Частное образовательное учреждение

высшего профессионального образования

«Сочинский институт моды, бизнеса и права»

# Кафедра «Теория и практика таможенного дела»

# **ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

«Проблемы и перспективы развития технических средств таможенного контроля как части таможенной инфраструктуры РФ»

Выполнил:

студент группы № 560

специальности 080115.65

«Таможенное дело»

Научный руководитель:

доцент кафедры «Теория и

практика таможенного дела»,

к.э.н. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

### **Сочи -2009**

**Содержание**

Введение

1. Таможенная инфраструктура России

1.1 Характеристика таможенной инфраструктуры и подходы к её развитию

1.2 Технические средства таможенного контроля как часть таможенной инфраструктуры

2. Влияние технических средств таможенного контроля на совершенствование таможенных процедур

2.1 Современные требования к процедуре таможенного контроля

2.2 Анализ использования технических средств таможенного контроля

3. Направления развития и использования технических средств таможенного контроля

3.1 Мобильные инспекционно-досмотровые комплексы – оптимальный вариант развития технических средств таможенного контроля

3.2 Проблемы и пути решения использования технических средств таможенного контроля

Заключение

Список использованных источников

**Введение**

Российская таможенная служба играет важную роль в регулировании внешней торговли страны. Ее основной задачей является обеспечение соблюдения мер таможенно-тарифного регулирования, а также создание условий, способствующих ускорению товарооборота через таможенную границу. Действие современного Таможенного кодекса РФ, значительные изменения во внешней торговле, усложнение задач, возлагаемых Президентом РФ и Правительством РФ на таможенную службу, глобализация экономики, возможность применения современных информационных технологий побуждают российскую таможенную службу изменять свои процедуры и правила проведения таможенного контроля с учетом происходящих перемен и определять стратегию таможенного контроля исходя из системы мер оценки рисков.

Объектом исследования в дипломной работе определены технические средства таможенного контроля, как части таможенной инфраструктуры России.

Предметом изучения стали процессы использования технических средств таможенного контроля при процедурах таможенного контроля и их влияние на качественную организацию таможенного дела.

Для проведения исследования была поставлена цель – определить современное состояние, проблемы использования и направления дальнейшего развития технических средств таможенного контроля.

Поэтому задачами исследования выделены:

* определение круга проблем, связанных с организацией таможенного контроля и развитием таможенной системы России;
* анализ используемых современных технических средств таможенного контроля;
* изучение взаимосвязи развития таможенной инфраструктуры и организации таможенного дела в РФ.

В современных условиях Федеральная таможенная служба, с одной стороны, должна обеспечивать интересы государства в сфере внешней торговли, противодействовать угрозам национальной безопасности, а с другой - создавать благоприятные условия для участников внешнеэкономической деятельности. Данные принципы заложены в Концепции развития таможенных органов РФ до 2010 года. Сейчас завершается первый этап ее реализации, в рамках которого совершенствовалась российская законодательная база в области таможенного дела и, соответственно, таможенное администрирование.

С 2008 года начался новый этап модернизации таможенной системы России, который в основном охватывает вопросы развития таможенной инфраструктуры: строительство, модернизацию, использование новых технических средств таможенного контроля.

Работа состоит из введения, трёх глав и заключения. При написании работы использованы современные информационные материалы из официальных источников: сайт ФТС РФ, информационная система «Консультант +», статьи из журнала «Таможня».

Таким образом, в работе отражаются проблемные вопросы и современные требования ко всей таможенной системе России с акцентом на развитие таможенной инфраструктуры, которая позволяет повысить качество таможенных услуг.

1. **Таможенная инфраструктура России**

**1.1 Характеристика таможенной инфраструктуры и подходы к её развитию**

Таможенная служба на современном этапе функционирует как многоотраслевая финансово-экономическая система, в то же время, она решает сложную задачу оптимального сочетания мер по обеспечению стратегических интересов государства, а также интересов участников внешнеэкономических связей.

В 2008 году удалось достичь значительных результатов в совершенствовании таможенного оформления и таможенного контроля, развитии передовых информационных технологий, внедрении в практику работы современных технических средств и технологий таможенного контроля. Так, уже 274 таможенных поста имеют необходимое техническое оснащение для электронного декларирования. В 2008 году с помощью данной передовой технологии было оформлено 2,5 тысячи электронных деклараций, что, как заметил глава ФТС России, конечно, «немного, но это направление будет развиваться», в том числе и через Интернет.[31]

Большое внимание уделялось и становлению принципиально нового направления таможенного контроля - созданию системы контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств при помощи инспекционно-досмотровых комплексов. Это направление будет и в 2009 году оставаться объектом пристального внимания руководства ФТС России. Ведь применение ИДК позволяет повысить эффективность таможенного контроля в пунктах пропуска и сократить время прохождения таможенных процедур. По итогам 2008 года в результате применения  
ИДК возбуждено более 1,5 тысячи дел об административном правонарушении и 55 уголовных. [31]

Однако несовершенство таможенной инфраструктуры в целом входит в противоречие с возрастающей сложностью и разнообразием задач внешнеэкономической деятельности. Как следствие этого - возникновение серьезных организационных и функциональных разрывов, диспропорций, конфликтов, экономических потерь, неэффективных действий по управлению таможенной службой. Все это отражается на качестве и оперативности таможенного обслуживания участников ВЭД, вызывает проблемы в выполнении заданий по наполнению доходной части   
госбюджета, создает предпосылки для нарушения таможенных правил и увеличение числа преступлений.

Российская таможенная инфраструктура не способна сегодня по ряду причин качественно и быстро обслуживать экспортно-импортные потоки грузов, обеспечить должный уровень безопасности страны. И связано это, в первую очередь, с тем, что большинство объектов по своим оперативным и физическим характеристикам не приспособлены к развертыванию на их базе современных информационных и информационно-коммуникационных технологий, что затрудняет применение новых форм и способов таможенного контроля и таможенного оформления товаров.

В настоящее время необходимо кардинально решать проблему взаимоотношений таможни и бизнеса, касающуюся применения и использования объектов таможенной инфраструктуры, особенно на границе.

Сложившаяся ситуация с таможенной инфраструктурой и географией расположения таможенных органов негативно сказывалась и сказывается на качестве таможенного оформления и таможенного контроля, представляющих два процесса, влияющих в итоге на собираемость платежей в бюджет государства. Определение потребного количества объектов таможенной инфраструктуры, требований, предъявляемых к этим объектам, порядка их размещения и эксплуатации невозможно без глубокой научной проработки, экономической оценки планируемых мероприятий. В целях безопасности и упрощения торговли приоритетной задачей становится глубокий анализ и детальная проработка положений концепции обустройства таможенной территории России. В этой связи возникает потребность в разработке новых методических инструментариев оценки состояния, развития и применения объектов таможенной инфраструктуры в целях повышения эффективности внешнеэкономической деятельности. Решение названных проблем имеет важное государственное значение.

В ходе модернизации таможенная служба столкнулась с необходимостью методологической и методической проработки общих проблем совершенствования таможенной службы, а также проблем развития таможенной инфраструктуры.

Принципы развития таможенной инфраструктуры заложены в Концепции развития таможенных органов РФ до 2010 года.

В реализации задач и функций таможенной службы важную роль играет таможенная инфраструктура как подсистема, создающая необходимые условия для осуществления эффективной таможенной деятельности.

Если исходить из семантического значения слова «инфраструктура», то в экономическом значении таможенную инфраструктуру следует понимать как все то, что находиться ниже основной деятельности. Структуру таможенного дела можно представить следующим образом: основная (производственная) и инфраструктурная (обеспечивающая условия основной деятельности) сферы. Таможенная инфраструктура включает в себя международную, государственную, региональную, отраслевую, инфраструктуру частных лиц.

Для эффективного выполнения приказов, распоряжений, инструкций ФТС РФ необходим принципиально иной уровень развития таможенной инфраструктуры. Это относится ко всем основным составляющим элементам инфраструктуры: таможенным объектам, которые должны создавать необходимые условия для функционирования таможенных органов; средствам, которые должны обеспечивать выполнение таможенных процедур и обработку информации о ходе их выполнения, а также к социальной сфере, которая должна обеспечивать приемлемые социальные условия деятельности сотрудников таможенных органов.

Таможенная инфраструктура в качестве деятельности создает и обеспечивает не только жизненно важные условия для основной таможенной деятельности, она создает «свою долю дохода» в экономической деятельности таможенной системы,

* во-первых, участвуя в качестве инструмента в системе таможенных сборов и таможенных платежей (технические средства таможенного контроля);
* во-вторых, в качестве определенного элемента технологического процесса (компьютеризация, связь, транспорт);
* в-третьих, в качестве необходимого условия (ангары, навесы, досмотровые ямы и т.д.).

Удельный вес таможенной инфраструктуры в объеме таможенных платежей и таможенных сборов, перечисляемых в государственный бюджет, составляет от 30 до 46% по разным таможенным органам. При устойчивых экономических связях и загруженности таможенных постов в пределах 90-100% и при соответствии таможенной инфраструктуры общемировым стандартам этот показатель увеличивается в 1,3-1,5 раза.[37]

Концепция развития таможенных органов Российской Федерации (далее - Концепция) определяет основные цели, задачи и направления развития таможенных органов, является основой для разработки программ и планов развития таможенных органов Российской Федерации на среднесрочную и долгосрочную перспективу.

Необходимость концептуального подхода к развитию таможенной инфраструктуры, как части таможенного дела РФ, сложилась в связи с рядом нерешенных проблем, среди которых:

* Слабо развитые торгово-логистических технологий.
* Не развитая система информирования таможенных органов РФ о ценообразовании, торгово-промышленной специализации в зарубежных странах, мировых тенденциях в разделении труда.
* Неэффективное осуществление контроля за товарами после их выпуска в обращение на таможенной территории Российской Федерации (контроль на основе методов аудита).
* Недостаточное осуществление информационно-аналитического обеспечения правоохранительной деятельности таможенных органов Российской Федерации.[8]

Наличие указанных проблем приводит к снижению эффективности таможенного администрирования, недобросовестной конкуренции, проникновению недоброкачественных импортных товаров на российский рынок и другим негативным явлениям.

Применение информационных технологий в деятельности таможенных органов Российской Федерации будет осуществляться с учетом положений Концепции использования информационных технологий в деятельности федеральных органов государственной власти до 2010 года. Данные технологии позволят улучшить показатели эффективности деятельности таможенных органов Российской Федерации, создать систему комплексного учета и анализа участников внешнеторговой деятельности, уменьшить субъективизм при принятии решений должностными лицами таможенных органов Российской Федерации. С помощью информационных технологий будет также осуществляться информационно-аналитическое обеспечение правоохранительной деятельности в таможенной сфере.[8]

Кроме того, предусматривается внедрение новых информационно-технических средств и средств программного обеспечения, модернизация уже действующих, развитие ведомственной интегрированной телекоммуникационной сети таможенных органов Российской Федерации, совершенствование автоматизированных систем таможенного оформления и контроля, внедрение единой автоматизированной информационной системы контроля за вывозом товаров с таможенной территории Российской Федерации, повсеместное внедрение электронных способов обмена информацией с другими контролирующими органами и таможенными органами иностранных государств, с участниками внешнеторговой деятельности.

Выбранные ориентиры развития таможенных органов Российской Федерации, основанные на информационных технологиях и в основном совпадающие с принципами деятельности таможенных служб ведущих стран мира, определение четких и понятных правил таможенного оформления, базирующихся на международных конвенциях и рекомендациях, позволили за прошедшие годы создать правовую и организационную базу деятельности таможенных органов Российской Федерации.

Тем не менее в настоящее время таможенные органы Российской Федерации еще находятся в стадии активного институционального развития, которое происходит с учетом предстоящего присоединения Российской Федерации к Всемирной торговой организации, изменения объемов пассажиро- и товаропотоков, повышения интенсивности внешнеэкономической деятельности регионов страны, роста потребностей транспортных организаций, экспортеров и импортеров.

С 2008 года начался II этап (2008-2010 и последующие годы) Концепции, направленный на строительство и обустройство объектов таможенной инфраструктуры. Применение межведомственных информационных ресурсов позволит организовать работу таможенных органов по принципу «одного окна» и «одной остановки». Финансовое обеспечение будет осуществляться за счет средств федерального бюджета и иных средств.[8]

Развитие современной таможенной инфраструктуры позволит:

* уменьшить время, затрачиваемое участниками внешнеторговой деятельности на таможенные формальности;
* увеличить пропускную способность пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации за счет ввода в эксплуатацию новых и модернизации существующих пунктов пропуска;
* обеспечить внедрение единых стандартов и правил таможенного администрирования, повысить качество обеспечения деятельности участников внешнеторговой деятельности, применить унифицированные таможенные документы и декларирование в электронной форме, что в итоге приведет к сокращению административных расходов;
* содействовать реализации торговой политики с учетом социально-экономических и инвестиционных задач.
  1. **Технические средства таможенного контроля как часть таможенной инфраструктуры**

Все элементы инфраструктурного обеспечения деятельности таможенной службы можно разделить на три большие группы [46]:

1. Таможенные объекты, которые создают условия для функционирования таможенных органов, помещения товаров под таможенные режимы, а также обслуживания пассажиров. Это материально-техническая база таможенных органов:

* административные здания;
* пункты пропуска и перехода;
* терминалы;
* склады различных типов, в том числе склады временного хранения;
* магазины беспошлинной торговли;
* транспортные средства;
* объекты специального назначения;
* зоны таможенного контроля на вокзалах, в аэропортах, морских портах и др.

1. Системы, средства и виды деятельности, обеспечивающие осуществление таможенных процедур, передачу информации о ходе этого процесса и полученных результатов. Это информационно-техническая инфраструктура:

* технические средства таможенного контроля (ТСТК);
* технические средства таможенной экспертизы;
* технические средства таможенной связи;
* Единая автоматизированная информационная система (ЕАИС) ГТК России;
* системы контроля за нарушением таможенных режимов;
* системы контроля за репатриацией валютной выручки и др.

1. Социальная инфраструктура, предназначенная для создания материальных, бытовых, культурных и других социальных условий воспроизводства жизнедеятельности кадров таможенных органов и организаций. Данная инфраструктура должна способствовать удовлетворению потребностей в различных услугах непроизводственного характера в целях повышения профессиональной подготовки, уровня жизни и всестороннего развития работника таможенных органов. [46]

В целях сокращения времени проведения таможенного контроля и повышения его оптимизации и эффективности таможенными органами, согласно статьи 388 ТК РФ «Использование технических средств при проведении таможенного контроля» могут использоваться технические средства, перечень и порядок применения которых определяются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области таможенного дела, т.е ФТС РФ. Используемые технические средства должны быть безопасны для жизни и здоровья человека.[5]

Высокая результативность контроля достигается комплексным применением технических средств на каждом конкретном участке таможенного контроля, будь-то ручная кладь и багаж пассажиров и транспортных экипажей, контроль средне- и крупногабаритных грузовых отправок и отдельно следующего багажа, контроль международных почтовых отправлений, или всех видов транспортных средств международного сообщения. Причем при таможенном контроле каждого вида перемещаемых объектов в соответствии с технологическими схемами организации таможенного контроля должны применяться те или иные специфические виды ТСТК. Хорошее знание оперативно-технических возможностей ТСТК, современных методик и способов их применения, овладение практическими навыками работы с ними – все это в значительной степени обеспечивает высокий профессиональный уровень таможенного контроля, начиная с обоснованного начисления пошлины и до выявления предметов контрабанды.

Технические средства таможенного контроля – это комплекс специальных технических средств, применяемых таможенными службами непосредственно в процессе оперативного таможенного контроля всех видов перемещаемых через государственную границу объектов с целью выявления среди них предметов, материалов и веществ, запрещенных к ввозу, вывозу, или не соответствующих декларированному содержанию.

Главная задача технических средств – дистанционный контроль с помощью формируемых техническим средством наборов информации, сигналов.

Преимуществами ТСТК являются:

* Сокращение времени таможенного контроля;
* Возможность контроля транспортных средств;
* Возможность выявления закамуфлированных предметов;
* Возможность не вскрывать объект таможенного контроля и получать полную информацию об объекте.

Целью применения технических средств является установление соответствия содержимого объекта данных декларирующих в документах, а так же выявления среди них материалов, предметов и веществ, запрещенных к ввозу (вывозу) на (с) территории РФ.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | Сущность операций, выполняемых таможенными органами |
|  |  |  |
| Направления применения технических средств таможенного контроля |  | устанавливаются достоверность и подлинность документов, представленных на перемещаемые объекты |
|  |  |
|  | определяется соответствие описания товаров и транспортных средств данным, приведенным в декларирующих документах («верифицирование») |
|  |  |
|  | проверяется в оперативных условиях правильность классифицирования товаров согласно положениям ТН ВЭД |
|  |  |
|  | уточняются сумма начисления таможенных пошлин, взимания налогов, платежей, т.е. подтверждается обеспечение соблюдения законодательства о таможенном деле |
|  |  |
|  | уточняются статистические данные, т.е. подтверждается обеспечение соблюдения законодательства и международных рекомендаций статкомитета ООН о формировании данных внешней торговли |
|  |  |
|  | уточняются данные валютного контроля, т.е. подтверждается обеспечение соблюдения валютного законодательства |
|  |  |
|  | осуществляется поиск тайников и сокрытых вложений в контролируемых объектах |

Рис. 1 Основные направления использования технических средств при проводимом должностными лицами таможенных органов таможенном контроле

Классификация ТСТК, представленна на рисунке 2.

Функционально-целевая классификация ТСТК соответствует решению конкретных задач, возникающих при осуществлении разных форм таможенного контроля, и включает семь условно самостоятельных, но взаимосвязанных классов.

В первом классе технических средств таможенного досмотра, поиска и опробования можно выделить два подкласса: технические средства таможенного досмотра и технические средства таможенного поиска тайников и сокрытых вложений. [36] Отличие между этими подклассами состоит в способе обнаружения предметов ТПН.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | |  | |  | | Технические средства таможенного контроля | | | | | | | | |  | |  | |  |  |
|  |  | |  | |  | |  |  | |  | | |  | |  |  | |  | |  |  |
| 1 класс  ТС  таможенного досмотра, поиска и опробования | | | |  | | 3 класс  ТС  контроля массы (веса), объёма (количества) товаров | | | | |  | 5 класс  ТС  таможенного оформления и таможенного контроля | | | | |  | | 7 класс  ТС  дистанционной оперативно-технической инспекции | | |
|  |  | |  | |  | |  |  | |  | | |  | |  |  | |  | |  |  |
|  | |  | 2 класс  ТС оперативного визуального наблюдения | | | |  | | 4 класс  ТС контроля информации | | | | |  | | 6 класс  ТС  оперативно-технологических действий | | | |  |  |

Рис.2 Классификация ТСТК

К техническим средствам таможенного досмотраотносится техника, предназначенная для оптико-механического обследования объектов таможенного контроля и труднодоступных мест транспортных средств с целью выявления в них и их содержимом любых видов предметов ТПН и их признаков. Они нацелены на получение максимально возможной дополнительной информации о внутреннем содержании и. строении объектов.

Технические средства таможенного поиска(локационная, досмотровая рентгеновская техника) используются для проведения непрерывной последовательной проверки объектов таможенного контроля на содержание в них тайников, сокрытых вложений конкретных видов предметов ТПН. Эта техника основана на регистрации исходящего от объекта контроля пассивного или активного сигнала обнаружения, характерного для предмета искомого типа.

Второй класс ТСТК предназначен для выполнения функции оперативного визуального наблюдения за действиями находящихся в таможенных зонах лиц, представляющих оперативный интерес, с целью выявления их противоправного поведения, установления несанкционированных контактов с другими лицами, в том числе и с сотрудниками таможенной службы.

Третий класс технических средств применяется для контроля массы (веса), объема (количества) перемещаемых товаров и главным образом отдельных видов стратегически важных сырьевых товаров.

Четвертый класс ТСТК призван обеспечивать контроль информации, содержащейся на различных видах носителей, перемещаемых через таможенную границу, с целью выявления в них материалов, запрещенных к такому перемещению,

К пятому классу ТСТК относятся технические средства, необходимые для таможенного оформления и контроля перемещаемых товаров, транспортных средств и таможенных документов, включая наложение на них соответствующих атрибутов таможенного обеспечения (средств идентификации).

Назначение шестого класса ТСТК - это обеспечение оперативно-технологических действий, операций, связанных:

* с оперативной диагностикой таможенных документов;
* с оперативной диагностикой товаров и потенциальных предметов ТПН, выявленных в результате таможенного досмотра содержимого объектов таможенного контроля;
* с оперативной классификацией товаров с целью их отнесения  
  к соответствующим классам, группам, позициям ТН ВЭД.

Первый подкласс шестого класса предназначен для оперативной диагностики таможенных документов, представленных для оформления перемещаемых через таможенную границу объектов, с целью выявления в них диагностических признаков полной или частичной материальной подделки — подчистки, химического травления, дописки, допечатки текстов, замены листов многостраничных документов и фотографий, вклейки элементов и фрагментов других документов, подделки оттисков печатей, штампов, реквизитов, подписей и др. К этому подклассу относится также аппаратура для проверки валюты.

Подкласс технических средств классификации товаров предназначен для проверки достоверности оперативной классификации товара. Отсутствие практической возможности инструментальной классификации значительной части товаров, входящих в товарную номенклатуру, непосредственно на участках таможенного контроля вызывает необходимость привлечения для этого аппаратурно-технологических возможностей таможенных лабораторий, для чего при досмотре проводятся отбор проб товаров и назначение таможенных экспертиз.

Седьмой класс ТСТК предназначен для дистанционной оперативно-технической инспекции различного вида объектов таможенного контроля, в процессе которой осуществляются интроскопия объектов (в том числе крупногабаритных, с помощью ИДК), дистанционный контроль объемов (количеств) отдельных видов стратегически важных сырьевых товаров и дистанционное выявление среди них возможных конкретных видов предметов ТПН.

В каждом конкретном случае решаются определенные задачи, требующие особого технологического подхода и технического оснащения.

Таможенный контроль товаров и транспортных средств в пределах территориального моря и внутренних вод Российской Федерации, а также на территории, прилегающей к таможенной границе, проводится с использованием морских (речных) и воздушных судов таможенных органов.

Порядок использования морских (речных) и воздушных судов таможенных органов для целей таможенного контроля устанавливается Правительством Российской Федерации в соответствии с ТК РФ.[5] Так в Южном таможенном управлении используется судно ТС-100 проекта Меркурий-12432. В 1997 году на причале Морского вокзала порта Новороссийск на только что зачисленном в штат Новороссийской таможни судне ТС-100 проекта Меркурий-12432 был торжественно поднят флаг таможенных органов РФ. Это высокоскоростное судно водоизмещением 100 регистровых тонн изготовлено из алюминиево-магниевого сплава, оснащено двумя двигателями в 10 000 лошадиных сил, что дает возможность развивать скорость до 50 узлов в час. «Меркурий» вооружен огневым комплексом «Корд» (12,7 мм). Таким образом, морские рубежи России получили нового надежного стража.

На борту обычно находятся 20 человек: 14 членов экипажа и 6 инспекторов досмотровой группы, для которых предназначена дежурная шлюпка типа «Зодиак». Судно укомплектовано современной навигационной аппаратурой, спутниковой электронно-картографической системой, УКВ и КВ радиостанциями, а также специальными приборами, способными обнаружить и идентифицировать любую быстроходную маломерную цель в радиусе 40 морских миль. Экипаж «Меркурия» патрулирует Черное море от мыса Железный Рог до реки Псоу.[29]

В своей повседневной деятельности личный состав ТС-100 взаимодействует с пограничными сторожевыми кораблями Черноморско-Азовского погрануправления береговой охраны ФСБ России и Новороссийской военно-морской базы. Помимо борьбы с таможенными правонарушениями и пресечения контрабанды на морскую службу ФТС России возложены функции по охране биоресурсов в исключительной экономической зоне и внутренних водах. В 2001 году на базе Новороссийской таможни прошли первые совместные учения авиации и морской техники Южного таможенного управления и Северо-Кавказского регионального погрануправления по задержанию судна нарушителя таможенного законодательства РФ. Неоднократно экипаж ТС-100 достойно представлял морскую службу ФТС России перед различными иностранными делегациями, а также представителями таможенных ведомств Германии, Франции, Норвегии, США. Высокую выучку и профессиональные действия морские таможенники показали в мероприятиях, проводимых во время заседания Совета руководителей таможенных служб государств-участников ЕврАзЭС и СНГ в июне 2007 года на базе Южного таможенного управления.

И все же основная задача «Меркурия» - охрана морских рубежей России, и с этой задачей экипаж судна успешно справляется на протяжении всех 10 лет своей работы. Вот лишь несколько примеров:

* В августе 2003 года совместно с оперативными подразделениями Южного таможенного управления и СОБРа были проведены мероприятия по недопущению ухода за границу теплохода «Анди» (флаг Грузии). Таким образом была пресечена попытка незаконного вывоза в Турцию 1 319 кубометров древесины стоимостью около миллиона рублей.[29]
* В июне 2006 года личным составом ТС-100 совместно с подразделением СОБРа Сочинской таможни был пресечен несанкционированный уход теплохода «Эрке» (флаг Турции). Через два часа после получения команды от руководства Южного таможенного управления ТС-100 прибыл на внешний рейд порта Сочи. В отношении теплохода были произведены предупредительные маневры, в результате иностранный капитан был вынужден направить судно обратно к причалам Сочинского порта. В ходе досмотра на борту «Эрке» таможенники обнаружили предметы контрабанды на общую сумму более 2,5 миллиона рублей.[29]

Наиболее трудными для таможенного досмотра всегда являлись и являются крупногабаритные объекты: легковые и грузовые автомашины, контейнеры, трейлеры, железнодорожные вагоны и т.п. Физический досмотр содержимого транспортных средств связан с необходимостью выполнения целого комплекса трудоемких и длительных разгрузочно-погрузочных работ, наличия специально выделенных для этого площадок, выделения дополнительной штатной численности персонала таможни и служб портов и т.п., что практически делает возможным только единичный выборочный досмотр этих объектов. Кроме того, по этим же причинам также выборочно досматриваются и сами транспортные средства, их конструкционные узлы, которые потенциально могут использоваться (и практика это подтверждает) в качестве тайников для сокрытия предметов контрабанды.[42]

Для решения этой проблемы в мировой таможенной практике в последние годы разработаны и внедрены в эксплуатацию специальные технические комплексы для таможенного контроля, получившие название инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК).Их основная оперативно-техническая функция - визуализация содержимого крупногабаритных объектов и отождествления находящихся там материалов, предметов и веществ с материалами, предметами и веществами, зафиксированными в таможенных декларациях и иных товаросопроводительных документах.

Однако для успешной практической реализации такого рода задач необходимо решить ряд достаточно сложных организационных, эксплуатационных и технических проблем.

Как известно, информацию о внутреннем строении предметов, их содержимом можно получить методом интроскопии («просвечивания»). Техническая реализация интроскопии достаточно толстых и плотных объектов (контейнеров, трейлеров, больших объемов грузов) требует применения мощных источников рентгеновского и гамма-излучения, (энергией до 10 МэВ и более), способных просвечивать до 400 и более миллиметров стали. Такие генераторы уже давно и успешно применялись в других отраслях науки и техники. Однако при таких энергиях излучения традиционные способы обеспечения радиационной безопасности обслуживающего комплекс персонала, применяемые на менее мощных таможенных рентгеновских аппаратах, здесь подойти не могли, так как свинцовая защита при этом теряет свою эффективность. Просвечивание в условиях реально существующих технологий таможенного контроля (на складах, контейнерных площадках и автостоянках, где практически постоянно присутствует обслуживающий и технический персонал) должно осуществляться в специально построенных зданиях, выполненных в так называемых «тяжелых» стенах, обеспечивающих выполнение существующих санитарных норм.[42]

Кроме того, должны быть технически проработаны также конструкции высокочувствительных приемных детекторных систем, эффективно регистрирующих как мощные потоки ионизирующего излучения, так и обладающих одновременно достаточной чувствительностью для получения качественных теневых картин, а также методики и способы компьютерной обработки видеоизображения. Необходимо также обеспечить возможность транспортировки контейнеров и транспортных средств для обеспечения их перемещения в процессе «просвечивания» мимо источников ионизирующего излучения в виде конвейерной ленты или подвижной платформы.

К настоящему времени уже накоплен определенный опыт эксплуатации инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК построены и работают в Англии, Германии, Франции, Израиле, КНР и других странах), намечаются тенденции дальнейшего развития. И, прежде всего, с точки зрения их месторасположения и внедрения новых технологий таможенного контроля.[42]

Использование технических средств при проведении таможенного контроля позволяет обследовать труднодоступные места товаров и транспортных средств, а также приводит к значительным снижениям трудозатрат и времени таможенного контроля.

Для визуального наблюдения за оперативной обстановкой в зонах таможенного контроля используется аппаратура радиолокационного типа, совмещенная с техническими средствами оптического или оптико-телевизионного наблюдения, работающими в условиях любой видимости; оптическая дальномерная аппаратура (моно- и стереотрубы, морские бинокли, инфракрасные наблюдательные приборы, телекамеры и др.). Что же касается проверки таможенных документов и атрибутов таможенного обеспечения, то таможенные органы могут использовать оптические увеличительные приборы (лупы с подсветкой, микроскопы) ультрафиолетовые и инфракрасные. Таможенные органы могут использовать и различные вспомогательные технические средства - источники питания, зарядные устройства, приборы взвешивания, измерительные приборы и приборы дозиметрического контроля.

Таможенный контроль должен занимать немного времени. Обычно в пунктах пропуска нормативное суммарное время таможенного контроля одного человека, его документов и багажа исчисляется десятками секунд, поэтому необходимо, чтобы используемые ТСТК обладали такими характеристиками, которые обеспечивают выполнение этих нормативов. Условия применения ТСТК обязаны также обеспечивать безопасность здоровья и жизни человека и сохранность товаров. В связи с этим особыми свойствами ТСТК являются оперативность и безопасность. Последняя характеристика подтверждается санитарно-эпидемиологическими заключениями Госсанэпиднадзора России.

Особенность работы сотрудников таможенных органов состоит в том, что таможенный контроль часто производится на открытом воздухе, причем в любую погоду. Работающие в этих условиях ТСТК должны быть надежными и простыми в эксплуатации, что обеспечивается их особой конструкцией.

Таможенные органы могут использовать различные технические средства, использование которых зависит от целей и задач таможенного контроля.

**2. Влияние ТСТК на совершенствование таможенных процедур**

**2.1 Современные требования к процедуре таможенного контроля**

Современным общепринятым механизмом организации таможенного контроля является система управления рисками. Еще в 2005 году начал создаваться «зеленый сектор» субъектов ВЭД, в отношении которых возможно проведение таможенного контроля не в полном объеме. Всего сюда включено 120 организаций.[30]

Благодаря СУР с начала 2004 года к 2009 году удалось уменьшить долю партий досматриваемых товаров с 80 до 10 процентов, повысив при этом эффективность досмотра.

В 2006 году ФТС России начата разработка новой автоматизированной системы контроля таможенного транзита с учетом ее взаимодействия с NCTS стран Европейского сообщества. Ее внедрение в таможенных органах началось с 2008 года. К перспективным шагам, способствующим ускорению таможенных процедур и развитию внешнеэкономической деятельности является введение с 2007 года ЕАД, внедрение ИДК на пунктах пропуска, применение специальных упрощенных таможенных процедур, введение в будущем института уполномоченного грузополучателя, создание особых экономических зон.

В целях реализации новых подходов в работе таможенных органов Российской Федерации необходимо осуществить следующие мероприятия по совершенствованию таможенного администрирования:

* обустройство государственной границы Российской Федерации;
* создание современных складских таможенно-логистических терминалов;
* размещение таможенных органов Российской Федерации только в помещениях, являющихся федеральной собственностью;
* развертывание сети стационарных и передвижных инспекционно-досмотровых комплексов;
* внесение изменений в Таможенный кодекс Российской Федерации и иные нормативные правовые акты с учетом анализа правоприменительной практики и изменений, вносимых в международные стандарты;
* внедрение новых информационно-технических средств обеспечения деятельности таможенных органов Российской Федерации;
* создание единой межведомственной автоматизированной системы сбора, хранения и обработки информации при осуществлении всех видов государственного контроля, в том числе сопряжение баз данных налоговой службы и таможенных органов Российской Федерации;
* создание операционного центра для обработки информации и принятия решений;
* совершенствование технологии формирования и ведения данных таможенной статистики в соответствии с международными стандартами;
* усиление таможенного контроля после выпуска товаров в обращение на таможенной территории Российской Федерации (осуществление контроля на основе методов аудита).[8]

Реализация функций таможенных органов Российской Федерации при таможенном оформлении будет осуществляться в соответствии с нормами международных договоров по таможенным вопросам и на основе международных стандартов качества (по типу серии ISO), являющихся международным эталоном для создания и оценки систем качества, путем вовлечения участников внешнеторговой деятельности в процесс подготовки проектов законодательных и иных нормативных правовых актов в таможенной сфере, создания механизма передачи части неосновных операций, выполняемых таможенными органами, саморегулируемым организациям.

Для реализации этих подходов планируется в приоритетном порядке использовать возможности таможенных режимов, предварительное информирование и электронное декларирование, систему управления рисками, основанную на многофакторном анализе сведений о внешнеторговой сделке и представляющую собой комплексный механизм воздействия на процессы таможенного контроля посредством минимизации рисков, а также единую межведомственную автоматизированную систему сбора, хранения и обработки информации при осуществлении всех видов государственного контроля в сочетании с контролем на основе методов аудита и системного взаимодействия с налоговой службой и другими контролирующими органами. Внедрение электронного обмена информацией с другими контролирующими органами позволит внедрить принципы «одного окна» (однократное предоставление информации о пассажирах и товарах) и «одной остановки» (интегрированный государственный контроль).

Важным направлением является проведение мероприятий, которые позволят включить данные таможенной статистики в единый государственный информационно-статистический ресурс Российской Федерации.

Предполагается создание в структуре таможенных органов Российской Федерации операционного центра для обработки информации и принятия решений, главной задачей которого будут непрерывный мониторинг всей поступающей информации, ее анализ с использованием системы управления рисками и выдача оперативных ориентировок таможенным органам Российской Федерации для целевого применения методов выборочного таможенного контроля, обеспечивающих своевременное реагирование на угрозы, связанные с нарушением таможенного законодательства Российской Федерации.

В рамках указанных направлений развития таможенных органов Российской Федерации предполагается осуществить разделение работы с документооборотом и с товаропотоком исходя из международной практики в сочетании с предварительным информированием и электронным декларированием, которые должны обеспечить ускорение таможенных процедур, а также контроль за информацией о товарах в необходимом и достаточном объеме. Данное направление предполагает применение электронного (безбумажного) документооборота, что позволит создать условия для внедрения упрощенных таможенных процедур, применяемых исходя из репутации участников внешнеторговой деятельности.

Предполагается использование применяемых в ряде развитых стран мира технологий по типу интегрированного управления и контроля на границе, основанных на единой информационной системе правоохранительных и контролирующих органов, что позволит совмещать в пунктах пропуска документальный контроль за товарами, перемещаемыми через государственную границу Российской Федерации, а также улучшить качество производимого досмотра таких товаров. В результате это позволит создать благоприятные условия пересечения пассажирами границы и перемещения через нее товаров, сократить время ее прохождения, снизить издержки, увеличить объем товаропотока, содействовать реализации торгово-логистических технологий «от двери к двери», «точно в срок» и «под ключ». Высокий уровень качества указанных таможенных процедур будет обеспечен благодаря применению системы управления качеством каждой отдельной таможенной операции.[8,26,38]

В 2008 году в приходную часть бюджета было перечислено 4 694,5 миллиарда рублей, то есть более 50 процентов всех доходов администрируется ФТС России. Эта сумма составила 101,79 процента от установленного задания, и по сравнению с 2007 годом она больше на 44,27 процента или на 1 440,6 миллиарда рублей.[31]

Прошедший год был очень важным и с точки зрения того, что в 2008 году таможенные органы приступили к реализации второго и заключительного этапа Концепции своего развития, позволяющего сформировать современную основу для обеспечения экономических интересов страны и создать благоприятные условия для внешней торговли. Подготовлен проект Стратегии развития Федеральной таможенной службы России до 2020 года. Составной частью Стратегии станет Концепция таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе. Одним из первых шагов по ее практической реализации стал комплекс мероприятий по реорганизации таможенных органов Московского региона. В дальнейшем будет осуществлен вывод таможенного оформления из Санкт-Петербурга в Ленинградскую область. Как подчеркнул руководитель ФТС России, несмотря на определенные опасения со стороны некоторой части участников ВЭД, Концепция будет реализовываться по плану.

В 2008 году удалось достичь значительных результатов в совершенствовании таможенного оформления и таможенного контроля, развитии передовых информационных технологий, внедрении в практику работы современных технических средств и технологий таможенного контроля. Так, уже 274 таможенных поста имеют необходимое техническое оснащение для электронного декларирования. В 2008 году с помощью данной передовой технологии было оформлено 2,5 тысячи электронных деклараций, что, как заметил глава ФТС России, конечно, «немного, но это направление будет развиваться», в том числе и через Интернет.[31]

Большое внимание уделялось и становлению принципиально нового направления таможенного контроля - созданию системы контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств при помощи инспекционно-досмотровых комплексов. Это направление будет и в 2009 году оставаться объектом пристального внимания руководства ФТС России. Ведь применение ИДК позволяет повысить эффективность таможенного контроля в пунктах пропуска и сократить время прохождения таможенных процедур. По итогам 2008 года в результате применения  
ИДК возбуждено более 1,5 тысячи дел об административном правонарушении и 55 уголовных.[31]

В режиме эксперимента на многостороннем автомобильном пункте пропуска Бурачки была реализована новая технологическая схема пропуска по принципу «одного окна». Новая технология, предусматривающая исключение дублирования функций и действий контрольных органов за счет минимизации времени проведения контроля, значительно увеличила пропускную способность пункта пропуска. По итогам эксперимента Государственная пограничная комиссия приняла решение о его распространении на другие МАПП, и в конце ноября новые правила контроля на границе были утверждены Правительством РФ.

Также в 2008 году использовалась еще одна передовая технология, а именно - предварительное информирование таможенных органов о ввозимых товарах и транспортных средствах до пересечения ими таможенной границы РФ. Большая работа проведена по реализации проекта по предварительному информированию с Комиссией Европейских сообществ (КЕС). Так были согласованы состав передаваемых данных, технология их приема и использования российскими таможенными органами, технические и организационные аспекты информационного взаимодействия. С начала Правоохранительная деятельность таможенных органов характеризовалась в 2008 году высокими показателями обеспечения экономической безопасности государства, выявления правонарушений в таможенной сфере, блокирования устойчивых каналов контрабанды, уверенным пресечением попыток незаконного перемещения рез таможенную границу РФ товаров и транспортных средств. Приоритетным направлением явилось выявление и пресечение незаконного перемещения через таможенную границу леса и продуктов переработки древесины, продукции топливно-энергетического комплекса, морских биоресурсов, товаров народного потребления, произведенных в странах Юго-Восточной и Западной Азии, фальсифицированной и контрафактной продукции, объектов, представляющих культурную и историческую ценность.

В 2008 году возбуждено более 4,9 тысячи уголовных дел, что превысило показатель прошлого года на 10,7 процента. Общая стоимость задержанных таможенными органами РФ незаконно перемещенных через таможенную границу товаров и транспортных средств составила 13,5 миллиарда рублей. Размер неуплаченных таможенных платежей - 1,3 миллиарда рублей. Особое внимание уделялось борьбе с контрабандой наркотиков. Из незаконного оборота изъято более 3,4 тонны наркотических средств, психотропных и сильнодействующих веществ, в том числе свыше 777 килограммов героина, более 127 килограммов кокаина, 262 килограмма гашиша, около 107 килограммов опия, более.275 килограммов марихуаны. Пресечены попытки незаконного перемещения через таможенную границу России свыше 9 тонн прекурсоров.[31]

Возбуждено 83,7 тысячи дел об АП. По результатам рассмотрения около 58,3 тысячи дел вынесены постановления о назначении наказаний в виде административного штрафа на сумму 9,96 миллиарда рублей. Конфисковано по решению суда товаров на сумму более одного миллиарда рублей.[31]

В 2008 году по материалам подразделений собственной безопасности таможенных органов возбуждено 746 уголовных дел, из них 492 - по преступлениям коррупционной направленности. При этом особо подчеркивалось, что большая часть преступлений коррупционной направленности, совершающих в таможенной сфере, выявляется именно подразделениями собственной безопасности. На протяжении последних пяти лет этот показатель составлял свыше 80 процентов, в 2008 году - 92 процента (в 2007 году - 84).[31]

За 2008 год была проведена значительная работа по совершенствованию законотворческой деятельности, издано более 800 нормативных правовых актов ФТС России, включая четыре административных регламента по исполнению государственных функций. По-прежнему проблемной остается практика рассмотрения судами дел по требованиям, предъявляемым к таможенным органам. Почти половину указанных дел таможенные органы ежегодно проигрывают. Так, в 2008 году из 9,8 тысячи таких дел проиграно 4,7 тысячи. При этом основными категориями проигранных дел являются дела об оспаривании постановлений таможенных органов о привлечении к административной ответственности и дела по спорам, связанным с корректировкой таможенной стоимости товаров. На эти категории приходится почти 75 процентов проигранных дел, и одной из причин, по которым проигрываются такие дела, являются нарушения, допущенные должностными лицами таможенных органов.[31]

В 2008 году на очередной ежегодной сессии Совета WСО по итогам конкурса национальных таможенных администраций по борьбе с контрафактной продукцией таможенная служба Российской Федерации названа лучшей среди таможенных служб 174 государств-членов WСО. И это не случайно, потому что в ушедшем году таможенные органы РФ успешно продолжали работу по защите прав интеллектуальной собственности. По состоянию на первое января 2009 года в таможенном реестре объектов интеллектуальной собственности насчитывалось 1,3 тысячи товарных знаков, при этом 350 из них были внесены в 2008 году. Было выявлено и признано судами контрафактным и 10 миллионов единиц продукции. Особым объектом для таможенных органов станет защита Олимпийской и Паралимпийской символики в рамках специального соглашения с оргкомитетом «Сочи 2014».[31]

Необходимо усилить взаимодействие с Федеральным агентством по обустройству государственной границы РФ (далее – ФА), а для этого синхронизировать работу над новой ФЦП, которая будет определять совместную деятельность ФТС РФ и ФА до 2016 года.

Анализ различных форм таможенного контроля в условиях модернизации таможенных органов, а также характеристики преступлений, расследование которых отнесено к компетенции таможенных органов, позволяют выделить две группы и шесть типов взаимосвязанных оперативных задач, требующих применения технических средств.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Задачи должностных лиц таможенных органов, требующие применения технических средств | | |
| контрольно-поисковые группы |  | аттестационные группы |
| Охранительные задачи: |  | Регулятивные задачи: |
| Досмотрово-поисковые |  | Оперативная диагностика |
|  |  |  |
| Контрольные |  | Оперативная классификация перемещаемых через таможенную границу товаров |
|  |  |  |
|  |  | Идентификация товаров и транспортных средств |
|  |  |  |
|  |  | Таможенное опробование товаров и предметов |

Рис.3 Задачи должностных лиц таможенных органов, требующие применения технических средств

1) Охранительные задачи контрольно-поисковой группы.

1.1 Досмотрово-поисковые, включающие поиск, досмотр и обнаружение при досмотре:

- тайников и сокрытых вложений;

- предметов контрабанды и нарушений таможенных правил.

1.2 Контрольные, включающие:

- таможенное наблюдение;

- контроль массы (веса), объема и количества перемещаемых товаров;

* контроль носителей аудио- и видеоинформации;
* контроль атрибутов таможенного обеспечения (средств идентификации).

2)Регулятивные задачи аттестационной группы*.*

2.1 Оперативная диагностика:

* перемещаемых через таможенную границу товаров и предметов; - таможенных документов и атрибутов таможенного обеспечения (средств идентификации);
* таможенных правонарушений и контрабанды.

2.2 Оперативная классификация перемещаемых через таможенную границу товаров.

2.3 Идентификация товаров и транспортных средств.

2.4 Таможенное опробование товаров и предметов.

Технические средства таможенного досмотра и поиска применяются для решения группы охранительных оперативных задач, которые могут одновременно использоваться как с целью досмотра, так и поиска (например, досмотровая рентгеновская техника).

Однако поисковые технические средства нацелены главным образом на поиск и обнаружение тайников и сокрытых вложений.

Подробно о применении ТСТК непосредственно в ЮТУ и других таможенных органах рассмотрим в следующих частях работы.

**2.2 Анализ использования технических средств таможенного контроля**

Эффективный таможенный контроль в условиях все возрастающего грузопотока невозможен без решения инфраструктурной проблемы, в первую очередь без строительства и оснащения пунктов пропуска.

Поисково-досмотровые технические средства должны обеспечивать возможность выявления факта наличия тайника внутри объекта досмотра, в котором могут находиться предметы ТПН (не диагностируя их фактическое существо), или факта сокрытия определенного предмета от таможенного контроля (также четко не диагностируя его фактическое существо). Установление того и другого факта требует проведения в дальнейшем более детального досмотра объекта в том месте, где обнаружен тайник или сокрытое вложение, изъятия обнаруженного предмета и проведения дальнейших процедурных (аттестационных) действий, предусмотренных нормативно-технологическими документами (опробование, диагностика, классификация, идентификация).

Поисковые технические средства позволяют также установить наличие предметов ТПН по присущим этим предметам уникальным физическим или иным свойствам, отличным от свойств всех других окружающих их предметов (свойств среды). Например, ДРМ выявляются по наличию повышенного фона ионизирующего излучения, который может быть связан только с ними. Срабатывание сигнала тревоги у поисковых технических средств требует проведения более тщательного досмотра.

Технические средства таможенного досмотра весьма разнообразны: от простейшего досмотрового инструмента до интроскопической техники.

Простейшими техническими средствами могут быть наборы досмотровых инструментов для вскрытия товарных упаковок, приспособления для демонтажа узлов автотранспортных средств и т.д. Они применяются при физическом досмотре самых различных объектов таможенного контроля.

Технические средства: оптико-механического и телевизионного обследования труднодоступных мест применяются для всех объектов таможенного контроля при проведении физического и выборочного досмотра. Сюда входят наборы досмотровых щупов и зеркал, фонари, эндоскопы, телевизионные системы.

Специальные меточные средства используются главным образом при физическом и выборочном досмотре автотранспортных средств для увеличения его эффективности и производительности. К ним относятся наборы флюоресцирующих в ультрафиолетовом (УФ) излучении веществ со средствами их нанесения, а также переносные УФ-осветители, позволяющие их определять.

Технические средства локации предназначены длявыявления тайников и сокрытых вложений в насыпных и наливных грузах. Такие грузы, находящиеся в транспортных средствах, практически не поддаются досмотру никакими другими техническими средствами. Эти технические средства применяются при выборочном и физическом досмотрах. Сюда относится радиолокационная аппаратура подповерхностного зондирования.

Особый вид составляют технические средства, применяемые для контроля разнообразных объектов с помощью просвечивания ионизирующими лучами. Лучами являютсяинтроскопические (инспекционные) досмотровые комплексы (ИДК), в том числе досмотровая рентгеновская техника. Они используются для выборочного и сплошного контроля.

Группа (подкласс) технических средств поиска конкретных объектов подразделяется по видам предметов ТПН. В их основе лежат различные научно-технические принципы и методы исследования вещества (например, дистанционные и контактные).

Научно-технические методы дистанционного поиска предметов и веществ можно разделить на две большие группы: пассивные и активные.

Если предмет поиска находится внутри объекта контроля (досмотра), то для его обнаружения (установления) можно применить оба метода. При этом используют регистрацию и обработку исходящего от предмета поиска сигнала обнаружения, который может быть самой разнообразной природы (электромагнитное, тепловое, ионизирующее излучения, акустический (звуковой) сигнал, пары вещества и т.д.). Главное, чтобы он был характерным (диагностирующим), т.е. с максимальной достоверностью свидетельствовал о наличии в объекте досмотра предмета искомого типа.

К поисковому техническому средству одновременно поступают сигналы от всего объекта, т.е. в том числе и от тех предметов, которые не относятся к предметам поиска. Блок обработки как активной, так и пассивной поисковой аппаратуры предназначен для того, чтобы выделить «чистый» сигнал обнаружения на фоне других (мешающих) сигналов. Современные научные принципы обработки и выделения сигналов обнаружения позволяют это делать достаточно уверенно.

Задача таможенного наблюденияпредполагает выявление, установление и фиксацию фактов противоправного поведения конкретных физических лиц непосредственно в зонах таможенного контроля с помощью технических средств визуального наблюдения. Однако она не включает функцию визуального наблюдения в интересах службы таможенной охраны.

Основные объекты, подлежащие визуальному наблюдению, — это залы ожидания пассажиров, таможенного контроля и оформления, помещения «комплектовки» багажа пассажиров, проходы в таможенную зону, складские помещения и территории, площадки таможенного досмотра транспортных средств и грузов, стоянки ожидания автотранспортных средств, места расположения задержанных объектов (грузов, машин), пассажирские и грузовые причалы судов заграничного плавания и др. В зависимости от поставленной цели, места и условий наблюдения оперативная задача включает визуальное наблюдение внутренних зон таможенного контроля (помещений) и открытых таможенных территорий.

Решение подзадачи визуального контроля внутренних таможенных зон предполагает применение замкнутых телевизионных систем наблюдения.

Аппаратура должна обеспечивать регистрацию наблюдаемой оперативной обстановки во всей ее динамике, с документированием места и времени записи изображения и возможности звукозаписи («наговора») необходимого пояснительного текста оперативным сотрудником, а также возможность одновременного выведения визуальной информации на один видеомонитор с нескольких телекамер.

Контрольный пункт, где устанавливаются оконечные видеоконтрольные устройства, должен организовываться в непосредственной близости от контролируемых участков для обеспечения возможности быстрого реагирования на неожиданно острое изменение оперативной ситуации.

Решение подзадачи визуального наблюдения открытых таможенных территорий также может осуществляться с помощью аппаратуры визуального наблюдения, однако применяемые телевизионные камеры должны обладать высокой чувствительностью, чтобы обеспечивать возможность наблюдения в условиях низкой освещенности контролируемых зон.

Задача визуального наблюдения удаленных таможенных территорий, например причалов судов, акваторий портов и др., может решаться с помощью различных оптических приборов многократного увеличения: полевых и морских биноклей, стереотруб, а также различных приборов ночного видения военного назначения.

Товары — основные объекты таможенного контроля, но главными среди них для России являются: стратегически важное минеральное сырье: сырая нефть, продукты переработки нефти, углеводородное сырье (бензол, стирол, фенол), природный газ, электроэнергия, металлы (драгоценные, цветные, щелочные, щелочно-земельные и редкоземельные), сырье для их производства, сплавы, металлические порошки, полуфабрикаты, прокат цветных металлов, деловая древесина, пиломатериалы, продукция целлюлозно-бумажной промышленности, а также азотные и фосфорные минеральные удобрения, пшеница, этиловый неденатурированный спирт, рыба и морепродукты, необработанные алмазы и другие драгоценные материалы.

Перечисленные объекты различаются по своей природе, а также физическим и химическим свойствам, но имеют один общий декларируемый показатель, подлежащий обязательному контролю, - количественную характеристику (вес или объем).

Способы перемещения этих товаров через таможенную границу различны. Например, нефть, нефтепродукты и газ могут транспортироваться как по международным магистральным трубопроводам, так и в наливных емкостях (цистернах, танках судов). Дистанционное получение информации об объемах этих товаров требует нестандартного технического решения.

Трубопроводный транспорт наиболее проблематичен и сложен с точки зрения обеспечения эффективного фактического таможенного контроля. Это объясняется тем, что трубопроводы работают в непрерывном цикле, а коммерческий учет, диагностика энергоресурсов по поставщикам, потребителям и экспортерам производятся на приемосдаточных пунктах, расположенных, как правило, за пределами таможенной территории России.

В настоящее время таможенный контроль экспорта энергоресурсов осуществляется не по факту, а только документально, на основании представляемых получателем документов, сверяемых с декларированными данными.

Задача контроля энергоресурсов, экспортируемых трубопроводным транспортом, должна сводиться к применению специальных технических средств, позволяющих производить дистанционные измерения расхода нефти и нефтепродуктов, например ультразвуковых расходомеров с накладными (на трубопровод) излучателями и приемниками.

При таможенном контроле нефти, нефтепродуктов, газа, экспортируемых в транспортных емкостях по железной дороге, контроль их объемов (количеств) может быть осуществлен достаточно простым методом (в большинстве случаев мало используемым на практике) — взвешиванием каждой транспортной единицы и последующим сравнением полученных результатов с декларированными данными на нее. Для этого применяются различные по конструкции грузовые весы.

Таможенный контроль фактических объемов нефти и нефтепродуктов, перемещаемых на танкерных судах заграничного плавания, проводится на современном этапе непосредственно в процессе перекачки их из трубопроводов путем использования достаточно точных портовых приборов - расходомеров. Массу наливного груза определяют по объему, занимаемому грузом в танке, цистерне, и его плотности. Объем устанавливается при помощи замера «взлива», т.е. расстояния от поверхности до днища в заранее известной транспортирующей емкости либо замера пустоты, т.е. расстояния от поверхности до специальной отметки на замерных трубах (штоках) или в смотровых глазках.

Другой вид стратегически важного товара - электроэнергия, которая экспортируется по международным линиям электропередач. Природа и способы перемещения этого вида товара допускают техническую возможность контроля объемов электроэнергии на узлах путем регулярного считывания и проверки показаний достаточно точных профессиональных приборов энергетиков через определенные промежутки времени.

Таможенный контроль объемов и количеств иных видов важных сырьевых товаров - металлов, руд и концентратов, продукции целлюлозно-бумажной промышленности, удобрений, пшеницы и др. - осуществляется с помощью транспортных или грузовых приборов взвешивания.

Оперативные действия по наложению и контролю атрибутов (средств) таможенного обеспеченияявляются очень важным этапом таможенного контроля перемещаемых через границу объектов. Она сводится как к наложению таможенных отметок в виде печатей, штампов, личных подписей ответственных таможенных лиц на соответствующие таможенные, товаросопроводительные и иные документы, так и к контролю их подлинности, к постановке контрольных таможенных устройств в виде пломб, запорно-пломбировочных приспособлений и маркерных носителей в виде клейких лент с таможенной символикой, наносимых на товары, грузовые отсеки транспортных средств, прошедших таможенный контроль, и установлению их целостности, исключающей факт их криминального вскрытия.

Цель применения таможенных отметок на документах - удостоверение факта прохождения таможенного контроля конкретным товаром или транспортным средством в сопровождающих его документах и документах, необходимых отправителю (получателю), перевозчику и др.

К сожалению, применяемые в России атрибуты таможенного обеспечения не всегда в полной мере удовлетворяют требованиям защиты от подделки или незаконного вскрытия, поэтому структурные подразделения ФТС России постоянно проводят работу по улучшению их качества.

Цель и содержание таможенной диагностикизаключаются в распознавании (выявлении, различении и др.) сущности объекта таможенного контроля, определении его вида и назначения, установлении его различных свойств, а также возможных изменений состояния объекта в процессе его перемещения, хранения и воздействия на него криминальных и других причин и условий.

Диагностика как таможенная процедура (действие) имеет исключительно важное значение, поскольку это основной этап аттестации товара и фактически всего комплекса мероприятий по таможенному оформлению и контролю товаров.

В результате проведения таможенной диагностики решаются следующие задачи:

* распознавание вида и установление назначения объекта таможенного контроля;
* выявление характерных признаков и свойств, позволяющих отнести объект к определенной групповой принадлежности (разделу ТН ВЭД, классу, группе);
* определение состояния контролируемого объекта.

При решении диагностических задач не требуется оценка большого количества характерных особенностей контролируемого объекта. Напротив, число их должно быть ограничено оптимальным количеством. Так, например, для распознавания минерального сырья, металлов не обязательно определять всю гамму диагностических признаков, материальными носителями которых являются различного рода физические, химические, технические свойства и признаки. Достаточно определить химический состав и кристаллографические свойства (параметры кристаллической решетки), чтобы с уверенностью установить вид материала (камня, металла). Не всегда эти признаки должны быть существенными (природными), они могут быть второстепенными (несущественными). Необходимо, чтобы они хорошо проявлялись, были информативными и достаточно стабильными и не изменялись длительное время при обычных условиях бытования.

Известно, что каждый объект обладает индивидуальными диагностическими признаками, отличными как от других объектов, так и от окружающей их среды. Существенные различия физико-химической природы естественных и искусственных объектов, их внешнего вида и состояния, состава и структуры требуют (как и в случае с поисковыми средствами) создания и применения особых способов  
диагностических исследований в отношении конкретной группы,  
класса и вида таможенных объектов.

Применяемые способы и средства различаются по научно-техническому принципу, положенному в их основу, по конструктивным особенностям, по способу применения и по условиям эксплуатации, что требует от таможенников определенных теоретических знаний и необходимого практического опыта в использовании этих способов и средств, а также знания и соблюдения основных норм и правил по технике безопасности и охране труда и т.д.

Таможенная диагностика представляет собой сложившейся процесс научно-практического познания, подчиняется определенным закономерностям, которые предусматривают поэтапное (стадийное) изучение характерных признаков объекта с целью его достоверного и всестороннего исследования. При диагностировании учитываются как объективные свойства, так и субъективные признаки. Основная задача заключается в том, чтобы их знать, уметь выявить и правильно охарактеризовать и классифицировать (разделить).

Таможенную диагностику (так же, как досмотр и поиск) можно проводить с помощью бесконтактных (дистанционных) и контактных методов, органолептических и инструментальных способов неразрушающего контроля.

Органолептический способ основан на использовании знания предметов контроля и органов чувств для распознавания их диагностических свойств и признаков. Таможенник может воспользоваться при этом мысленным образом подлинных объектов, запечатленных в его памяти, что является результатом его энциклопедических знаний, профессионального опыта и навыков, а также в случае необходимости методом сравнения с образом аналогичных объектов.

Инструментальный способ основан на определении конкретных параметров физико-химических свойств с помощью инструментально-аналитических средств, например ТСТК.

Инструментальные методы также подразделяются на контактные и дистанционные, причем последние, в свою очередь, делятся на пассивные и активные.

Предмет распознавания (диагностики) находится как в самом объекте (в его внешнем виде, назначении, свойствах), так и на его поверхности, отображающей ею дефектное состояние. Для их обнаружения (выявления) бесконтактные и контактные методы используют регистрацию исходящих от диагностических признаков сигналов соответствия, которые могут быть самой разнообразной природы: в виде теневой картины внешнего облика объекта при его просвечивании, электромагнитного, теплового, звукового, ионизирующего излучения, физических или химических параметров, запаховых, вкусовых особенностей и т.д. Главное, чтобы этот сигнал хорошо улавливался, был максимально информативным и легко расшифровывался.

Результаты определения диагностических признаков, получаемых с помощью контактных методов, наиболее объективны и достоверны, поскольку эти методы, как правило, заимствованы из других отраслей науки и техники, где прошли хорошую практическую апробацию.

Среди ограничительных условий для тех и других методов следует отметить соблюдение безопасности лиц, их применяющих, и сохранность самих объектов. Поэтому основные требования, предъявляемые к диагностическим техническим средствам, — безопасность, информативность, простота конструкции, надежность, экспрессность и удобство эксплуатации, особенно в оперативных условиях.

Особое внимание в 2008 году уделялось реализации мероприятий ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2003-2010 годы)». В рамках федеральной адресной инвестиционной программы в 2008 году было выделено более 10 миллиардов рублей на проектирование и строительство 37 АПП и 11 стационарных ИДК, строительство и реконструкцию 28 служебно-производственных зданий, производственных баз и комплексов и других. Освоение выделенных финансовых средств составило 99,5 процента. [31]

Южная граница обустраивается все более интенсивно, особенно в последние 2-3 года. Если до настоящего времени на юге было построено и введено в строй шесть современных автомобильных пунктов пропуска (Нижний Зарамаг, Яраг-Казмаляр, Ново-Филя, Куйбышево-2, Новошахтинск, Гуково).

Таблица 1

Перечень автомобильных пунктов пропуска в зоне действия ЮТУ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование | Ввод в эксплуатацию |
| 1 | Нижний Зарамаг | до 2007 года |
| 2 | Яраг-Казмаляр | до 2007 года |
| 3 | Ново-Филя | до 2007 года |
| 4 | Куйбышево-2 | до 2007 года |
| 5 | Новошахтинск | до 2007 года |
| 6 | Гуково | до 2007 года |
| 7 | МАПП Весело-Вознесенка | до 2009 года |
| 8 | Волошино | до 2009 года |
| 9 | Донецк | до 2009 года |
| 10 | Матвеев Курган | до 2009 года |
| 11 | МАПП Тагиркент-Казмаляр | до 2009 года |
| 12 | ДАПП Гарах | до 2009 года |
| 13 | МАПП Адлер | до 2009 года |
| 14 | Верхний Ларс | до 2009 года |
| 15 | ДАПП Чертково | по постоянной схеме |
| 16 | МАПП Куйбышево | по постоянной схеме |

В период до 2008 года в соответствии с Федеральной целевой программой «Государственная граница Российской Федерации (2003-2010 годы)» осуществлялось строительство и ввод в эксплуатацию по постоянной схеме 8 автомобильных пунктов пропуска: на российско-украинской границе -МАПП Весело-Вознесенка, Волошино, Донецк, Матвеев Курган, на российско-азербайджанской - МАПП Тагиркент-Казмаляр, ДАПП Гарах, на российско-грузинской - МАПП Адлер и Верхний Ларс. Автомобильные пункты пропуска ДАПП Чертково и МАПП Куйбышево (граница с Украиной), не вошедшие в ФЦП, будут обустроены по постоянной схеме в рамках выполнения указания Президента Российской Федерации от 10.04.2006 г.[44]

В ФТС России проведена работа по формированию концепции создания системы таможенного контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств. Данная концепция необходима для принятия решений по оснащению таможенных органов ИДК, их размещению на территории Российской Федерации, выработке штатной структуры таможенных органов, оснащенных ИДК, организации их применения и эксплуатации.

В результате анализа технологий применения ИДК различных типов, а также с учетом задач, стоящих перед таможенными органами Российской Федерации, сформированы технические требования к ИДК в различных вариантах исполнения: стационарные (с энергетикой 8-9 МэВ), легковозводимые (перебазируемые) с энергетикой 5-6 МэВ и мобильные (с энергетикой 2,5-4 МэВ).[42]

Стационарный рентгеновский досмотровый комплекс (СРДК) представляет собой специально построенное здание, в котором имеется досмотровый тоннель, а также все необходимые для работы персонала помещения. Досмотровый тоннель СРДК защищен толстыми бетонными стенами от выхода наружу высокоэнергетичного рентгеновского излучения, применяемого для просвечивания. Практика показала целесообразность строительства СРДК на территории крупных морских портов, аэропортов, автопереходов и железнодорожных пунктов пропуска. Несмотря на то, что общая стоимость строительства СРДК высока, но по предварительным данным в этих условиях они окупаются в течение очень короткого промежутка времени.

Легковозводимые ИДК, в отличие от стационарных, имеют модульную конструкцию как самого здания комплекса, так и рентгеновской аппаратуры. Время сборки-разборки такого комплекса, то есть перемещения его на новое место работы, составляет 3-14 дней (в зависимости от степени блочности его конструкции).[42]

Однако максимальной гибкостью применения для решения оперативного задач среди модификаций инспекционно-досмотровых комплексов обладают мобильные рентгеновские досмотровые системы (МРДС). Зачастую стационарная установка инспекционно-досмотровых систем нецелесообразна. Именно поэтому использование мобильных рентгенотелевизионных досмотровых систем является идеальным решением. Время развертывания такой системы из походного состояния в рабочее составляет от 15 минут до 1 часа. Среди МРДС существует разделение на низкоэнергетические, среднеэнергетические и высокоэнергетические, последние из которых пока еще находятся в стадии проработки.

Для решения оперативной задачи досмотра полностью загруженных контейнеров и транспортных средств предназначены среднеэнергетические МРДС. Модели среднеэнергетических МРДС предлагаются многими ведущими производителями рентгеновских систем. Так, рентгенотелевизионная мобильная установка «НСV-Моbi1е» фирмы «Smiths Heimann» способна за час пропускать до 25-30 грузовиков. Система полностью независима, не требует внешней инфраструктуры и готова к использованию по назначению на любой территории, имеющей площадку 30 х 50 м. Проверка происходит на месте без вскрытия контейнера, с помощью рентгеновского просвечивания досматриваются полностью груженые автомобили и контейнеры для выявления возможных контрабандных вложений, оружия, взрывчатых веществ, наркотиков, людей и т.д. Применение системы занимает немного времени и требует малого числа операций. Простой в эксплуатации интерфейс пользователя обеспечивает проведение анализа изображения и проверку сопровождающих документов.

Инспекционно-досмотровые комплексы могут исполняться также в различных модификациях по требованию заказчика: с перемещением контейнера либо транспортного средства относительно приемоизлучающей системы, или с перемещением приемоизлучающей системы относительно транспортного средства с системами транспортирования в виде транспортных тележек и др. К модификациям можно также отнести ИДК для контроля железнодорожных составов и авиационных контейнеров.[42]

Согласно плану действий ФТС России по реализации Концепции развития таможенных органов РФ, мероприятия по оснащению таможенных органов Российской Федерации ИДК предусматривают развертывание в пунктах пропуска 72 инспекционно-досмотровых комплексов, в том числе на автомобильных пунктах пропуска - 24, морских (речных) - 10, воздушных - 10, железнодорожных - 6, а также мобильных ИДК - 22. Из них 17 ИДК (11 комплексов на автомобильных пунктах пропуска и 6 -в крупнейших морских портах) планируется в рамках Федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации (2003-2010 годы)».[8,42]

Таблица 2

Перспективы применения инспекционно-досмотровых комплексов и их структура по видам транспорта к 2010 году

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Расположение по специализациям пунктов перехода | Количество ИДК, ед. | Удельный вес, % |
| автомобильные | 22 | 26,50 |
| морские | 6 | 7,23 |
| воздушные | 8 | 9,64 |
| мобильные | 47 | 56,63 |
| всего | 83 | 100,00 |

В середине 2007 года на вооружение Ростовской таможни поступил первый в России мобильный ИДК. До 2010 года пункты пропуска ЮТУ планируется оснастить еще 9-ю мобильными и 13-ю стационарными комплексами.[44]

К 2010 году в таможенных органах должно работать уже 83 ИДК: 22 в автомобильных пунктах пропуска, 6 в морских, 8 в воздушных, а также 47 мобильных комплексов.[44]

Недостаточное развитие инфраструктуры таможенных органов, прежде всего в части технического оснащения пунктов пропуска, не только препятствует международной торговле, но и угрожает национальной безопасности страны, значительно осложняет оперативную обстановку на границе и создает предпосылки к совершению «таможенных» правонарушений и преступлений.

За период 2006-2008 годов в деятельности Федеральной таможенной службы произошли значительные изменения. Новый алгоритм таможенного дела определен Концепцией развития таможенных органов, основными направлениями деятельности ФТС России и критериями эффективности работы таможенных органов, утвержденными Правительством Российской Федерации. Целью принимаемых мер является, прежде всего, повышение уровня администрирования, основывающегося на безусловном соблюдении требований государственного контроля внешнеэкономических связей с одновременным максимальным содействием внешней торговле.

В арсенале таможенников начали появляться современные технические средства таможенного контроля, которые помогают выявлять наркотические средства, взрывчатые вещества, оружие и боеприпасы в багаже физических лиц и в транспортных средствах. Сейчас в регионе эксплуатируются передвижные рентгенаппараты конвейерного типа, переносные рентгеновские комплексы «Шмель», сканеры скрытых полостей «Ватсон», другие виды сканирующей и анализирующей техники. Но этого все же недостаточно.[44]

Сегодня в регионе назрела острая необходимость в оснащении таможенных органов и пограничных подразделений ФСБ России радиолокационными станциями для обнаружения движущихся транспортных средств вне зоны визуального наблюдения как в дневное, так и в ночное время.

Реализация обозначенных проектов в ближайшей перспективе позволит решить следующие задачи:

* достичь оптимального времени, затрачиваемого на проведение таможенного контроля, и повысить его эффективность;
* увеличить пропускную способность автомобильных пунктов пропуска, оснащенных инспекционно-досмотровыми комплексами;
* сократить время на выполнение таможенных формальностей в пунктах пропуска по оформлению и контролю крупногабаритных грузов до 15 минут;
* эффективно выявлять и предотвращать контрабанду наркотиков, взрывчатых веществ, оружия и иных предметов таможенных правонарушений.

В ходе исследования выявлены следующие проблемы, касающиеся эффективности развития таможенного дела в ЮТУ, а также применения современных средств таможенной инфраструктуры, особенно оснащения таможен техническими средствами таможенного контроля:

* значительный ущерб российской экономике наносят незаконное перемещение и недостоверное декларирование товаров, «сращивание» участников внешнеэкономической деятельности с преступным сообществом;
* неудовлетворительная ситуация сложилась по фактам крупной системной контрабанды;
* коррупционные проявления, которые сопровождают контрабандную деятельность;
* недостатки в производстве дел по административным правонарушениям;
* рост числа приостановленных уголовных дел;
* недостаточное оснащение пунктов пропуска современными информационно-техническими средствами таможенной инфраструктуры.

В ЮТУ активно пытаются решить данные проблемы, поэтому задачами на 2009 год выделены следующие направления:

* развитие новых информационных технологий;
* укрепление служебной и исполнительской дисциплины в таможенных органах;
* размещение инспекционно-досмотровых комплексов и их эффективное использование;
* в преддверии вступления России во Всемирную торговую организацию необходимо усиление работы подразделений таможенной инспекции;
* в связи с Олимпиадой-2014 в Сочи основная нагрузка по ее таможенному обеспечению ляжет на южнороссийских таможенников, и уже сейчас не только ФТС России, но и ЮТУ необходимо начать конструктивную работу, чтобы на должном уровне организовать таможенное оформление и таможенный контроль товаров и транспортных средств на стадии строительства олимпийских объектов и соблюдение таможенных правил участниками и гостями Олимпиады.

**3. Направления развития технических средств таможенного контроля**

* 1. **Мобильные инспекционно-досмотровые комплексы – оптимальный вариант развития тстк**

Максимальной гибкостью применения для решения оперативных задач среди модификаций ИДК обладают мобильные ИДК (МИДК). Зачастую стационарная установка инспекционно-досмотровых систем нецелесообразна. Именно поэтому использование мобильных рентгенотелевизионных досмотровых систем является идеальным решением. Время развертывания такой системы из походного состояния в рабочее составляет от пятнадцати минут до одного часа. С точки зрения энергетики излучения среди МИДК существует разделение на низкоэнергетические, среднеэнергетические и высокоэнергетические.

Началом внедрения МИДК в России можно считать эксплуатацию в интересах МВД России мобильной низкоэнергетической инспекционно-досмотровой установки «SilhouetteScan Mobile 300» (энергия излучения 300 кэВ), поставленной и введенной в эксплуатацию в 2001 г. ЗАО «Техно-С.Петербург». Преимуществом данных систем являются повышенная производительность и возможность обслуживания одним сотрудником, однако они имеют невысокое значение глубины проникновения  
излучения в объект - по стали не более 50 мм.

Для решения оперативной задачи досмотра полностью загруженных контейнеров и транспортных средств предназначены среднеэнергетические и высокоэнергетические МИДК. Модели данного типа предлагаются ведущими производителями рентгеновских систем.

В 2002 г. была проведена опытная эксплуатация инспекционно-досмотрового комплекса НСV-Моbilе с энергией линейного ускорителя 2,5 МэВ на многостороннем автомобильном пункте пропуска «Брусничное» Северо-Западного таможенного управления. Результаты опытной эксплуатации за пять месяцев 2002 г. признаны положительными: за данный период наработано 172 часа, проинспектировано 359 единиц транспортных средств. Из них операторами ИДК были обнаружены подозрительные объекты в 46 случаях. Технические характеристики и возможности данного ИДК, заявленные фирмой-производителем, получили практическое подтверждение.[43]

В 2006 г. началось оснащение ИДК пунктов пропуска через Государственную границу РФ, расположенных в регионе деятельности Южного таможенного управления. Начало практической эксплуатации ИДК можно связать с поставкой в Ростовскую таможню в мае 2006 г. первого мобильного ИДК, приобретенного на средства федерального бюджета, выделенные ФТС России для оснащения техническими средствами.

С точки зрения эксплуатационных и технических параметров - это совершенно новая, усовершенствованная модель рентгенотелевизионной мобильной установки «НСV-Моbilе», выпущенная концерном «Smiths Heimann Gmbh», которая способна, по данным производителя, пропускать за час до 25-30 грузовиков. «НСV-Моbilе» смонтирован на базе шасси автомобиля Меrсеdеs, что позволяет быстро перемещать комплекс для целей таможенного контроля. В работе системы, помимо общеизвестных транспортных средств, используются высококачественные компоненты (генератор, оборудование кондиционирования воздуха и т. д.) и оборудование, оптимально обеспечивающее множество дополнительных принадлежностей. Электроника имеет собственную систему обогрева, которая поддерживает оптимальную температуру и работает в условиях российской зимы.

Комплекс полностью автономен - не требует внешней инфраструктуры, работая от установленного на нем дизель-генератора, но позволяет провести подключение ик стационарным системам электроснабжения.

Проверка происходит на месте без вскрытия контейнера, с помощью рентгеновского просвечивания досматриваются (независимо от плотности его укладки) полностью груженые автомобили и контейнеры для выявления возможных контрабандных вложений, оружия, взрывчатых веществ, наркотических средств и т. д. А новая конструкция манипулятора придает системе большую гибкость в использовании: для проведения работ не требуется значительного пространства, система готова к использованию по назначению на любой территории, имеющей ровную площадку 30 X 50 м с поперечным уклоном не более 3%.

Уникальность комплекса в его технических характеристиках. Машина весит 23 т, что в полтора раза легче предыдущей установки. Все системы (однокорпусный дизайн и сканер, смонтированный на автомобиле) работают на пневматике и электричестве, а не на различных видах масел, что позволяет существенно сократить время развертывания (менее 15 мин), увеличить скорость движения до 85 км/ч и маневренность. Мощность линейного ускорителя, равная 3,8 МэВ (ширина рентгеновского пучка 2 мм), позволяет рассмотреть в самом центре полностью загруженного транспортного средства замаскированный опасный груз. Система обладает проникающей способностью по стали до 270 мм.[43]

Максимальный размер проверяемого объекта:

* ширина - до 2,8 м;
* высота - до 4,5 м;
* длина (для грузовых автомобилей) - от 18 до 27 м в соответствии с требованиями по зоне безопасности.

Особое значение имеет система радиологической безопасности, которая:

* гарантирует постоянную защиту операторов, водителей и пассажиров внутри и вокруг системы НСV-Моbilе;
* обеспечивает включение/выключение устройств рентгеновского излучения;
* дает световую и звуковую индикацию наличия рентгеновского излучения;
* обеспечивает соответствие дозы радиации за пределами зоны ограниченного доступа требованиям для общественной зоны.

Транспортное средство снабжено всеми предупредительными сиренами, такими как мигающие лампы, сигнализация обратного хода и т. д.

Для анализа полученного изображения используются современные компьютеры и программное обеспечение. Практическое применение компьютерной системы требует мало времени и малого числа операций. Простой в эксплуатации интерфейс пользователя обеспечивает проведение анализа изображения и проверку сопровождающих документов. Оператор комплекса с помощью заранее введенных настроек яркости и контрастности, адаптированных к областям с разной поглощающей способностью, видит на экране монитора груз, находящийся внутри объекта, и может сделать вывод о его физической природе, например, металлический ли это предмет или изготовленный из пластмассы. Также оператор имеет возможность масштабирования объекта путем увеличения области изображения.

Таким образом, использование такого комплекса позволяет эффективно применять форму дистанционного неразрушающего контроля грузов, что означает контроль без вскрытия упаковки товара.

С появлением МИДК на посту Морской порт Восточный ДВТУ появилась возможность проводить проверку товаров без вскрытия контейнера, что, в свою очередь, позволило значительно ускорить процесс прохождения грузов, снизить сроки осмотра товаров, которые бы потребовались при применении других форм таможенного контроля, дало возможность принятия оперативных решений о дополнительных формах таможенного контроля, а также, в зависимости от номенклатуры и направления перемещения товаров, обозначить приоритеты в проведении таможенного контроля.

По результатам применения МИДК с момента начала его работы выявлено более 46 административных правонарушений. С учетом общего количества возбужденных дел в Находкинской таможне, 54 процента которых были выявлены должностными лицами упомянутого поста, каждое седьмое дело -результат применения МИДК. Наиболее ярким примером из выявленных правонарушений было обнаружение в декабре 2008 года среди заявленных автозапчастей двух грузовых автомобилей японского производства: Hino Ranger 1995 года выпуска и Nissan Diesel Condor 1998 года, которые не были указаны в документах, предоставленных для оформления.

Достаточно высокие показатели эффективности стали возможны в результате проводимых структурными подразделениями таможни соответствующих аналитических мероприятий. Если с начала эксплуатации МИДК осматривались практически все группы товаров ТН ВЭД России, оформляемые постом, то в дальнейшем в целях совершенствования работы комплекса и повышения эффективности его применения было принято решение о привлечении к работе соответствующих структурных подразделений таможни.

Проведенный ОП-СУР таможни комплекс организационно-аналитических мероприятий в итоге позволил определить Перечни объектов и субъектов контроля с МИДК. Если в конце первой половины 2008 года охват МИДК товарных партий, рекомендованных Перечнем, составлял лишь 18 процентов, то во втором полугодии ежемесячно охватывалось более 60 процентов товаров Перечня.

В дальнейшем по данным Перечням постоянно производилась корректировка. В итоге полученные результаты позволили поставить на особый контроль товары, имеющие определенную степень риска: автомобильные колеса, шины, запасные части, мебель, строительные материалы, сантехника. Вопросы эффективности применения комплекса были поставлены на постоянный контроль с апреля, что позволило отслеживать обоснованность и целенаправленность принятия должностными лицами таможенного поста решений о проведении данных осмотров с МИДК и, как следствие, получить стабильность применения комплекса и рост соответствующих показателей. В настоящее время эффективность применения достигла 74 процентов от 12 процентов на начальном этапе. Если на первоначальном этапе эксплуатации в день осматривалось от 18 до 25 контейнеров, то в настоящее время данный показатель составляет уже 33-36.

До недавнего времени в работе комплекса было задействовано всего четыре должностных лица отдела таможенного досмотра, прошедших обучение в Санкт-Петербурге, которые трудились в пятидневном рабочем режиме. С ноября к работе приступило уже два экипажа, теперь МИДК переведен на сменный режим работы, что позволило значительно увеличить как качество исследований, так и объем осматриваемых товаров.

К концу года доля товарных партий, в отношении которых были выявлены подозрения и произведены таможенные досмотры, составляет 2,2 процента. В настоящее время положительно рассмотрен вопрос о создании в таможне отдела применения МИДК, задачами и функциями которого будут охвачены основные ключевые моменты, связанные с эффективностью использования комплекса в регионе ответственности таможни.

Для увеличения количества осматриваемого товара руководством таможни было направлено в ДВТУ предложение по установке и введению в действие стационарного ИДК. Он способен существенно увеличить пропускную способность, что будет способствовать еще большему сокращению времени проведения таможенного контроля и соответственно увеличивать объем сканированного товара.

Практика показывает целесообразность строительства стационарных ИДК на территории крупных морских портов, каким, без сомнения, является порт Восточный. Стационарный, в отличие от мобильного, оснащен двухпроекционной системой рентгеновского излучения, что позволяет получать информацию об изображении осматриваемых товаров в двух плоскостях - сбоку и сверху. Это обеспечивает еще более высокую эффективность обнаружения наркотических средств и взрывчатых веществ, оружия, взрывных устройств, а также других предметов таможенных правонарушений.

Накопленный Ростовской таможней опыт работы с МИДК, с помощью которого; было осмотрено более двух тысяч транспортных средств, показал, что при наличии достаточной штатной численности для обеспечения круглосуточной работы ИДК в пунктах пропуска эффективность его применения будет значительно увеличиваться.

Вместе с тем практика применения ИДК в таможенных органах, в частности Южного таможенного управления, позволила выявить ряд проблем как технического, и организационного характера.

В настоящее время таможне не предоставлен программный продукт, позволяющий проводить анализ получаемого рентгеновского изображения. Данное программное средство установлено исключительно на рабочих станциях МИДК. Поэтому, несмотря на возможность копирования указанной информации как на компакт-диски, так и на USB Flash-накопитель, функциональным подразделениям таможни представляется возможным проводить постконтроль осуществляемых таможенных осмотров с применением МИДК, а также использовать полученные изображения как источник дополнительной информации при основном таможенном оформлении.

Опыт работы должностных лиц Ростовской таможни на МИДК, находящихся в распоряжении Ростовской и Выборгской таможен, показал, что интерфейс программных средств на разных комплексах различен. Данное обстоятельство не позволит в дальнейшем выработать унифицированный регламент заполнения электронной регистрационной формы.

Функция сканирования товаросопроводительных документов, имеющаяся на МИДК, находящемся в распоряжении Выборгской таможни (на МИДК, находящемся в распоряжении Ростовской таможни, такая функция отсутствует), позволяет прикрепить к файлам изображения и электронной регистрационной формы отсканированное изображение максимум пяти листов документов. Учитывая тот факт, что товаросопроводительных документов, как правило, гораздо больше, данное ограничение не позволяет использовать функцию сканирования документов в полной мере.

Мобильный инспекционно-досмотровый комплекс позволяет получить рентгеновское изображение исключительно в одной проекции и не позволяет различать с помощью выделения разными цветами материалы, из которых изготовлены проверяемые товары и части проверяемых транспортных средств (такими возможностями обладают рентгеновские установки, применяемые для проверки сопровождаемого багажа, перемещаемого физическими лицами). Данное обстоятельство существенно ограничивает возможности комплекса в выявлении скрытых вложений.

К сожалению, организовать работу комплекса даже в режиме двенадцати часов в сутки ежедневно на постоянной основе на сегодняшний день не представляется возможным ввиду отсутствия необходимой штатной численности. На сегодняшний день таможенный осмотр с использованием МИДК осуществляют два должностных лица отдела таможенных процедур и таможенного контроля таможни - одно должностное лицо отдела контроля за таможенным транзитом и один работник автотранспортного отдела. При этом на данных лиц, помимо обязанностей по проведению таможенного осмотра с использованием ИДК, возложены должностные обязанности в соответствии с занимаемыми должностями, что не позволяет максимально эффективно использовать возможности ИДК. Привлечение к работе на комплексе должностных лиц таможенных постов, прошедших обучение и допущенных к эксплуатации МИДК, в настоящий момент не представляется возможным ввиду выполнения ими большого объема обязанностей по осуществлению таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств в пунктах пропуска.

При расчете штатной численности, необходимой для обеспечения эффективного функционирования МИДК, следует учесть, что в соответствии с п. 4 приложения 3 Порядка таможенного контроля товаров и автотранспортных средств с использованием МИДК в автомобильном пункте пропуска через Государственную границу РФ, утвержденного приказом ФТС России от 03.10.2007 № 1332, для обеспечения работы комплекса в состав экипажа должны входить четыре должностных лица таможенного органа. Кроме того, в соответствии с действующими нормативами продолжительность трудовой недели для лиц, осуществляющих свою трудовую деятельность в непосредственном взаимодействии с источниками ионизирующих излучений, не должна превышать 30 часов.

Существующая на сегодняшний день нормативная база, регламентирующая использование МИДК, представляет собой два Порядка, утвержденных приказами ФТС России от 12.01.2007 № 13 и от 30.10.2007 № 1332 [18, 19]. При этом утвержденные Порядки не позволяют полностью регламентировать действия должностных лиц при проведении таможенного контроля с использованием МИДК, а также учесть специфику использования комплекса в зависимости от конкретного пункта пропуска и оборудования самой установки. В то же время существующая правовая база не предусматривает использование МИДК при проведении таможенного контроля товаров и транспортных средств на внутренних таможенных постах, что делает такое применение невозможным, несмотря на имеющийся в Ростовской таможне положительный опыт.

Не всегда на территории пунктов пропуска через Государственную границу РФ можно выделить соответствующую площадку на полосе движения транспортных средств, въезжающих в РФ (осмотр транспортных средств, въезжающих в РФ, является приоритетным).

Среди предложений должностных лиц, осуществляющих эксплуатацию ИДК, в рамках выполнения утвержденной ФТС России технологии применения ИДК при таможенном контроле, направленных на оптимизацию работы, сокращение времени, более качественный и быстрый пропуск товаров через таможенную границу, можно выделить следующие [43]:

1. оснащение ИДК дополнительно ноутбуком для возможной подготовки текстовых документов, а также составления и распечатки акта таможенного досмотра (осмотра) товаров и транспортных средств, форма которого утверждена приказом ГТК России от 20.10.2003 № 1166;
2. доработка программы для операторов по анализу изображения и установка опции, позволяющей осуществлять автоматический перевод товаротранспортных и товаросопроводительных документов, составленных на иностранных языках;
3. оснащение рабочих мест операторов по анализу изображения дополнительной функцией, позволяющей получать визуальную информацию при распознавании материалов, показывать различные по атомному номеру материалы в разных цветовых оттенках и сопоставлять их с имеющимися установленными данными (шкалы) по конкретным материалам;
4. определение меры ответственности перевозчиков за причинение вреда устройству комплекса, в том числе в случае преднамеренного вывода из строя ИДК;
5. формирование штатной численности экипажей ИДК, обеспечивающей круглосуточный режим работы ИДК;
6. обеспечение постоянного и устойчивого функционирования создаваемого парка ИДК при условии соблюдения требований технической и эксплуатационной документации, которая предусматривает квалифицированное техническое обслуживание и ремонт, что возможно посредством специального обучения технического состава таможен порядку проведения технического обслуживания с выдачей сертификатов, а также путем создания регионального ремонтно-технического центра;
7. решение социальных вопросов для лиц, работающих на ИДК, в соответствии с законодательством РФ.

Таким образом, указанные согласно Плану действий ФТС России по реализации Концепции развития таможенных органов РФ меры позволят сократить сроки и финансовые затраты участников внешнеторговой деятельности на прохождение таможенных процедур (ведь один час простоя в очередях на границе - это дополнительно 0,04% к стоимости товара) и увеличить пропускную способность пунктов пропуска, а внедрение в практику работы таможенных органов ИДК позволит эффективнее противодействовать недостоверному декларированию товаров, повышению результативности борьбы с контрабандой, обеспечению высокой степени эффективности таможенного контроля.

**3.2 Проблемы и пути решения использования тстк**

В настоящее время значительно усилилось влияние таможенного регулирования как элемента государственного регулирования внешнеторговой деятельности на процессы международной интеграции российской экономики в международное экономическое пространство.

Расширение сотрудничества с международными экономическими и финансовыми институтами, общность интересов России и других государств при решении многих проблем в области международной безопасности, в том числе в сфере противодействия распространению оружия массового уничтожения, борьбы с международным терроризмом и торговлей наркотиками, острых экологических проблем, в частности проблем в области обеспечения ядерной и радиационной безопасности, обусловили появление новых задач, в решении которых должны участвовать таможенные органы Российской Федерации и которые предопределяют их дальнейшее развитие.

При развитии таможенных органов Российской Федерации, осуществляемом с учетом экономических преобразований и международной практики регулирования в области таможенного дела, необходимо учитывать особенности расположения Российской Федерации - значительную протяженность государственной границы, а также ее недостаточную техническую оснащенность в пунктах пропуска, необходимость организации сотрудничества в погранично-таможенной сфере с государствами, непосредственно граничащими с Российской Федерацией.

По данным таможенной статистики в 2008 году внешнеторговый оборот России составил 735,0 млрд.долларов США (с учетом данных о торговле с Республикой Беларусь) и по сравнению с 2007 годом увеличился на 33,2%, в том числе со странами дальнего зарубежья – 628,5 млрд.долларов США (рост на 34,0%), со странами СНГ – 106,5 млрд.долларов США (рост на 29,0%). (рисунок 4)

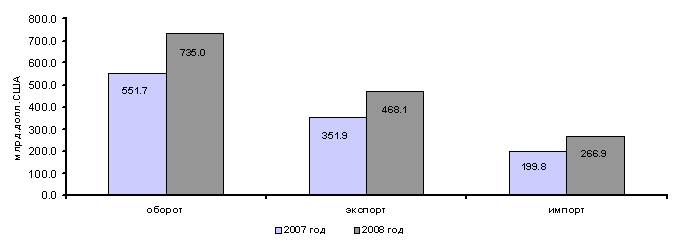


Рис.4 Динамика важнейших показателей внешней торговли Российской Федерации в 2007-2008 гг[49]

Экспорт России в 2008 году составил 468,1 млрд.долларов США и по сравнению с прошлым годом увеличился на 33,0%, в том числе в страны дальнего зарубежья – 398,2 млрд.долларов США (рост на 33,1%), в страны СНГ – 69,9 млрд.долларов США (рост на 32,7%).(рисунок 5)

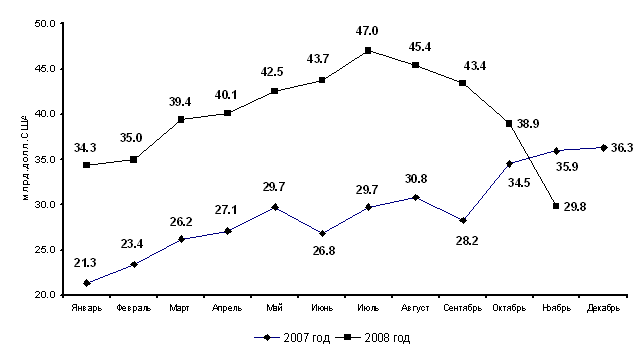


Рис 5. Динамика, характеризующая российский экспорт в 2007 и 2008 годах [49]

Импорт России в 2008 году составил 266,9 млрд.долларов США и по сравнению с 2007 годом вырос на 33,6%, в том числе из стран дальнего зарубежья – 230,3 млрд.долларов США (рост на 35,6%), из стран СНГ – 36,6 млрд.долларов США (рост на 22,5%). (рисунок 6)

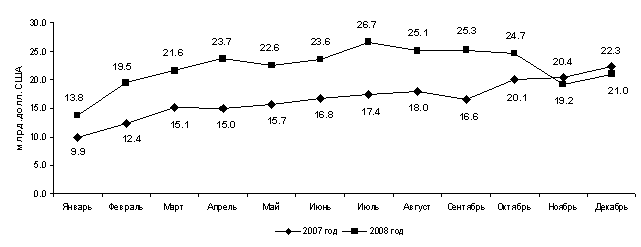


Рис.6 Динамика, характеризующая российский импорт в 2007 и 2008 годах [49]

Выделены три приоритетных направления взаимодействия таможенных органов РФ и Евросоюза для облегчения взаимной торговли и сокращения времени пересечения границы.

И первое из них касается разрешения ситуации с очередями на автопереходах. В частности, это «переброска» сюда сотрудников с менее загруженных таможенных постов и мобильных инспекционно-досмотровых комплексов. А также «выселение» из режимной зоны органов ветеринарного, фитосанитарного, транспортного и иного контроля, которые должны действовать либо только в специализированных пунктах пропуска, либо на специально обустроенных площадках вне пункта пропуска.

Второе направление - организация автоматизированного обмена предварительной таможенной информацией. Еврокомиссия и двенадцать стран-членов ЕС вместе с Россией разрабатывают пилотный проект, в рамках которого с 1 января 2009 года в режиме он-лайн и через единый интерфейс будет налажен обмен информацией в отношении товаров, перемещаемых через общую границу.

И третье - создание и совершенствование пунктов пропуска и прилегающей к ним инфраструктуры*.*[38]

Совершенствование и модернизация приграничной инфраструктуры, собственно таможенных объектов, возможно осуществлять эффективно и качественно лишь в рамках объединения усилий государства и бизнеса.

РОСТЭК изначально создавался как государственная компания, подведомственная в тот период Государственному таможенному комитету. За 15 лет существования система предприятий ФГУП обеспечила создание российской таможенной инфраструктуры - более 300 разнообразных объектов, в том числе административные и служебно-производственные комплексы ФТС России и РТУ, таможенные посты и АПП на самих границах - практически с нуля. «РОСТЭК» для таможни строит, затем построенные комплексы поддерживает в рабочем состоянии, создает для таможенников комфортные рабочие условия, в чем, безусловно, заинтересованы все участники ВЭД. Сейчас РОСТЭК представляет собой единый многоотраслевой вертикально-интегрированный холдинг, состоящий из головного предприятия и 63 филиалов и аффилированных структур с общим числом работающих свыше 8 тысяч человек. Холдинг представлен практически во всех регионах страны. Его представительства работают в СНГ и дальнем зарубежье. И отмеченная зарубежными гостями роль России как страны транзита между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом реализуется в рамках системы РОСТЭК наиболее оптимально. Синергетический эффект подобной внутрихолдинговой кооперации означает для партнеров и клиентов РОСТЭКа минимальные сроки транспортировки и таможенного оформления.[30]

Продолжается работа по комплексному оснащению современными средствами таможенного контроля. Закуплено и поставлено в таможенные органы 2219 единиц техники.

Начата работа по целевому оснащению специализированным криминалистическим оборудованием. Закуплено 250 следственных чемоданов, 45 специализированных криминалистических программно-аппаратных комплексов и рабочих мест криминалиста, 50 портативных репродукционных установок, 10 специализированных автотранспортных средств для проведения процессуальных действий.

В приоритетном порядке приобретено и поставлено 900 единиц средств таможенного контроля делящихся и радиоактивных материалов, в том числе 48 стационарных систем «Янтарь».

В течение года в плановом порядке велась работа по обеспечению оборудованием конфиденциальной связи, оборудования для сети подвижной радиосвязи, поставке в таможенные органы 1966 единиц стационарных, носимых и возимых радиостанций, включая скрытноносимые радиостанции, 22 АТС, 101 комплекта телекоммуникационного оборудования (маршрутизаторы, коммутаторы). [32]

Поставлено 100 единиц копировально-множительной техники. Увеличение общего количества закупленной вычислительной техники (6022 рабочих станций, включая портативные, 975 комплектов серверного оборудования) позволяет решить задачу укрепления и обновления парка вычислительной техники.[32]

В течение года велась непрерывная работа по обеспечению таможенных органов бланками таможенных документов. Основное внимание было уделено вопросу бесперебойного обеспечения таможенных органов таким дорогостоящим видом бланков, как Паспорт транспортного средства.

Продолжена работа по поставке в таможенные органы средств таможенной идентификации, применяемых при таможенном оформлении.

На современном этапе развития таможенной системы России можно констатировать, что государство активно ищет пути взаимодействия с бизнесом для решения вопросов совершенствования таможенной инфраструктуры, развитием и дальнейшей модернизацией информационных технологий, создание информационных систем обмена между заинтересованными международными организациями. При таком подходе есть гарантии развития бизнеса, ускорения таможенного оформления товаров при пересечении таможенной границы, а, следовательно, создание современной материально и информационно-технической базы в виде таможенной инфраструктуры, как основополагающей структуры всей таможенной системы.

Южный федеральный округ является активным участником внешнеторговой деятельности, в зоне действия ЮТУ зарегистрировано более 10 тысяч участников. Поэтому очень важно найти пути решения выявленных проблем, которые способствуют не только региональному развитию, но и перспективной таможенной деятельности.[32]

Проблемы: Значительный ущерб российской экономике наносят незаконное перемещение и недостоверное декларирование товаров, «сращивание» участников внешнеэкономической деятельности с преступным сообществом.

Решение: Необходимо дальше развивать инфраструктуру на государственной границе, совершенствовать оперативно-розыскную деятельность во взаимодействии с другими правоохранительными органами.

Повышать контроль деятельности участников ВЭД, особенно в преддверии предстоящей Олимпиады-2014.

Проблема: Неудовлетворительная ситуация сложилась по фактам крупной системной контрабанды, а также коррупционные проявления, которые сопровождают контрабандную деятельность.

Решение: Необходимо повышать эффективность антикоррупционной работы внутри таможенных органов региона, более оперативно взаимодействовать с органами Федеральной службы безопасности.

Проблема: Недостатки в производстве дел по административным правонарушениям, рост числа приостановленных уголовных дел.

Решение: Необходимость активизировать организацию ведомственного контроля исполнения законодательства в таможенных органах.

Что касается задач Федеральной таможенной службы на 2009 год, то ее руководитель определил ряд направлений деятельности, на которых будут сосредоточены основные усилия. В их число входят, например:

* реализация мероприятий, предусмотренных Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе;
* усиление контроля таможенной стоимости перемещенных товаров, в том числе с применением СУР, в целях борьбы с занижением таможенной стоимости;
* совершенствование законодательства в сфере таможенного дела, в том числе касающегося перемещения физическими лицами товаров для личного пользования;
* реализация решений Правительства РФ, Государственной пограничной комиссии, в том числе направленных на совершенствование системы пропуска в МАПП через госграницу РФ, включая внедрение технологий предварительного информирования;
* развитие таможенного контроля после выпуска товаров и (или) транспортных средств;
* организация работы по таможенному оформлению и таможенному контролю на территориях ОЭС и другие.

По словам Андрея Бельянинова, в 2009 году предстоит большая работа, в том числе и по наполнению государственного бюджета в условиях, когда из-за экономического кризиса снижается товаропоток. Только за два месяца 2009 года по некоторым товарным позициям его уменьшение составило от 23 до 45 процентов. В то же время, по его словам, «кризис дает нам передышку и возможность проанализировать свою работу, устранить недостатки».[31]

**Заключение**

Важным фактором ускорения процесса таможенного контроля и таможенного оформления является использование современных технических средств таможенного контроля, например, таких как инспекционно-досмотровые комплексы.

Сегодня для реализации многих проектов по модернизации таможенной инфраструктуры используют взаимодействие между государством и бизнесом, причём активно на только на национальном уровне, но и на межгосударственном. Развитие внешней торговли не возможно сегодня без современно оборудованной границы и пунктов пропуска на ней, особенно в рамках таможенной системы. Только при взаимном понимании проблем таможенной системы России можно реализовать планы и достичь цели, заложенные в Концепции развития таможенных органов РФ.

Ведь усилиями с одной стороны государство не может сразу реализовать все инфраструктурные проекты, так как они требуют больших затрат. И здесь у бизнеса открывается широкий спектр возможностей для участия в решении этой задачи. Очевидно, что и бизнесу выгодно, чтобы таможенные органы имели в своем распоряжении приемлемые условия для нормальной работы и возможности применения современных технологий и технических средств, что ведет к сокращению сроков таможенного контроля и его максимальной эффективности.

Основные направления деятельности ФТС РФ на 2009 год в части развития таможенной инфраструктуры:

* реализация мероприятий, предусмотренных Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе;
* реализация решений Правительства РФ, Государственной пограничной комиссии, в том числе направленных на совершенствование системы пропуска в МАПП через госграницу РФ, включая внедрение технологий предварительного информирования.

Таким образом, можно выделить следующие перспективы развития и использования технических средств таможенного контроля:

1) производство, установка и использование стационарных и мобильных инспекционно-досмотровых комплексов;

2) использование современных средств визуального наблюдения (различные оптические приборы, средства ночного видения и т.п.);

3) более активное использование морских судов и их взаимодействие с другими службами в зоне действия морских границ;

4) контроль за использованием технических средств, позволяющих обеспечить безопасность жизни не только декларантам, но, прежде всего, таможенным инспекторам.

5) обучение должностных лиц таможенных органов правилам использования технических средств таможенного контроля.

**Список использованных источников**

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993)
2. Гражданский кодекс РФ (часть 1): Федеральный закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 13.05.2008)
3. Кодекс РФ об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 16.05.2008)
4. О государственном регулировании внешнеторговой деятельности: Федеральный Закон № 164 - ФЗ от 08 декабря 2003 г.
5. Таможенный кодекс РФ: Федеральный Закон РФ от 28 мая 2003 года № 61-ФЗ (ред. от 30.10.2007, с изм. от 06.12.2007)
6. Уголовный кодекс РФ: Федеральный Закон РФ от 13 июня 1996 года № 63-ФЗ (с изменениями и дополнениями)
7. О Федеральной таможенной службе: Постановление Правительства РФ от 26.07.2006 № 459 (ред. от 21.04.2008)
8. Концепция развития таможенных органов РФ: Распоряжение Правительства РФ от 14 декабря 2005 года № 2225-р
9. Об утверждении Инструкции о порядке заполнения грузовой таможенной декларации и транзитной декларации: Приказ ФТС РФ от 04.09.2007 № 1057 (Зарегистрировано в Минюсте РФ 26.09.2007 № 10183)
10. Об утверждении Инструкции о совершении таможенных операций при декларировании товаров в электронной форме: Приказ ГТК РФ от 30.03.2004 № 395 (ред. от 29.11.2006, с изм. от 09.11.2007) (Зарегистрировано в Минюсте РФ 22.04.2004 № 5767)
11. Об утверждении новых форм комплектов бланков таможенной декларации и транзитной декларации: от 03.08.2006 № 724 (с изм. от 10.10.2007)
12. Об утверждении Общего положения о региональном таможенном управлении и Общем положении о таможне: Приказ ФТС РФ от 12.01.2005 № 7 (ред. от 13.08.2007) (Зарегистрировано в Минюсте РФ 28.03.2005 № 6442)
13. Об утверждении Общего положения о таможенном посте: Приказ ФТС РФ от 13.08.2007 № 965 (Зарегистрировано в Минюсте РФ 11.09.2007 № 10121)
14. Об утверждении Перечня и Порядка применения технических средств: Приказ ФТС РФ от 29.10.2003 № 1220
15. Об утверждении Типовых требований по оснащению пунктов пропуска и центров таможенного оформления информационно-техническими средствами: Приказ ГТК РФ от 17.08.2001 № 812
16. Об утверждении Руководства по технической эксплуатации технических средств: Приказ от 17.04.2001 № 372
17. Об утверждении Методических указаний по организации и проведению проверок технического состояния и организации эксплуатации технических средств: Приказ ГТК РФ от 20.03.2002 № 283
18. Об утверждении Порядка таможенного контроля товаров и транспортных средств с использованием инспекционно-досмотрового комплекса в автомобильном пункте пропуска через государственную границу РФ: Приказ ФТС РФ от 12.01.2007 № 13
19. Об утверждении Порядка таможенного контроля товаров и автотранспортных средств с использованием мобильного инспекционно-досмотрового комплекса в автомобильном пункте пропуска через государственную границу РФ: Приказ ФТС РФ от 30.10.2007 № 1332
20. Об утверждении Правил взаимодействия при применении системы управления рисками: Приказ ФТС РФ от 03.05.2007 № 554
21. Об утверждении Типового положения о службе организации таможенного контроля регионального таможенного управления: Приказ ФТС РФ от 13.03.2006 № 193
22. Об утверждении Типовых требований по оснащению объектов таможенной инфраструктуры информационно-техническими средствами: Приказ ФТС РФ от 5 февраля 2007 года № 154
23. О регламенте Федеральной таможенной службы: Приказ ФТС РФ от 28.11.2007 № 1479 (Зарегистрировано в Минюсте РФ 29.12.2007 № 10870)
24. Руководство по техническому обслуживанию технических средств в таможенных органах: Приказ ГТК РФ от 20.11.2002 № 1237
25. Государственная граница Российской Федерации (2003-2010 годы): Федеральная целевая программа
26. Целевая программа развития таможенной службы Российской Федерации на 2004-2008 годы
27. Блинов Н.М., Иванов В.Н., Кухаренко В.Б. От культа таможни к таможенной культуре. Люберцы: РИО РТА, 2000.
28. Груз как на ладони // Таможня, 2007, № 11 (178), с.29
29. Десять лет на волне // Таможня, 2007, № 22 (189), с.30
30. Интеграция - процесс осязаемый //Таможня, 2007, № 23-24 (190-191), с.4-5
31. Итоги с поправкой на кризис // Таможня. – 2009. - №6 (221), с.2-4
32. Итожим то, что прожили // Таможня, 2008, №3 (194), с.28-29
33. К единым правилам игры // Таможня, 2007 , №23-24 (190-91), с. 28
34. Комментарии к Таможенному кодексу Российской Федерации/ Под ред. А.Н.Козырина. – М.: ТК Келби, Изд-во Проспект, 2004. – 1056 с.
35. Комментарий к Таможенному кодексу Российской Федерации. – М.: Издательская группа ИНФРА-М-НОРМА, 1997г.- 496с.
36. Кошелев В.К*.* Методы и технические средства таможенного досмотра и поиска: Учебное пособие. М.: РИО РТА, 2000. С. 104.
37. Кузнецова А.И., Бычкова А.Т. Подходы к построению универсальной инфраструктурной среды для эффективной таможенной деятельности //Роль и место таможенной службы России в развитии экономики и обеспечения экономической безопасности в условиях глобализации внешней торговли: тезисы докладов научно-практической конференции.- М.:РИО РТА, 2001.- 512с
38. Лицом к лицу с бизнесом // Таможня, 2007, № 23-24 (190-191), с.6-9
39. Не ошибается только бездельник // Таможня, 2007, № 22 (189), с. 6.
40. Ноздрачев А.В. Административная организация таможенного дела: Учебно-практическое пособие.- М.: МЦФЭР, 2005.-480с.
41. Основа взаимодействия – ГЧП // Таможня, 2009.- №10 (225). – с.18-19
42. Попов О.Р. Инспекционно-досмотровые комплексы: история создания, технологические особенности, перспективы развития //Академический вестник, 2006, Ростов на Дону: РИО Ростовского филиала РТА, с.11-13
43. Попов О.Р., Шевцов А.В. Мобильные инспекционно-досмотровые комплексы – возможности, технологические особенности, перспективы развития // Вестник Российской таможенной академии, 2008, - №4 (5), М.: РИО РТА, с.52-59
44. «Прозрачная» граница: от СУР до СОБР // Таможня, 2007, № 22 (189), с. 8-9.
45. Риски в профиль и анфас // Таможня, 2007, № 22 (189), с. 7.
46. Cеменихина Е.А. Оценка объектов таможенной инфраструктуры: учебно-методическое пособие для подготовки к итоговому междисциплинарному экзамену, Сочи: РИО СИМБиП, 2005. – 24 с.
47. Чекмарева Г.И. Основы таможенного дела. Краткий курс. – Ростов н/Д: издательский центр «МарТ», 2001. – 208 с
48. www.tamognia.ru
49. www.customs.ru
50. Гражданский кодекс РФ (ч.1): Федеральный Закон РФ от 30 ноября 1994 года № 51-ФЗ (с изменениями и дополнениями)
51. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный Закон от 30декабря 2001 года № 195-ФЗ (с изменениями и дополнениями)
52. Таможенный кодекс РФ: Федеральный Закон РФ от 28 мая 2003 года № 61-ФЗ (с изменениями и дополнениями)
53. Уголовный кодекс РФ: Федеральный Закон РФ от 13 июня 1996 года № 63-ФЗ (с изменениями и дополнениями)
54. Концепция развития таможенных органов РФ: Распоряжение Правительства РФ от 14 декабря 2005 года № 2225-р
55. Государственная граница Российской Федерации (2003-2010 годы): Федеральная целевая программа
56. О поручении на досмотр и акте таможенного досмотра: Приказ ГТК РФ от 20октября 2003 года № 1166
57. Целевая программа развития таможенной службы Российской Федерации на 2004-2008 годы
58. Груз как на ладони // Таможня, 2007, № 11 (178), с.29
59. Десять лет на волне // Таможня, 2007, № 22 (189), с.30
60. Интеграция - процесс осязаемый //Таможня, 2007, № 23-24 (190-191), с.4-5
61. К единым правилам игры // Таможня, 2007 , №23-24 (190-91), с. 28
62. Комментарии к Таможенному кодексу Российской Федерации/ Под ред. А.Н.Козырина. – М.: ТК Келби, Изд-во Проспект, 2004. – 1056 с.
63. Кузнецова А.И., Бычкова А.Т. Подходы к построению универсальной инфраструктурной среды для эффективной таможенной деятельности //Роль и место таможенной службы России в развитии экономики и обеспечения экономической безопасности в условиях глобализации внешней торговли: тезисы докладов научно-практической конференции.- М.:РИО РТА, 2001.- 512 с
64. Лицом к лицу с бизнесом // Таможня, 2007, № 23-24 (190-191), с.6-9
65. Не ошибается только бездельник // Таможня, 2007, № 22 (189), с. 6.
66. Попов О.Р. Инспекционно-досмотровые комплексы: история создания, технологические особенности, перспективы развития //Академический вестник, 2006, Ростов на Дону: РИО Ростовского филиала РТА, с.11-13
67. «Прозрачная» граница: от СУР до СОБР // Таможня, 2007, № 22 (189), с. 8-9.
68. Риски в профиль и анфас // Таможня, 2007, № 22 (189), с. 7.
69. Cеменихина Е.А. Оценка объектов таможенной инфраструктуры: учебно-методическое пособие для подготовки к итоговому междисциплинарному экзамену, Сочи: РИО СИМБиП, 2005. – 24 с.