ровеньки – 4,85%; в 4 квартале 1,54%, в том числе: ТП МАПП Нехотеевка – 0,92%, Грайворонский ТП – 4,08%, Шебекинский ТП им. В.А. Данкова – 1,44%, ТП МАПП Ровеньки – 4,42%

По состоянию на 31 декабря 2017 г. по итогам IV квартала при проведении таможенного осмотра с использованием ИДК: было осмотрено 13809 транспортных средства, всего проследовало 24689 транспортного средства; возбуждено 212 дел об административных правонарушениях. По всем ТП было возбуждено всего 825 дел об административных правонарушениях, в том числе: ТП МАПП Нехотеевка –

---

<sup>1</sup> Анализ работы ИДК на пунктах пропуска Белгородской таможни по состоянию на 31.12.2017 года. Документ опубликован не был.

<sup>2</sup> Там же.

378 дел; Грайворонский ТП – 200 дел; Шебекинский ТП им. В.А. Данкова – 135 дел; ТП МАПП Ровеньки – 112 дел<sup>1</sup>.

На ТП МАПП Нехотеевка: осмотрено 33534 транспортных средства, всего проследовало 72433 транспортных средства; проследовало на въезд – 34683 транспортного средства, на выезд – 37750; было возбуждено 242 дела при въезде и 136 дел при выезде<sup>2</sup>.

На Грайворонском ТП: осмотрено 5043 транспортных средства, всего проследовало 5086 транспортных средств; проследовало на въезд – 3938 транспортных средств, на выезд – 1148; при въезде было возбуждено 181 дело, при выезде – 19 дел<sup>3</sup>.

На Шебекинском ТП им. В.А. Данкова: осмотрено 10432 транспортных средства, всего проследовало 13833 транспортного средства; въехало транспортных средств 7359, выехало 6474; при въезде было возбуждено 64 дела, при выезде – 71 дело<sup>4</sup>.

На ТП МАПП Ровеньки: осмотрено 2772 транспортных средства, всего проследовало 3186 транспортных средства; проследовало на въезд – 1580 транспортных средства, на выезд – 1606; при въезде было возбуждено 77 дел, при выезде – 35 дел<sup>5</sup>.

В 1 квартале 2018 года на Грайворонском пункте пропуска было отсканировано 2363 транспортных средства (1898 при въезде и 465 при выезде), в том числе: 396 грузовых (349 при въезде и 47 при выезде), 149 порожних (102 при въезде и 47 при выезде), 3 автобуса (2 при въезде и 1 при выезде), 1815 легковых транспортных средства (1445 при въезде и 370 при выезде)<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Анализ работы ИДК на пунктах пропуска Белгородской таможни по состоянию на 31.12.2017 года. Документ опубликован не был.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Там же.

<sup>5</sup> Там же.

<sup>6</sup> Данные по проехавшим и отсканированным транспортным средствам через пункты пропуска (за 2015 – 2018 год). Документ опубликован не был.

На ТП МАПП Нехотеевка было отсканировано 7032 транспортных средства (6778 при въезде и 254 при выезде), в том числе: 6286 грузовых (6095 при въезде и 191 при выезде), 584 порожних (580 при въезде и 4 при выезде), 11 автобусов (10 при въезде и 1 при выезде), 151 легковое транспортное средство (93 при въезде и 58 при выезде).

На Шебекинском ТП было отсканировано 3231 транспортное средство (2032 при въезде и 1199 при выезде), в том числе: 1627 грузовых (1100 при въезде и 527 при выезде), 763 порожних (222 при въезде и 541 при выезде), 2 автобуса (2 при въезде) и 839 легковых транспортных средств (708 при въезде и 131 при выезде)<sup>1</sup>.

На ТП МАПП Ровеньки было отсканировано 1558 транспортных средства (739 при въезде и 784 при выезде), в том числе: 3 грузовых (3 при выезде), 4 порожних (2 при въезде и 2 при выезде), 129 автобусов (74 при въезде и 20 при выезде), 1422 легковых транспортных средства (663 при въезде и 759 при выезде)<sup>2</sup>.

За 1 квартал 2018 года всего было отсканировано 14184 транспортных средств (11447 при въезде и 2737 при выезде), в том числе: грузовых – 8312 (7544 при въезде и 768 при выезде), порожних – 1500 (906 при въезде и 594 при выезде), автобусов – 145 (88 при въезде и 57 при выезде), легковых транспортных средств – 4227 (2909 при въезде и 1318 при выезде)

За 4 месяца 2018 года было отсканировано 18848 транспортных средств (15268 при въезде и 3580 при выезде), в том числе: грузовых – 11321 (10312 при въезде и 1009 при выезде), порожних – 2168 (1314 при въезде и 854 при выезде), автобусов – 204 (125 при въезде и 79 при выезде), легковых транспортных средств – 5155 (3517 при въезде и 1638 при выезде) (приложение 5).

Вместе с тем, рассматривая результаты применения ТСТК в работе таможенных органов, следует обратить внимание, что ИДК, признанные

---

<sup>1</sup> Данные по проехавшим и отсканированным транспортным средствам через пункты пропуска (за 2015 – 2018 год). Документ опубликован не был.

<sup>2</sup> Там же.

одной из ключевых мер по борьбе с контрабандой и являющиеся эффективной формой таможенного контроля, имеют существенные недостатки. В данном случае речь идет о высокой стоимости, необходимости дополнительного обучения кадров, а также дорогостоящем обслуживании и существенных расходах.

Таким образом, проанализировав практику применения ИДК в АПП таможенных органов на примере Белгородской таможни можно сделать выводы:

1. К основным задачам ОПИДК следует относить: пресечение и предупреждение нарушений таможенного законодательства при проведении таможенного контроля с использованием ИДК и совершении таможенных операций; повышение эффективности таможенного контроля с использованием ИДК; ускорение в ПП через государственную границу Российской Федерации проведения таможенного контроля и совершения таможенных операций; обеспечение сохранности ИДК в соответствии с установленными правилами эксплуатации и работоспособности; организация применения ИДК при таможенном контроле транспортных средств и товаров.

2. Ответственность права и обязанности должностных лиц ОПИДК Белгородской таможни регламентируются должностными инструкциями для сотрудников, которые проходят службу по контракту, и должностными регламентами для гражданских служащих, замещающих должности гражданской службы.

3. Всего было отсканировано в 1 квартале 2017 года – 10647 транспортных средства (9513 при въезде и 1152 при выезде), в том числе: грузовых – 7710, порожних – 868, автобусов – 43, легковых транспортных средств – 2026). В 1 квартале 2018 года всего было отсканировано – 14184 транспортных средства (11447 при въезде и 2737 при выезде), в том числе: грузовых – 8312, порожних – 1500, автобусов – 145, легковых транспортных средств – 4227).

## **2.2. Направления совершенствования технологии применения инспекционно-досмотровых комплексов в автомобильных пунктах пропуска таможенных органов**

Эффективное функционирование единой системы таможенных органов Российской Федерации предполагает внедрение в практическую деятельность ФТС России системных информационных технологий, реструктурирование, реализацию кадровой политики, которая будет направлена на обеспечение таможенных органов высококвалифицированными специалистами, а также на результативное использование ТСТК и ИДК в АПП.

К основным проблемам при применении ИДК относят:

- отсутствие обмена сведениями между членами ЕАЭС, что может служить причиной для повторного осмотра объектов, и соответственно забирает средства и силы, вызывает нарекания и повышает затраты при таможенном контроле участников ВЭД и таможенных операциях;
- обеспечение целенаправленного выбора объектов с использованием СУР, а также непрерывное присутствие транспортных средств перед ИДК, чтобы при этом не образовывалась значительная очередь;
- перетекание товаропотоков между членами ЕАЭС из стран, где в полной мере используется СУР, в страны с наиболее простым таможенным контролем и с наименьшей его эффективностью;
- необходимость организации постоянной эксплуатации ИДК (в режиме, соответствующем режиму функционирования ПП).
- необходимость в непрерывной профессиональной подготовки операторов ИДК, которые осуществляют анализ изображений, т. к. недобросовестные участники ВЭД достаточно быстро реагируют на предпринимаемые таможенными органами меры, способствующие усилению таможенного контроля;

Организация таможенного контроля с применением разных видов ИДК не должна иметь принципиальных отличий. Основные особенности

должны быть связаны с технологией перемещения транспортных средств и крупногабаритных грузов через ИДК, расположенных в АПП и функционирующих в соответствии с графиком работы ПП.

Для того, чтобы обеспечить нормальную работу ИДК, входящего в систему таможенного контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств (далее – СТККГ и ТС), должно быть сформировано специальное подразделение (отдел) в штатной структуре таможенного органа, в состав которого будет входить: начальник ИДК (начальник отдела), отвечающий за безопасность персонала, обеспечение эффективной работы комплекса, оформление, получение, передачу и сохранность результатов инспекции для принятия решения начальником поста (таможни); начальник смены, который будет управлять всем процессом сканирования, при котором происходит контролирование обстановки снаружи и внутри ИДК, осуществлять проведение постоянного дозиметрического контроля; оператор, организовывающий движение транспортных средств и крупногабаритных грузов на выезде/въезде в ИДК, а также прилегающей к ИДК зоне, следящий за тем, чтобы отсутствовали люди в ИДК в процессе сканирования, а также осуществляющий ввод данных о крупногабаритном грузе, транспортном средстве; от трёх до пяти операторов (в зависимости от производительности комплекса) анализа изображений; инженер, выполняющий техническое обслуживание, текущий ремонт (при необходимости) и первичную диагностику, следящий за работоспособностью комплекса. Должно быть сформировано необходимое количество смен для обеспечения круглосуточной работы ИДК. Каждая смена должна состоять из начальника смены, оператора, который будет организовывать движение автотранспортных средств и осуществлять ввод данных, а также операторов (от одного до пяти) анализа изображений.

Начальник смены и инженер (технический персонал комплекса) должны быть обучены и аттестованы с присвоением соответствующей



группы по электробезопасности, а также иметь специальное разрешение на право самостоятельной работы на электроустановках.

Технический персонал в соответствии с требованиями радиационной безопасности должен пройти обучение на специальных занятиях, которые предоставляют допуск к работам на излучающих установках. Лица, которые несут ответственность за радиационный контроль, обязаны пройти специальную подготовку в области дозиметрии. Начальник таможенного органа должен организовывать аттестацию и обучение персонала по радиационной безопасности и электробезопасности. Обучение должно осуществляться не только предприятием-поставщиком (при вводе комплекса), но также в учебных заведениях ФТС России и других учебных заведениях.

Эффективность СТККГ и ТС должна оцениваться комплексно по основным показателям деятельности ФТС России:

– уменьшение количества фактических досмотров транспортных средств и крупногабаритных грузов на ПП, которые оснащены ИДК (рассчитывается как отношение фактически досмотренных транспортных средств и крупногабаритных грузов к числу всех транспортных средств и крупногабаритных грузов, проехавших через ПП (выезд/въезд) за единицу времени, в процентах);

– ускорение времени при выполнении таможенных операций в АПП по оформлению и контролю крупногабаритных грузов (оценивается по среднему суммарному времени, которое требуется на проведение контроля 1 крупногабаритного транспортного средства (груза) в ПП, оснащённом ИДК, за сутки);

– своевременное выявление и предотвращение перемещения через таможенную границу нелегальных или запрещенных товаров, в том числе взрывчатых и наркотических веществ, боеприпасов, оружия, способных подорвать экономику страны или нанести вред обществу.

– увеличение поступлений в федеральный бюджет таможенных платежей (рассчитывается как сумма штрафов, платежей и средств от реализации товаров, которые были обращены в собственность государства, и иных финансовых средств, начисленных за единицу времени);

Технология таможенного контроля транспортных средств и крупногабаритных грузов в АПП, которые оснащены ИДК, должна строиться с учетом нижеследующей схемы:

– подбор возможных объектов для контроля с помощью ИДК и уведомление перевозчика о решении проведения рентгеновского обследования транспортного средства и товаров;

– принятие решения о необходимости проведения таможенного досмотра;

– помещение товаров и транспортного средства в бокс досмотра;

– помещение объекта контроля в ИДК и выполнение инспекции с составлением документа (акта) рентгеновского обследования;

– разгрузка товаров в полном объеме или не полностью, проведение таможенного досмотра в объеме, указанном в поручении на досмотр, в том числе с применением других ТСТК;

– принятие решения согласно итогам инспекции с помощью ИДК о возможности вывоза/ввоза транспортных средств и товаров, помещения под определенную таможенную процедуру.

Внедрение ИДК в работу таможенной службы должно быть направлено на выполнение следующих задач:

– пополнение доходной части федерального бюджета;

– ускорение товарооборота и содействие внешней торговли;

– снижение угроз государству, которые вызваны противозаконным перемещением ограниченных, запрещенных к импорту (экспорту) на территорию ЕАЭС грузов и профилактика правонарушений в сфере внешнеторговой деятельности;

– достижение нового качественного уровня в работе таможенных органов по оформлению и контролю транспортных средств и крупногабаритных грузов.

В таможенных органах регулярно проводятся семинары по вопросам актуального применения ИДК на базе разных РТУ, которые организовываются отделом координации и применения СУР СОТК с участием представителей кадровой и информационно-технической служб. Главный вопрос семинаров-совещаний посвящен созданию на портале РТУ региональной базы итогов таможенных осмотров, проведенных с использованием ИДК.

Информационная база будет содействовать увеличению уровня навыков и знаний операторов анализа изображений и других заинтересованных лиц. На семинарах затрагиваются кадровые вопросы, проблемы внедрения программно-технического комплекса «Контроль ИДК», вопросы эксплуатации ИДК, организация площадок для МИДК, а также выполнение таможенными региона аналитического и контрольных показателей эффективности использования ИДК.

Особое внимание необходимо уделять вопросам формирования качественного кадрового состава и повышения их квалификации по следующим направлениям: применение ИДК, информационные таможенные технологии, защита прав интеллектуальной собственности, современные технологии обучения таможенников и так далее.

Основные направления совершенствования СТККГ и ТС и дальнейшего развития определены при реализации мероприятий по внедрению создаваемой системы:

– минимизация влияния «человеческого фактора» при таможенном контроле с использованием ИДК в ПП через государственную границу ЕАЭС;

– интеграция ИДК с СУР таможенных органов и ЕАИС;

- совершенствование системы переподготовки и подготовки специалистов для работы на ИДК;
- создание эффективной системы администрирования таможенного контроля транспортных средств и крупногабаритных грузов, в том числе сканируемых на ИДК;
- с применением ИДК освоение технологии таможенного контроля транспортных средств и товаров на разных видах международного сообщения;
- организация передислокации МИДК из одних ПП в другие с учетом интенсивности грузопотока, оперативной обстановки и др.;
- организация контроля и мониторинга за состоянием элементов СТККГ и ТС, качественного и своевременного технического обслуживания;
- активизация международного сотрудничества в области применения ИДК в целях обеспечения как региональной, так и глобальной безопасности;
- дальнейшее развитие и совершенствование таможенной инфраструктуры, строительство СИДК и широкомасштабное оборудование ПП через государственную границу Российской Федерации площадками для использования МИДК.

Усиление функций государства, которые направлены на борьбу с нелегальным перемещением грузов и товаров, а также разработка высокопроизводительных рентгеновских установок (в том числе мобильных) для проведения эффективного таможенного контроля в последнее время вызывает значительный интерес. При этом следует большое внимание уделять созданию установок, которые в автоматическом режиме позволяют выявлять объекты, подозрительные на наличие особо опасных видов контрабанды: наркотических и взрывчатых веществ, например детектором взрывчатых веществ снабжена установка HI-SCAN PS 3010.

Направление по разработке установок, которые работают по принципу компьютерных томографов также является перспективным. Такая установка существует – это COBB CTX 1000 (Argus-4). На экране она формирует

изображение содержимого багажа путем наложения многочисленных «срезов», полученных с помощью рентгеновских лучей с различных направлений. В них используются приемники рентгеновского излучения и поворотные излучатели. С целью выделения, например, образов объектов, похожих на оружие и взрывные устройства такие установки снабжаются программными средствами анализа получаемых образов

Перспективными направлениями развития ИДК на данном этапе формирования единой системы таможенных органов и общества являются:

- разработка с анализом энергетических характеристик рентгеновских спектров математических компьютерных методов обработки визуализаций;
- разработка на основе многокурсных теневых картин математических компьютерных методов воссоздания трехмерных и двумерных изображений вложений;
- профподготовка операторов с использованием банка графических данных;
- снабжение ИДК анализаторами (детекторами, датчиками, приборами), которые будут выявлять наркотические и взрывчатые вещества;
- обнаружение заданных предметов по полученным изображениям содержимого упаковки в автоматическом режиме (например: оружия, взрывчатых устройств и др.);
- производство безопасных систем для досмотра транспортных средств.

Применение разнообразных видов ИДК, воплощение в жизнь государственных проектов в перспективе решит следующие задачи:

- увеличить пропускную способность АПП, которые оснащены ИДК;
- оптимизирует время, которое затрачивается на таможенный контроль и повысить его эффективность;
- эффективно предотвращать и выявлять контрабанду и другие таможенные правонарушения.

От состояния информационно-технического обеспечения таможенных органов непосредственно зависит результативность деятельности ФТС России. Наиболее приоритетными мероприятиями по развитию информационно-технического обеспечения таможенных органов (в части применения ИДК) в период с 2017 – 2020 год являются:

- обеспечение эксплуатации ИДК и стационарных таможенных систем обнаружения радиоактивных и делящихся материалов «Янтарь»;
- модернизация ИДК в рамках продления технического ресурса технологического оборудования и улучшения эксплуатационных и технических характеристик.

Для эффективного таможенного контроля кроме введения СУР и таможенного постконтроля необходимо непрерывное совершенствование технической базы, то есть внедрение новейших технических средств, а именно ИДК и современных рентгеновских аппаратов (с повышенной пропускной способностью грузовых единиц), экспресс-анализаторов взрывчатых и наркотических веществ, металлоискателей, средств идентификации драгоценных камней и металлов, видео- и аудиосистем и других ТСТК.

Направления развития ИДК также связаны с совершенствованием программного обеспечения – вплоть до автоматизированного распознавания образов опасных объектов. Это со временем приведёт к исключению или минимизации человеческого фактора при досмотре, исключению и уменьшению возможности сговора нарушителей (контрабандистов, террористов и т.д.) с сообщником среди персонала на данном участке. В строительных конструкциях будет интегрироваться технология радиолокационного сканирования, кроме того, пассажиры не будут знать, в какой момент их досматривают.

Функционирование структурных подразделений таможенных органов, осуществляющих профессиональную деятельность с применением ИДК, во многом зависит от кадровой составляющей (т.е. высококвалифицированных

должностных лиц), уровень требований к которым непрерывно возрастает. Таким образом, рассматривая технологию применения ИДК в АПП, необходимо обратить внимание на качество в подготовке и обучении рабочего персонала.

Для работы с ИДК в АПП должна осуществляться эффективная система подготовки кадрового персонала на основе следующих принципов:

- единства организационных и правовых основ профессиональной деятельности;
- компетентности и профессионализма персонала;
- стабильности финансирования;
- со стороны персонала – самостоятельное постоянное совершенствование профессионального уровня;
- со стороны работодателя – повышение квалификации или непрерывность обучения;
- взаимодействия с вышестоящими таможенными органами и должностными лицами, а также добросовестного исполнения обязанностей.

Через реализацию следующих мероприятий должна осуществляться качественная система подготовки персонала для работы с ИДК в АПП таможенных органов:

- принятие всевозможных мер, направленных на устранение случаев возникновения конфликта интересов;
- реализация антикоррупционных мероприятий и противодействие коррупции;
- прием (назначение) на должности государственных гражданских служащих в ОПИДК только лиц, имеющих специальности информационного или технического направлений;
- прием (назначение) на должности государственных гражданских служащих в ОПИДК таможенных органов только лиц, имеющих стаж государственной службы или выслугу лет в таможенных органах;

- эффективное распределение должностных обязанностей между должностными лицами в соответствии с их уровнем знаний, квалификацией, и стажем работы;
- проведение аттестации на соответствие замещаемой должности (для гражданских служащих);
- взаимозаменяемость лиц, которые осуществляют работу с использованием ИДК, в соответствии с их опытом работы, квалификацией, и уровнем знаний (например, при уходе в очередной ежегодный отпуск, предоставлении времени отдыха или дополнительного дня, в случае временной нетрудоспособности и т.д.);
- специализация должностных лиц, регламентированная должностными обязанностями, установленными должностными регламентами, в соответствии с компетенцией ТП или ПП<sup>1</sup>;
- с целью повышения квалификации – индивидуальное переобучение на постоянной основе отдельных должностных лиц таможенных органов (например, при выходе из отпуска без содержания, переводе, временном перемещении, назначении и т.п.);
- в свободное от основной работы время на регулярной основе проведение коллективных (общих) собраний, семинаров, заседаний, совещаний, с целью закрепления знаний отдельных положений, установленных нормативно-правовыми документами, и обсуждения вновь поступивших в таможенный орган документов, которые регламентируют профессиональную деятельность;

---

<sup>1</sup> О внесении изменений в Положение о порядке разработки и утверждения должностной инструкции сотрудника таможенного органа Российской Федерации и должностного регламента государственного гражданского служащего таможенного органа Российской Федерации, утвержденное приказом ФТС России от 11 августа 2009 г. № 1458 : Приказ ФТС России от 18 ноября 2013 г. № 2171 // Таможенные ведомости. 2014. № 1. Январь; Об утверждении Положения о порядке разработки и утверждения должностной инструкции сотрудника таможенного органа Российской Федерации и должностного регламента государственного гражданского служащего таможенного органа Российской Федерации» : Приказ ФТС России от 11 августа 2009 г. № 1458. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 11.05.2018).



– обязательное применение метода сопоставления результата и затрат при оценке эффективности внедрения работы ИДК на ТП, который выражается в денежном измерении, в виде сумм таможенных платежей, которые взыскиваются в бюджет (соотнеся результаты работы комплексов и затраты на их эксплуатацию, закупку и установку можно оценить эффективность работы ИДК);

– в случае нарушения в структурном подразделении таможенного органа исполнительной дисциплины – индивидуальное рассмотрение спорных ситуаций и их коллегиальное обсуждение;

– детальное (качественное) изучение, аналитическая оценка и анализ, предоставленной должностным лицам таможенного органа информации с обязательным документальным отражением в книге, журнале, отчете, ведомости и т.д.;

– обязательное подробное (всестороннее) раскрытие сведений о: транспортном средстве; о лице, которое является водителем транспортного средства; владельце товара; реальном содержимом транспортного средства, перемещаемого через ПП и т.д.;

– предоставление должностным лицам, которые осуществляют профессиональную деятельность с применением ИДК, ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска за вредные условия труда в зависимости от результатов специальной оценки условий труда, аттестации рабочих мест, функциональных обязанностей, либо по решению должностного лица – замена денежной компенсацией;

– необходимость осуществления должностными лицами структурных подразделений таможенных органов, которые выполняют работу с использованием ИДК, процесса прогнозирования с обязательным документальным подтверждением в книге, журнале, отчете, ведомости и т.д. с целью предвидеть нанесенный ущерб в перспективе, в случае нарушения исполнительной или трудовой дисциплины со стороны представителей таможенной службы.

Важной составляющей данного механизма следует считать периодическое проведение аттестации должностных лиц таможенной службы на соответствие занимаемой/замещаемой должности. Основными целями аттестации являются: составление плана развития должностного лица; выявление недостатков в уровне подготовки; оценка результатов труда сотрудника; определение соответствия их замещаемой/занимаемой должности.

За работу во вредных условиях труда для должностных лиц, осуществляющих обязанности с применением ИДК практически не регламентирован вопрос предоставления дополнительного отпуска и льгот. Вредные условия труда – это условия трудовой среды и самого процесса, неблагоприятно воздействующих на работающего человека, а при достаточной интенсивности или длительности работы вызывают даже разнообразные профессиональные заболевания. Вредные и опасные условия труда могут вызывать обострение соматических и иных заболеваний, сказаться на здоровье потомства, а также частичную или полную нетрудоспособность. Любое должностное лицо имеет право на ежегодный оплачиваемый отпуск. Сотрудники, которые работают во вредных условиях труда, имеют право на дополнительный отпуск (это отпуск, который предоставляется помимо основного). Право на такой отпуск имеют те, кто занят на работах с вредными условиями труда или опасными и имеет особый характер выполняемых работ. Помимо этого, существуют льготы за вредные условия труда: сокращенная продолжительность рабочей недели или дня; пенсия по возрасту; бесплатное получение молока или других равноценных пищевых продуктов; доплаты к денежному содержанию/заработной плате.

Кроме того, в целях совершенствования технологии применения ИДК в АПП таможенных органов в обязательном порядке должно внимание следует уделять безопасности применения ИДК. В соответствии со статьей 342 ТК ЕАЭС при проведении таможенного контроля таможенные

органы могут использовать ТСТК (оборудование, приборы, средства измерений, устройства и инструменты) и иные технические средства. Эти технические средства должны быть безопасными для здоровья и жизни людей, животных и растений и не должны наносить ущерб людям, товарам и транспортным средствам. В этом контексте особую роль играют технические средства, позволяющие осуществлять таможенный контроль товаров без необходимости вскрывать автомобили и повреждения упаковки, что базируется на свойствах рентгеновского излучения.

Решение существующих проблем и вопросов позволит увеличить коэффициент охвата транспортных средств и товаров таможенным контролем в форме таможенного осмотра с применением ИДК при одновременном повышении эффективности использования ИДК. Таможенный контроль товаров, перевозимых через таможенную границу ЕАЭС на основе СУР с применением ИДК будет оставаться одним из основных инструментов пресечения случаев нарушения таможенного законодательства.

Таким образом, на основании вышеизложенного, можно сделать следующие выводы:

1. Эффективное функционирование единой системы таможенных органов предполагает внедрение в практическую деятельность Федеральной таможенной службы системных информационных технологий, результативное использование ИДК в АПП таможенных органов, реализацию кадровой политики, направленной на обеспечение таможенной службы высококвалифицированными специалистами, а также реструктурирование.

2. Перспективными направлениями развития ИДК являются: разработка с анализом энергетических характеристик рентгеновских спектров математических компьютерных методов обработки визуализаций; разработка на основе многоракурсных теневых картин математических компьютерных методов воссоздания трехмерных и двухмерных

изображений вложений; профподготовка операторов с использованием банка графических данных; снабжение ИДК анализаторами (детекторами, датчиками, приборами), которые будут выявлять наркотические и взрывчатые вещества; обнаружение заданных предметов по полученным изображениям содержимого упаковки в автоматическом режиме (например: оружия, взрывчатых устройств и др.); производство безопасных систем для досмотра транспортных средств.

3. Для работы с ИДК в АПП должна осуществляться эффективная система подготовки кадрового персонала на основе следующих принципов: единства организационных и правовых основ профессиональной деятельности; компетентности и профессионализма персонала; стабильности финансирования; со стороны персонала – самостоятельное постоянное совершенствование профессионального уровня; со стороны работодателя – повышение квалификации или непрерывность обучения; взаимодействия с вышестоящими таможенными органами и должностными лицами, а также добросовестного исполнения обязанностей.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На сегодняшний день существенно усилилось воздействие таможенного регулирования на процессы интеграции российской экономики в международное экономическое пространство, как элемента государственного регулирования внешнеторговой деятельности.

Значительное расширение совместной работы с финансовыми, международными и экономическими институтами, совокупность интересов России и иных государств при решении многочисленных задач в сфере международной безопасности, в том числе в области противодействия распространению оружия массового уничтожения, продажи наркотиков и борьбы с международным терроризмом, острых проблем в области экологии, в частности проблем в сфере обеспечения радиационной и ядерной безопасности, обусловили появление новых задач, в решении которых должны принимать участие таможенные органы. При развитии таможенных органов Российской Федерации, которое осуществляется с учетом международной практики регулирования в области таможенного дела и экономических преобразований, следует учитывать особенности расположения Российской Федерации – существенную протяженность государственной границы и её недостаточную техническую оснащенность в пунктах пропуска, необходимость организации в погранично-таможенной сфере сотрудничества с государствами, которые непосредственно граничат с Российской Федерацией.

Внедрение ИДК – мера, направленная на решение задач, которые стоят перед таможенной службой. В 1988 году была официально заявлена тема о зарождении ИДК. Утвержденная приказом ФТС России Концепция от 24 января 2005 года № 52, предназначена для того, чтобы: принимать решения по оснащению таможенных органов ИДК, созданию СТККГ и ТС, размещению комплексов на территории РФ, организации эксплуатации ИДК и выработке штатной структуры таможенных органов, которые оснащены ИДК. Концепция является основой для уточнения и разработки конкретных

планов и программ оснащения таможенных органов ИДК на дальнейшую перспективу.

В ходе реализации Концепции она изменяется, уточняется и дополняется с учетом возможных изменений таможенной и социально-экономической политики России, появления новых таможенных технологий и научно-технических достижений. Специалистами Федеральной таможенной службы был тщательно исследован имеющийся опыт применения ИДК во многих других странах перед тем как окончательно оформить концепцию создания СТККГ и ТС с помощью ИДК.

Применение ИДК осуществляется в соответствии со специальными санитарными рекомендациями проведения радиационного контроля ИДК и правилами радиационной безопасности. Оснащение пунктов пропуска ИДК является одним из этапов внедрения современных информационных технологий в таможенную службу, которое будет направлено на повышение эффективности таможенного контроля транспортных средств и крупногабаритных грузов, совершенствование таможенных процедур и таможенных операций, а также информационное обеспечение деятельности подразделений полиции.

Инструкцией о действиях должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле транспортных средств и товаров с использованием ИДК закреплён порядок действий должностных лиц таможенных органов. Инструкция устанавливает порядок действий должностных лиц таможенных органов при принятии решения о проведении таможенного осмотра транспортных средств и товаров с использованием ИДК.

При проведении таможенного контроля транспортных средств и крупногабаритных грузов планомерное оснащение основных пограничных пунктов пропуска ТСТК и использование ИДК значительно позволило повысить качество работы таможенной службы Российской Федерации.

Повысить эффективность работы по выявлению незаконно перевозимых грузов, не ведя при этом к возрастанию временных затрат, которые связаны с проводимыми таможенными операциями в отношении перевозимых через границу грузов позволяет использование систем сканирования перевозимых грузов.

Основными целями создания СТККГ и ТС являются: ускорение таможенных процедур в пунктах пропуска через государственную границу; повышение эффективности таможенного контроля; профилактика и пресечение правонарушений в сфере внешнеэкономической деятельности.

Основными направлениями развития СТСКГ и ТС являются: минимизация влияния «человеческого фактора» при таможенном контроле с использованием ИДК в ПП через государственную границу ЕАЭС; интеграция ИДК с СУР таможенных органов и ЕАИС; совершенствование системы переподготовки и подготовки специалистов для работы на ИДК; создание эффективной системы администрирования таможенного контроля транспортных средств и крупногабаритных грузов, в том числе сканируемых на ИДК; с применением ИДК освоение технологии таможенного контроля транспортных средств и товаров на разных видах международного сообщения; организация передислокации МИДК из одних ПП в другие с учетом интенсивности грузопотока, оперативной обстановки и др.; организация контроля и мониторинга за состоянием элементов СТККГ и ТС, качественного и своевременного технического обслуживания; активизация международного сотрудничества в области применения ИДК в целях обеспечения как региональной, так и глобальной безопасности; дальнейшее развитие и совершенствование таможенной инфраструктуры, строительство СИДК и широкомасштабное оборудование ПП через государственную границу Российской Федерации площадками для использования МИДК.

На современном этапе развития единой системы таможенной службы основными направлениями в развитии ИДК являются: разработка с анализом

энергетических характеристик рентгеновских спектров математических компьютерных методов обработки изображений; разработка на основе многоракурсных теневых картин математических компьютерных методов воссоздания трехмерных и двумерных изображений вложений; профподготовка операторов с использованием банка графических данных; снабжение ИДК анализаторами (детекторами, датчиками, приборами), которые будут выявлять наркотические и взрывчатые вещества; обнаружение заданных предметов по полученным изображениям содержимого упаковки в автоматическом режиме (например: оружия, взрывчатых устройств и др.); производство безопасных систем для досмотра транспортных средств.

На основе вышесказанного, снабжение ПП ИДК является одним из ключевых этапов по внедрению в работу таможенных структур Российской Федерации информационных технологий, которые направлены на оптимизацию таможенных операций и таможенных процедур, информационную поддержку деятельности ведомственных правоохранительных подразделений, увеличение эффективности таможенного контроля транспортных средств и крупногабаритных грузов.



## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

2. О таможенном регулировании в Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федеральный закон от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ (ред. от 29 июля 2017 года). – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

3. Об утверждении Концепции создания системы таможенного контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств [Электронный ресурс] : Приказ ФТС России от 24 января 2005 года № 52. Документ опубликован не был. – Режим доступа: <http://www.referent.ru>.

4. Об утверждении перечня и порядка применения технических средств таможенного контроля в таможенных органах Российской Федерации [Электронный ресурс] : Приказ ФТС России от 21 декабря 2010 года № 2509 (ред. от 15 мая 2014 года). – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

5. Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле товаров и транспортных средств с использованием инспекционно-досмотровых комплексов [Электронный ресурс] : Приказ ФТС России от 09 декабря 2010 года № 2354 (ред. от 05 декабря 2014 года). – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

6. Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 года № 272. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

7. Абакумов, В.И. Применение цифровых рентгеновских сканирующих систем при проведении таможенного контроля физических лиц: проблемы и перспективы [Текст] / В.И. Абакумов, С.Л. Глаголевский,

М.Ю. Щерба // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. – 2017. – № 1 (26). – С. 75-80.

8. Алейников, И.А. Повышение качества проведения фактического таможенного контроля на основе использования инспекционно-досмотровых комплексов [Текст] / И.А. Алейников, О.П. Матвеева // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2016. – № 3 (59). – С. 214-226.

9. Афонин, П.Н. Обмен файлами изображений, полученных с помощью ИДК, как ключевой элемент взаимного признания результатов таможенного контроля в странах-членах Всемирной таможенной организации [Текст] / П.Н. Афонин // Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии. – 2016. – № 3 (59). – С. 8-11.

10. Ахметов, М.Г. Классификация технических средств таможенного контроля [Текст] / М.Г. Ахметов // Актуальные проблемы таможенного дела и евразийской интеграции. – 2016. – № 8. – С. 85-96.

11. Ахметов, М.Г. Системный подход к классификации и категорированию технических средств таможенного контроля [Текст] / М.Г. Ахметов // Современные концепции научных исследований. – 2015. – № 3. – С. 68-86.

12. Башлы, П.Н. Инновационные технологии таможенного контроля [Текст] / П.Н. Башлы, Д.А. Безуглов, В.Ф. Вербов, С.Н. Гамидуллаев // Ростовский филиал Российской таможенной академии. – 2017. – № 4-1. – С. 19-23.

13. Башлы, П.Н. Об импортозамещении инспекционно-досмотровых комплексов таможенных органов [Текст] / П.Н. Башлы, Д.А. Безуглов, В.Ф. Вербов, С.Н. Гамидуллаев // Фундаментальные исследования. – 2017. – № 3. – С. 15-19.

14. Бепиев, Е.Р. Таможенная инфраструктура: проблемы функционирования [Текст] / Е.Р. Бепиев // Интеллектуальный потенциал XXI века: ступени познания. – 2017. – № 38. – С. 81-86.

15. Билько, Г.Е. Опыт использования в учебном процессе штатных технических средств таможенного контроля и тренажерных систем [Текст] / Г.Е. Билько, В.Ф. Вербов, А.В. Шевцов // Вестник Российской таможенной академии. – 2015. – № 2 (31). – С. 143-149.

16. Билько, Г.Е. Особенности профессиональной подготовки операторов анализа информации, полученной с использованием инспекционно-досмотровых комплексов [Текст] / Г.Е. Билько, В.Ф. Вербов, А.В. Шевцов // Ростовский филиал Российской таможенной академии. – 2017. – № 3 (28). – С. 117-121.

17. Билько, Г.Е. Пути повышения эффективности практических занятий с использованием технических средств таможенного контроля и тренажерных систем [Текст] / Г.Е. Билько, А.В. Шевцов // Особенности государственного регулирования внешнеторговой деятельности в современных условиях. – 2015. – № 5. – С. 280-287.

18. Блинова, М.В. Роль досмотровой рентгеновской техники в таможенном контроле [Текст] / М.В. Блинова, А.О. Ничутин // Novainfo.ru. – 2016. – № 45. – С. 42-45.

19. Бойко, О.С. Система досмотра днища автотранспорта как один из механизмов противодействия терроризму [Текст] / О.С. Бойко, А.А. Комов, К.Ю. Меркулова // Всероссийский институт повышения квалификации Министерства внутренних дел России. – 2016. – №1. – С. 350-352.

20. Вербов, В.Ф. Теоретические основы надежности инспекционно-досмотрового комплекса [Текст] / В.Ф. Вербов // Ростовский филиал Российской таможенной академии. – 2016. – № 2 (23). – С. 12-18.

21. Гайко, П.Н. Основы технологий и средств таможенного контроля [Текст] / П.Н. Гайко, Б.К. Казуров. – М. : Проспект, 2016. – 464 с.

22. Григорян, Т.В. Технические средства таможенного контроля: современное состояние и оперативно-технические возможности [Текст] / Т.В. Григорян, Н.Г. Савосина // Актуальные проблемы таможенного дела. – 2014. – № 1. – С. 65-68.
23. Григорян, Т.В. Функциональное назначение технических средств таможенного контроля при таможенном наблюдении [Текст] / Т.В. Григорян // Символ науки. – 2015. – № 7-2 (7). – С. 126-133.
24. Духницкий, П.С. Современные технические средства таможенного контроля для досмотра контейнеров [Текст] / П.С. Духницкий. – 2016. – № 2-2 (8). – С. 25-28.
25. Задорожный, Ю.В. Обоснование классификации технических средств таможенного контроля в зависимости от оперативных задач [Текст] / Ю.В. Задорожный, Б.И. Маренов // Экономика и социум. – 2014. – № 4-6 (13). – С. 734-741.
26. Зотов, Р.С. Роль технических средств поиска в таможенном контроле [Текст] / Р.С. Зотов, И.Э. Мишина // Novainfo.ru. – 2016. – № 43. – С. 21-23.
27. Зубкова, Ю.В. Специфика технических средств таможенного контроля, применяемых таможенными органами [Текст] / Ю.В. Зубков, С.А. Саушева // Символ науки. – 2016. – № 4-2. – С. 25-27.
28. Иванова, К.А. Применение технических средств таможенного контроля при противодействии контрабанде наркотических и психотропных веществ [Текст] / К.А. Иванова, Д.А. Кравчук // Форум молодых ученых. – 2017. – № 5(9). – С. 879-884.
29. Иванова, К.Д. Роль досмотровой рентгенотелевизионной техники при проведении таможенного контроля [Текст] / К.Д. Иванова, П.Г. Жилкина, В.П. Руденков // Современные тенденции развития науки и технологий. – 2017. – № 3-8. – С. 70-73.

30. Кабанов, В.И. Технические средства таможенного контроля: понятие и роль в таможенном контроле [Текст] / В.И. Кабанов, А.А. Солиев, Д.А. Гришина // Символ науки. – 2016. – № 4-1. – С. 79-81.
31. Киселева, А.И. Эффективность применения технических средств при осуществлении таможенного контроля [Текст] / А.И. Киселева, А.В. Колесникова, Т.С. Суворкина // Актуальные вопросы развития современного общества. – 2014. – № 4. – С. 289-292.
32. Кислых, Д.В. Технические средства таможенного контроля [Текст] / Д.В. Кислых, Е.М. Кислых // Science Time. – 2016. – № 4 (28). – С. 387-391.
33. Кудрявцев, О.В. Направления совершенствования программного обеспечения инспекционно-досмотровых комплексов в контексте автоматизации выявления таможенных рисков [Текст] / О.В. Кудрявцев // Акционерное общество «Российская электроника». – 2016. – №1. – С. 166-169.
34. Кузнецова, А.А. Инспекционно-досмотровый комплекс как инструмент повышения качества проведения таможенного контроля [Текст] / А.А. Кузнецова // Научный журнал дискурс. – 2017. – № 1 (3). – С. 271-276.
35. Козина, А.А. Перспективы развития таможенного контроля на инспекционно-досмотровом комплексе [Текст] / А.А. Козина, П.В. Фролова // Символ науки. – 2016. – № 4-1 (16). – С. 86-88.
36. Козлова, Е.М. Технические средства таможенного контроля: практика применения, программа импортозамещения [Текст] / Е.М. Козлова, Н.Е. Цуканова, О.И. Солодухина // Экономика и социум. – 2016. – № 10 (29). – С. 284-290.
37. Колесник, К.Л. Современные технические средства таможенного контроля для досмотра контейнеров [Текст] / К.Л. Колесник // Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии. – 2017. – №1. – С. 226-229.

38. Костерина, А. Техническая оснащенность РФ в сфере таможенного досмотра в целях поддержания национальной безопасности [Текст] / А. Костерина // Символ науки. – 2016. – № 4-1. – С. 91-94.
39. Лаптев, Р.А. Анализ технических средств таможенного контроля, применяемых для контроля делящихся радиоактивных материалов [Текст] / Р.А. Лаптев, А.Д. Родионов, Н.А. Сычева // Молодой ученый. – 2015. – № 22 (102). – С. 434-435.
40. Левин, М.А. Технические средства обследования труднодоступных мест объектов таможенного контроля [Текст] / М.А. Левин, Е.И. Сорокин // Science Time. – 2016. – № 2 (28). – С. 477-479.
41. Ледовской, Е.Е. Совершенствование применения технических средств таможенного контроля [Текст] / Е.Е. Ледовской, Е.И. Спиридонова // Современные аспекты развития таможенного администрирования. – 2016. – № 1. – С. 152-161.
42. Малышенко, Ю.В. Оценка загрузки инспекционно-досмотровых комплексов [Текст] / Ю.В. Малышенко, Г.А. Штанов // Вестник Российской таможенной академии. – 2014. – № 3. – С. 110-119.
43. Маренов, Б.И. Основы применения технических средств таможенного контроля [Текст] / Б.И. Маренов, Ю.В. Задорожный. – СПб. : Интермедия, 2015. – 100 с.
44. Москаленко, О.А., Е.Н. Петрушко, В.В. Шкилёв. Таможенная служба как важнейший регулятор внешнеэкономической деятельности в целях обеспечения экономической безопасности государства [Текст] / О.А. Москаленко, Е.Н. Петрушко, В.В. Шкилёв // Научный рецензируемый журнал «Научные ведомости Белгородского государственного университета». – Белгород : НИУ «БелГУ» Издательский дом «Белгород». – 2016. – № 2 (223), выпуск 37. – С. 51-56.
45. Омельченко, Т.А. Применение новых технологий при модернизации и разработке новых видов технических средств таможенного

контроля [Текст] / Т.А. Омельченко // Бюллетень Владикавказского института управления. – 2016. – № 47. – С. 577-592.

46. Павлов, И.В. Применение рентгеновских инспекционно-досмотровых комплексов при таможенном досмотре автомобилей [Текст] / И.В. Павлов // ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский горный университет». – 2017. – №1. – С. 144-148.

47. Попов, О.Р. Инспекционно-досмотровые комплексы: история создания, технологические особенности, перспективы развития [Текст] / О.Р. Попов // Академический вестник. – 2015. – №1. – С. 11-13.

48. Симочко, С.В. Инспекционно-досмотровые комплексы в пунктах пропуска через государственную границу: настоящее и будущее [Текст] / С.В. Симочко // Акционерное общество «Российская электроника». – 2016. – №1. – С. 166-169.

49. Харитонов, А.Н. Применение и основные виды инспекционно-досмотровых комплексов [Текст] / А.Н. Харитонов, О.В. Моховников, А.В. Лазоренко // Транспортное право. – 2015. – № 4. – С. 14-19.

50. Чикалова, К.А. Предотвращение контрабанды наркотических средств путем применения технических средств таможенного контроля [Текст] / К.А. Чикалова // Научные исследования и разработки в эпоху глобализации. – 2016. – № 2. – С. 212-214.

51. Шевчук, П.С. Технологии обнаружения и идентификации наркотических и взрывчатых веществ на основе использования перспективных технических средств таможенного контроля [Текст] / П.С. Шевчук, М.Ю. Щерба // Особенности государственного регулирования внешнеторговой деятельности в современных условиях. – 2016. – № 1. – С. 335-342.

52. Шкилёв, В.В., Зиборова М.А. Технические средства таможенного контроля: инспекционно-досмотровые комплексы [Текст] / М.А. Зиборова, В.В. Шкилёв // Сборник статей по материалам студенческой Международной научно-практической конференции. – 2017. – С. 246-250.

## **ПРИЛОЖЕНИЯ**



## Извещение

о необходимости прохождения рентгеновского исследования с использованием инспекционно-досмотрового комплекса

В соответствии с требованиями таможенного законодательства таможенного союза, регламентирующего порядок таможенного декларирования товаров и транспортных средств в автомобильных пунктах пропуска, Ваше транспортное средство

\_\_\_\_\_ подлежит

(марка транспортного средства, гос. регистрационный номер)

рентгеновскому исследованию с использованием стационарного/~~мобильного~~

(ненужное зачеркнуть)

инспекционно-досмотрового комплекса.

Памятку для водителя автотранспортного средства, при направлении транспортного средства для прохождения таможенного осмотра с использованием рентгеновской установки инспекционно-досмотрового комплекса получил: \_\_\_\_\_ .

(подпись)

(Ф.И.О.)

\_\_\_\_\_ (должностное лицо таможенного органа)

\_\_\_\_\_ (подпись)

\_\_\_\_\_ (Ф.И.О.)

« \_\_\_\_\_ » час. « \_\_\_\_\_ » мин.

\_\_\_\_\_ г.

**Памятка**  
**для водителя транспортного средства**  
**при проведении таможенного осмотра с использованием**  
**инспекционно-досмотрового комплекса**

1. Водитель автотранспортного средства, который осуществляет перемещение товаров должен:  
поставить на стоянку у въезда на территорию ИДК автотранспортное средство;

ждать указаний должностного лица таможенного органа на въезд в рабочую зону (тоннель) ИДК и разрешающего сигнала светофора;

в указанном должностным лицом таможенного органа месте остановить автотранспортное средство, поставить транспортное средство на ручной тормоз, заглушить двигатель, покинуть автотранспортное средство вместе со всеми людьми, которые в нем находятся, ценные вещи забрать с собой;

ждать в указанном должностным лицом таможенного органа месте;  
не входить в досмотровый тоннель (рабочую зону) ИДК до тех пор, пока должностное лицо таможенного органа не даст на это разрешение;

следовать указаниям должностного лица таможенного органа, полученным при выезде из рабочей зоны ИДК.

2. Необходимо знать, что:

вреда здоровью рентгеновская проверка не наносит;  
нахождение живых животных и людей в транспортном средстве запрещено во время таможенного осмотра с использованием ИДК;

Если у вас есть основания предполагать, что в автотранспортном средстве находятся люди, информируйте об этом должностное лицо таможенного органа.

Таможенный осмотр с использованием ИДК не влияет на автотранспортное средство и его оборудование.

<p>По всем интересующим вопросам вы можете обращаться по тел. (4722) 306-391, тел. доверия (4722) 356-262.</p>
--

Анализ работы МИДК на пунктах пропуска Белгородской таможни за 4  
квартала 2016 года

Наименование п/п	Кол-во часов работы ИДК	Кол-во осмотров с ИДК	Ср. кол-во т/с осматриваемых (в час)	Ср. время на скан-е 1а/м (в мин)	Эф. провед. ТО с прим. ИДК (в %)
1 кв. 2016					
Нехотеевка	1468	6381	4,35	13,80	1,08
Грайворон	144	577	4,00	15,00	4,33
Шебекино	471	1964	4,17	14,40	1,63
Ровеньки	112	449	4,00	15,00	0,41
Всего:	2195	9371	4,27	14,06	1,40
2 кв. 2016					
Нехотеевка	1845	8022	4,35	13,80	0,76
Грайворон	1136	4542	4,00	15,00	0,70
Шебекино	1002	4173	4,17	14,40	0,72
Ровеньки	1150	4601	4,00	15,00	0,24
Всего:	5132	21338	4,16	14,43	0,63
3 кв. 2016					
Нехотеевка	2136	9287	4,35	13,80	0,90
Грайворон	1443	5346	3,70	16,20	0,64
Шебекино	1366	5252	3,85	15,60	0,67
Ровеньки	1578	5634	3,57	16,80	0,32
Всего:	6522	25519	3,91	15,34	0,67
4 кв. 2016					
Нехотеевка	2086	9069	4,35	13,80	0,78
Грайворон	1681	6226	3,70	16,20	0,67
Шебекино	1433	5512	3,85	15,60	0,63
Ровеньки	1340	4784	3,57	16,80	0,61
Всего:	6540	25591	3,91	15,33	0,69

## Количество отсканированных транспортных средств за 4 квартала 2017 года

	ВСЕГО ПРИ ИМПОРТЕ И ЭКСПОРТЕ			
	Кол-во грузовых транспортных средств	Кол-во порожних транспортных средств	Кол-во автобусов	Кол-во легковых транспортных средств
1 кв.	2247	467	34	1602
	2455	294	2	313
	3008	107	7	111
	7710	868	43	2026
2 кв.	2906	114	12	134
	3592	563	35	1077
	3722	662	41	436
	10220	1339	88	1647
3 кв.	3635	682	121	380
	3253	541	90	649
	3216	551	74	819
	10104	1774	285	1848
4 кв.	3521	570	77	1161
	3341	481	45	108
	3348	623	80	454
	10210	1674	202	1723
Итого:	38244	5673	618	7244

## Количество отсканированных транспортных средств за 4 месяца 2018 года

	ИМ				ЭК				Всего			
	Кол-во груз. т/с	Кол-во порож. т/с	Кол-во автоб-в	Кол- во легк. т/с	Кол- во груз. т/с	Кол-во порож. т/с	Кол-во автоб-в	Кол- во легк. т/с	Кол-во груз. т/с	Кол-во порож. т/с	Кол-во автоб-в	Кол- во легк. т/с
1 кв.	2111	272	26	1533	231	162	14	681	2342	434	40	2214
	2518	291	31	580	280	200	20	325	2798	491	51	905
	2915	343	31	796	257	232	23	312	3172	575	54	1108
Итого:	7544	906	88	2909	768	594	57	1318	8312	1500	145	4227
2 кв.	2768	408	37	608	241	260	22	320	3009	668	59	928
Всего:	10312	1314	125	3517	1009	854	79	1638	11321	2168	204	5155