

Прус Л.Р., Несторишен І.В., Бодров С.В.

АНАЛІЗ ВИКОРИСТАННЯ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ МИТНОГО КОНТРОЛЮ У МОРСЬКИХ ПУНКТАХ ПРОПУСКУ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА СВІТОВИЙ ДОСВІД

В науковому дослідженні обґрунтовано необхідність та проаналізовано використання високотехнологічних технічних засобів митного контролю в Росії, США, Японії, Німеччині та в Україні. У статті узагальнено досвід зарубіжних митних адміністрацій щодо використання інспекційно-оглядових комплексів та розглянуто оснащення ними морських пунктів пропуску в Україні. Авторами запропоновано активізувати застосування інспекційно-оглядових комплексів митницями з метою запобігання контрабанді та порушенню митних правил.

Ключові слова: зовнішньоекономічна діяльність, технічні засоби митного контролю (ТЗМК), інспекційно-оглядовий комплекс (ІОК), митний контроль.

ВСТУП

Світова практика зовнішньоекономічної діяльності свідчить, що найбільший обсяг вантажів переміщується саме за допомогою морського транспорту, який завжди був і залишається основним транспортним засобом для перевезення вантажів між державами. Лібералізація зовнішньоекономічної діяльності і зниження в ній регулюючої ролі держави, відсутність відповідної нормативно-правової бази створили сприятливі можливості для злочинних посягань у сфері економіки. Серед злочинів у сфері державної митної справи найбільшу небезпеку становить контрабанда. Державі наноситься колосальний збиток великомасштабними незаконними операціями з зброєю, боєприпасами, наркотичними засобами, які у великих кількостях ввозяться на територію України, істотно загострюючи криміногенну обстановку. Масштаби та темпи поширення зловживання наркотичними засобами і психотропними речовинами, широкий розмах їх нелегального обігу свідчать, що заходи, які вживаються в цьому напрямку, повинні бути більш ефективними.

Аналіз роботи боротьби з контрабандою на сучасному етапі показує, що контрабандисти постійно удосконалюють, змінюють методи, спрямованість своєї злочинної діяльності та використовують морські та контейнерні перевезення, які здійснюються транзитом через територію кількох країн. Цей метод транспортування використовується з метою

приховування фактичної країни відправника. Значний збиток завдає вивезення з країни валютних і культурних цінностей. В умовах постійно зростаючих обсягів товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон, постійно удосконалюються способи приховування від митного контролю. Це значно ускладнює виконання функціональних обов'язків посадовими особами митниць Міндоходів. Сучасний етап, який характеризується необхідністю різкого збільшення обсягу фактичного митного огляду товарів (особливо підкацизованих і товарів з найбільшим рівнем оподаткування), вимагає застосування більш досконалих методів і засобів митного контролю, які б повністю дозволили забезпечити результативність митного контролю та митного оформлення.

Найважчою серед усіх видів об'єктів митного контролю є перевірка вмісту великогабаритних вантажів і транспортних засобів (універсальних контейнерів, вантажних автомашин, рефрижераторів і т.д.), так як контроль пов'язаний з необхідністю виконання цілого комплексу трудомістких і тривалих вантажно-розвантажувальних робіт, наявності спеціально виділених для цього майданчиків, що практично робить можливим тільки одиничний вибіркового огляду цих об'єктів. Цю оглядову роботу оперативних посадових осіб митниць полегшує застосування технічних засобів митного контролю (далі - ТЗМК), без яких неможливо забезпечити своєчасність, якість і культуру митного контролю. Висока результативність контролю досягається комплексним застосуванням технічних засобів на кожній конкретній ділянці митного контролю. У зв'язку з викладеним, виникає потреба в оцінці використання в практиці митного контролю та митного оформлення нових засобів, методів і технологій і в першу чергу ТЗМК.

У дослідженні використані методичні та теоретичні підходи, загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання у галузі державного управління, а саме: діалектичний метод (при дослідженні розвитку технології митного контролю з використанням ТЗМК); системний та порівняльний

© Прус Людмила Романівна, к.е.н., доц., завідувач науково-організаційним відділом Державного науково-дослідного інституту митної справи, тел. 097-722-68-10, e-mail: luda_prus@mail.ru

Несторишен Ігор Васильович, к.е.н., доц., в.о. завідувача відділу наукових досліджень з організаційних питань митної справи Державного науково-дослідного інституту митної справи, тел. 067-38-111-30, e-mail: nestor_nema@ukr.net

Бодров Сергій Володимирович, начальник служби інформаційно-технічного забезпечення митних процедур Міністерства доходів і зборів України, тел. 067 503-11-88

аналіз (при оцінці наукових розробок та пропозицій провідних вітчизняних і зарубіжних учених); історичний метод (у процесі дослідження еволюції впливу застосування ТЗМК на рівень державної безпеки); абстрактно-логічний (для обґрунтування теоретичних узагальнень, авторських визначень та формулювання висновків).

Зауважимо, питання забезпечення ефективного митного контролю досліджувались у працях Пашка П.В., Бережнюка І.Г., Терещенка С.С., Пісного П.Я., Смченка І.В., Закусілова А.П та інших.

Метою даного дослідження є узагальнення досвіду митних адміністрацій здійснення митного контролю з використанням ТЗМК в морських пунктах пропуску.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Державні митні адміністрації країн світу удосконалюючи здійснення митної справи приділяють значну увагу ТЗМК. Серед них варто виділити для використання в морських портах інспекційно-оглядові комплекси, якими сьогодні оснащені митні пости практично всіх країн-учасниць Всесвітньої митної організації. Так, у Китаї ще у 2006 році було побудовано і діяли понад 50 інспекційно-оглядових комплексів (далі ІОК) [1]. Вони дозволяють всього за 3-5 хвилин отримати рентгенівське зображення, необхідне для ідентифікації товарів. Завдяки цьому можна оглядати до 20 контейнерів на годину. Так, Федеральна митна служба Російської Федерації в рамках реалізації Стратегії розвитку митної служби Російської Федерації до 2020 року активно використовує ІОК з урахуванням забезпечення інтеграції програмних засобів з єдиною автоматизованою інформаційною системою митних органів. Актуальність цього завдання визначена прийнятими Всесвітньою митною організацією у червні 2005 р. Рамкових стандартів безпеки та полегшення світової торгівлі. Російська Федерація приєдналася до даних стандартів, в яких однією з поставлених цілей для забезпечення глобальної безпеки є облаштування пунктів пропуску на кордоні та оснащення їх сучасними засобами технічного контролю, у тому числі розгортання мережі стаціонарних і мобільних ІОК. Створення технічних можливостей оперативного контролю вмісту морських контейнерів без їх розкривання було одним з найважливіших заходів Концепції розвитку митної служби Російської Федерації до 2010 року, затвердженої Урядом ще у грудні 2005 року. Концепцією було передбачено, що в цілому, за рахунок коштів федерального бюджету, в рамках програми «Державний кордон», а також за рахунок позики Світового банку на кордонах Російської Федерації буде розгорнуто 72 ІОК, у тому числі 22 мобільних і 50 стаціонарних, з них 10 - в морських портах. Зазначена кількість ІОК є лише найнеобхіднішою, пізніше весь периметр кордону і найбільші морські порти повинні бути оснащені такими комплексами.

Оснащення морських портів ІОК є

привабливим заходом не тільки для митної служби, що дозволяє підвищити ефективність митного контролю та збирання платежів, а й для адміністрації портів і стивідорних компаній. Впровадження ІОК дозволяє значно скоротити час виконання митних формальностей в порту, що в свою чергу призведе до збільшення вантажопотоків, розширення зовнішньоекономічної діяльності та підвищенню ділової привабливості і конкурентноздатності порту. Очевидно також, враховуючи вимоги Рамкових стандартів безпеки, що як наслідок, порти, не оснащені ІОК, будуть позбавлені можливості брати участь у міжнародному торговому обороті. Зазначимо, виробництвом обладнання для ІОК в світі займаються кілька компаній, зокрема Smiths Heimann, Rapiscan, Nuctech та інші.

Впровадження ІОК на пунктах пропуску спричиняє зміни в організаційно-штатній структурі митниці. Для ефективної роботи ІОК на пункті пропуску має бути сформований спеціальний підрозділ, до складу якого входять: начальник ІОК, оператор, оператори з аналізу зображення, інженери. ІОК як засіб неінтрузивного митного контролю являє собою комплексну систему, проте варто відзначити, що операторові аналізу зображень, який здійснює порівняльний аналіз отриманого знімка рентгенівського сканування з відомостями, що містяться у поданих документах, відведена тут ключова роль. Оператор аналізу зображень проводить обробку знімка з метою детального розгляду змісту вантажу на лініях контейнерних перевезень, використовуючи спеціальний набір інструментів і функцій, які допомагають виявляти невідповідності і забезпечують пошук підозрілих об'єктів. Це, наприклад, такі функції, реалізовані в спеціальному програмному забезпеченні комплексу, як варіювання параметрів яскравості і контрастності, виділення зон з високим (низьким) рівнем поглинання рентгенівських променів, налаштування різкості, встановлення кольорового відображення, використання вимірювальної лінійки (визначає розмір об'єкта) тощо.

Комплекс дозволяє розглянути замаскований вантаж навіть в самому центрі контейнера, адже система має унікальну проникаючу здатність - 270 мм в сталі. Якщо інспектором виявлено якийсь підозрілий предмет, його зображення на моніторі можна збільшити і розглянути. Після чого виявлені предмети можна знайти вже в контейнері. ІОК призначені для інтроскопії великогабаритних об'єктів митного контролю, що відрізняються значними розмірами, вагою, складом конструкційних матеріалів, підвищеною щільністю завантаження різними видами товарів що в них перевозяться. З метою підвищення ефективності експлуатації даного засобу митного контролю застосовується принцип вибіркової, у тому числі з використанням системи управління ризиками. Згідно з функціональним призначенням ІОК поділяються на два види:

- ІОК для інтроскопії легкових автотранспортних засобів (легкових автомашин, мікроавтобусів, причепів, пересувних дач, окремих

вантажних упаковок, що не перевищують ваги близько 3-х тонн і розмірів легкових автомашин);

- ІОК для інтроскопії великогабаритних об'єктів, призначених для перевезення вантажів (контейнерів, трейлерів, рефрижераторів, залізничних вагонів).

Виробники ІОК зазвичай поділяють свою продукцію на 3 групи:

- *мобільні ІОК* (технологія - гамма-випромінювання) встановлюються на автомобільне шасі і можуть вільно переміщуватись по дорогах загального користування). В морських портах можна використовувати DTP-5000M, Eagle Mobile M60, ScanVan, ScanMobile, ScanTraier (ПРТУ 130100), SilhouetteScan, HCV-Mobile. Комплектування пунктів митного оформлення мобільними ІОК вимагає менших фінансових витрат (порівняно з витратами на придбання стаціонарних), при цьому вони мають низький енергетичний рівень, зазвичай становить 2,5-4,0 мегаелектронвольт, хоча у окремих моделей він може досягати 6 мегаелектронвольт. Невисока глибина проникнення променів установок даного типу компенсується їх мобільністю, що дозволяє оперативно контролювати ризики, що виникають у різних місцях оформлення транскордонних поставок.

- ІОК, що передислоковуються (їх можна при необхідності досить швидко (протягом 3-4 тижнів) перемістити в інше місце) - Eagle G60; ІОК, що передислоковуються є компромісом між стаціонарними агрегатами та мобільними пересувними установками - вони забезпечують кращу якість сканування в порівнянні з мобільними установками і при цьому дозволяють уникнути значних фінансових витрат, пов'язаних з придбанням та розміщенням стаціонарних ІОК. Переміщувані системи вимагають значно менших витрат на створення інфраструктури та екранування у порівнянні зі стаціонарними сканерами. Від стаціонарних систем їх також відрізняє більш низька вартість і велика простота у застосуванні, але, тим не менш, за аналогією зі стаціонарними системами, майданчики, на яких розміщуються переміщувані агрегати, повинні бути обладнані якісними під'їзними шляхами і місцями для паркування.

- *стаціонарні ІОК* (технологія рентгенівського випромінювання, HCV-Stationary, Eagle P60 HI-SCAN 250250-CAB).

Останні дві групи ІОК встановлюються в спеціально обладнаних будівлях, зазвичай капітальних. Стаціонарні установки не інтрузивного огляду є найбільш потужними - енергетичний рівень до 9 мегаелектронвольт і, одночасно з цим, самими дорогими. Поряд з цим, рентгенівські промені з більшою довжиною хвилі і з більшою енергією мають краще проникнення, ніж гамма-промені. Тому для контейнерів, які завантажуються з високою щільністю матеріалу такі рентгенівські сканери є більш придатними.

У більшості стаціонарних систем неінтрузивного контролю використовується технологія рентгенівського випромінювання. Стаціонарні сканери можуть забезпечити отримання

зображення у двох ракурсах - товар можна просвітити як у вертикальній, так і в горизонтальній площині. Саме стаціонарні рентгенівські інспекційні системи перевірки повністю завантажених вантажівок і контейнерів ідеально підходять для морських портів, оскільки вони забезпечують просту і швидку обробку вантажів при мінімальному числі обслуговуючого персоналу. Про це свідчить аналіз документу «План установки инспекционно-досмотровых комплексов в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации на период 2005 - 2010 годы», затверджений наказом ФМС Росії від 22.06.2005 № 578 та інформація митних управлінь. Зокрема у 2012 році в митних органах Російської Федерації при здійсненні митного контролю використовувалось 54 ІОК, з яких 42 – мобільні (в т.ч. морських портах, Владивосток, Астрахань, Оля, Махачкала, та 12 стаціонарних (в т.ч. в морських портах Східний, Новоросійськ, Великий порт Санкт-Петербург [3].

Основними ознаками, за наявності яких приймається рішення про проведення огляду з використанням ІОК, є: особливості транспортування товарів, тари, документи, подані митному органу, митні режими, особи, що переміщують товари (відправник / одержувач / перевізник є порушниками митного законодавства). Дані критерії сприяють систематизації та обґрунтованому вибору посадовими особами митних органів об'єктів контролю з використанням ІОК. Для прикладу, коефіцієнт охоплення обстежуваних контейнерів по відношенню до товарообігу порту Східного (Росія) становить 8,5% [3]. При цьому проводиться обшук товарної партії не 100%-ний, а локальний: оператор аналізу зображень відзначає ту область зображення, яка здається йому «підозрілою», і огляд проводиться тільки щодо конкретного об'єкта, тобто прицільно без необхідності повного розвантаження фури / контейнера.

Відповідно до наказу ФМС Росії від 9.12.2010 № 2354, яким було затверджено «Інструкцію о действиях должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле товаров и транспортных средств с использованием инспекционно-досмотровых комплексов» митний огляд з використанням ІОК проводиться:

а) у разі виявлення ризику (ризиків), що міститься (які) в профілі ризику, що встановлює необхідність проведення митного огляду з використанням ІОК;

б) за рішенням уповноваженої посадової особи митного органу відповідно до п. 38 Інструкції про дії посадових осіб митних органів при підготовці та розгляді проектів профілів ризиків, застосуванні профілів ризиків при митному контролі, їх актуалізації та скасування, затвердженої наказом ФМС Росії від 11.01.2008 № 11 (оскільки посадова особа митного поста незалежно від виявлення ризику, що міститься в профілі ризику, уповноважена застосувати заходи з мінімізації ризиків)

Рішення про застосування митного огляду з використанням ІОК без вказівки в профілі ризику приймає посадова особа митного органу,

відповідальна за прийняття рішення про проведення митного огляду з використанням ІОК. Начальник митного поста або особа, яка його заміщає, здійснює щоденний контроль за обґрунтованістю прийнятих рішень про застосування митного огляду з використанням ІОК і несе персональну відповідальність за ефективність прийнятих рішень. Варто відзначити, що ІОК не можуть повноцінно замінити всі інші форми митного контролю, за їх допомогою можна знайти зброю, наркотичні засоби, мігрантів. Крім того, ФМС Росії введене обмеження щодо проведення сканування із застосуванням ІОК певних категорій товарів, що не підлягають впливу рентгенівського випромінювання (вакцини, живі тварини тощо).

Стационарний ІОК розглядається як митний пост, де здійснюється не лише ретельний митний огляд об'єктів з використанням всього різноманіття сучасних технічних засобів, але й проводиться весь цикл необхідних заходів митного контролю та оформлення. У будівлі стационарного ІОК є такі приміщення: оглядовий тунель, бокси для розміщення технологічного обладнання, кімната головного оператора, який керує всім технологічним процесом, приміщення для операторів, що здійснюють аналіз отриманих результатів, бокси для поглибленого огляду вантажів, конференц-зал, побутові приміщення.

Поряд з цим, основними проблемами використання ІОК є:

1. Наявність об'єктивної необхідності одночасного вирішення двох завдань - забезпечувати постійну наявність об'єктів для роботи ІОК, не створюючи при цьому черг і забезпечувати цілеспрямований вибір об'єктів на основі застосування СУР.

2. Відсутність взаємного обміну інформацією між митними адміністраціями, що може призводити до повторного огляду об'єктів, і відповідно знижує якість надання послуг, збільшує витрати при митному оформленні та митному контролі учасників ЗЕД.

3. Переключення товаропотоків на морські пункти пропуску держав з більш лояльним митним контролем і з більш низькою його ефективністю.

4. Необхідність постійного підвищення рівня професійної підготовки операторів ІОК, що здійснюють аналіз зображень, так як недобросовісні учасники ЗЕД оперативно реагують на заходи, спрямовані на посилення митного контролю.

5. Необхідність організації безперервної експлуатації ІОК (у режимі, відповідному режиму функціонування пункту пропуску).

6. Організація передислокації мобільних ІОК з одних пунктів пропуску в інші з урахуванням оперативної обстановки, інтенсивності вантажопотоку тощо.

7. Витрати з проведення фізичного контролю у морських портах лягають додатковим фінансовим тягарем на імпортерів (експортерів) вантажів. Так, за неофіційними даними, ставка за переміщення одного контейнера в зону митного огляду або на майданчик ІОК становить від \$ 200 до \$ 320.

В «Руководстве по приобретению и вводу в эксплуатацию инспекционно-досмотровых комплексов», виданим Всесвітньою митною організацією, зазначено, що запорукою ефективного застосування ІОК є їх інтеграція в систему митного оформлення та систему аналізу та управління ризиками. Крім цього, для успішного функціонування даного обладнання необхідно створення спеціальної інфраструктури, що дозволить здійснювати швидку доставку контейнерів, відібраних для проведення поглибленого контролю.

Після терористичних актів 11 вересня 2001 року уряд США розробив програми безпеки та ініціативи щодо підвищення рівня безпеки для захисту людей, а також товарів у всьому глобальному ланцюжку поставок. Кожна програма безпеки, розроблена урядом США у співпраці з приватним сектором була реалізована у всіх вузлах глобальної ланцюга поставок, в тому числі й в морському секторі. Зокрема, з 2002 року реалізується Ініціатива з безпеки контейнерів (ІБК, Container Security Initiative - скор. CSI). Ця програма безпеки контейнерних перевезень, в т.ч. морських, призначена для підвищення контролю над експортованими в США контейнерними вантажами і запобігання використанню контейнерів терористами для ввезення зброї чи інших подібних предметів; включає розробку критеріїв виявлення небезпечних контейнерів, перевірку підозрілих контейнерів до їх прибуття в американський порт, розробку ефективних і швидких методів проведення таких перевірок, розробку і використання безпечних контейнерів. Тому основною метою сканування є виявлення спеціальних ядерних та радіоактивних матеріалів, з додатковим бонусом виявлення інших типів підозрілих вантажів.

Законами США (Закон про безпеку та відповідальності для кожного порту (SAFE) та 9/11) було встановлено нормативну вимогу про те, що 100% контейнерів з вантажами, що прямують в США повинні скануватися до навантаження на кораблі. Всесвітня митна організація підтримала розширення ІБК низкою прийнятих резолюцій, що виражають підтримку заходам безпеки, що вводяться в межах ІБК в портах у всьому світі. 22 квітня 2004 Європейський Союз і Міністерство внутрішньої безпеки США підписали угоду, в якій обидві сторони зобов'язалися розширити співпрацю в ІБК і суміжних питаннях. ІБК - це програма, яка повністю спирається на принцип взаємності. Японські і канадські посадові особи працюють в ключових американських портах, перевіряючи контейнери, які направляються в їх відповідні країни. CSI в даний час діє в 58 портах Північної, Центральної та Південної Америки, Карибського басейну, Європи, Африки, Близького Сходу, і по всій Азії [4]. В США рентгенівському скануванню підлягають не більше 10 відсотків від загального обсягу морських контейнерів, що прибувають [6], [7].

Митна служба Німеччини з метою забезпечення безперебійного переміщення пасажирів і товарів виконує свої функції переважно всередині країни, спираючись на сучасні технології і методи, а також на

розгалужену по країні мережу митних органів. До таких функцій необхідно віднести: забезпечення економічної безпеки, боротьба з контрабандою. Для цього митна служба продовжує подальше облаштування митних пропускних пунктів на кордоні, також встановлюються рентгенівські установки для огляду великотоннажних контейнерів. У Японії митний контроль здійснюється за допомогою комп'ютерних систем. Особливістю організації митного контролю в Японії є створення митних зон «Hozei». Японська митниця співпрацює у процесі здійснення митного оформлення і митного контролю з широким колом комерційних організацій (митні брокери, транспортні компанії і т.д.). Із збільшенням імпорту - експорту вантажів у митницях

Японії встановлені різні рентгенівські інспекційні системи для швидкого і точного інспектування. Перша великомасштабна рентгенівська інспекційна система була введена в порту Йокогама в 2001 році, і з тих пір в цілому були встановлені 16 систем у 13 портах по всій країні. Система повної інспекції здійснюється приблизно за 10 хвилин на контейнер, в порівнянні з близько двох годин раніше [5].

В Україні в морських портах застосовують рентгенотелевізійні інтроскопи транспортного типу (Південна, Херсонська, Ізмайльська, Кримська митниці Міндоходів), рентгенотелевізійні інтроскопи прямопоказуючі, типу Scanmax 25 (Херсонська митниця Міндоходів) (табл. 1).

Таблиця 1 Характеристика рентгенотелевізійних інтроскопів в морських портах України

Морський порт	ТЗМК	Рік введення
м/п «Одеса-порт»	Linescan –207 Towcart	2005
«Морський вокзал»	Linescan-231E	1996
«Іллічівськ паром»	Linescan-231E	1996
Крим-пором	Rapiscan-524	2007
«Іллічівськ паром»	Rapiscan-532H	2005
п/п «Рені»	Поліскан - 4	2006
Херсон-порт	Поліскан - 4	2006
Морпорт (Херсон)	Scanmax-25C	2005
Східна митниця Міндоходів	Rapiscan-536 (mobil)	1996
Південна митниця Міндоходів	Rapiscan-536 (mobil)	1996

Для безконтактного рентгенівського контролю вмісту морських контейнерів та великовантажних автомобілів в морських портах і на прикордонних переходах розроблений вітчизняний рентгенівський комплекс «Поліскан-3». Його розробники - співробітники ФДУП «Московский радіотехнічний інститут РАН», ФДУП «НВП «Исток», НТСКБ «Полісвіт» ДНВП «Об'єднання «Комунар» (Харків), НТК «Інститут монокристалів» (Харків). Для того, щоб контроль вмісту об'єкту, який інспектується, був більш інформативний, його просвічують у двох проєкціях. Інспекційний комплекс містить дві прискорювальні установки, кожна з яких оснащена джерелом рентгенівського випромінювання з локальним біозахистом, двома детекторними системами для обробки результатів просвічування та подання їх у вигляді тіншового зображення об'єкта, який інспектується, на екранах відеомоніторів. Крім того установка включає в себе систему транспортування об'єкта, який інспектується, в зону просвічування і систему контролю та управління роботою обладнання комплексу. Джерело рентгенівського випромінювання має лінійний прискорювач електронів енергією 7,3 МеВ, конверсійну мішень для перетворення потужності

електронного пучка в потужність рентгенівського випромінювання, володіє локальним захистом від опромінення і засобами вирівнювання дози опромінення.

ВИСНОВКИ

Оснащення морських пунктів пропуску ІОК є одним з етапів з впровадження в діяльність митниць інформаційних технологій, спрямованих на вдосконалення процедур митного оформлення та митного контролю, підвищення ефективності митного контролю великогабаритних вантажів і транспортних засобів, інформаційну підтримку діяльності відомчих правоохоронних підрозділів. Використання ІОК в найближчій перспективі дозволить посадовим особам органів доходів і зборів отримувати додаткову інформацію про обсяг завантаження, характер перевезених товарів для прийняття рішень у системі аналізу та управління ризиками і в цілому сприяє оптимізації і прискоренню процесів митного оформлення і митного контролю, виявленню об'єктів недостовірного декларування та митних правопорушень, підвищенню конкурентоспроможності портів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Меланин В. ИДК: эффективность и безопасность / В. Меланин [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://old.morvesti.ru/slog/mpr-arj/2006/2/2.asp>
2. Передовая практика на пунктах пересечения границы: содействие торговле и транспорту [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.osce.org/ru/eea/99872>
3. Фоторепортаж про Мобильный инспекционно-досмотровый комплекс в порту Восточный [Электронный ресурс]. –

- Режим доступу : <http://infranews.ru/logistika/containeri/>
4. Container Security Initiative Ports [Electronic resource]. - Available from : <http://www.dhs.gov/container-security-initiative-ports>
 5. Ensuring Peoples' Security and Safety [Electronic resource]. - Available from : http://www.customs.go.jp/zeikan/pamphlet/report/pdf/report_002e.pdf
 6. Impact Assessments and Industrial Competitiveness – ERP. Pillar 6: The 100% Container Scanning Legislation – an analysis of waiting lines and economic costs [Electronic resource]. - Available from : <http://www.ecorys.com/sites>
 7. US Seaports: More Risk than Airports [Electronic resource]. - Available from : <http://usgovinfo.about.com/library/weekly/aa031102a.htm>

Одержано 14.09.2013р.