УДК 339.543:332.1

# МОДЕРНИЗАЦИЯ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ В УСЛОВИЯХ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ

**Зиманова М.А.**
*Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии*

# MODERNIZATION OF STATE BORDER CROSSING POINTS IN THE CONTEXT OF REDISTRIBUTION OF INTERNATIONAL CARGO FLOWS

**Zimanova M.A.**
*St. Petersburg named after V.B. Bobkov branch of the Russian Customs Academy*

**Аннотация**
В статье рассматриваются вопросы совершенствования таможенного контроля в условиях развития международных транспортных коридоров. Особое внимание уделяется модернизации пунктов пропуска, внедрению современных технических средств таможенного контроля и их влиянию на развитие приграничных регионов.

**Ключевые слова:** таможенный контроль; международные транспортные коридоры; пункты пропуска; таможенная инфраструктура; инспекционно-досмотровые комплексы

**Abstract**
The article examines the improvement of customs control in the context of international transport corridor development. Particular attention is paid to the modernization of border crossing points, the introduction of modern customs inspection technologies, and their impact on the development of border regions.

**Keywords:** customs control; international transport corridors; border crossing points; customs infrastructure; inspection systems

**Ссылка для цитирования:** Зиманова М.А. Модернизация пунктов пропуска через государственную границу в условиях перераспределения международных грузопотоков // Бюллетень инновационных технологий. – 2026. – Т. 10. – № 4 (40). – С. 47-49. – EDN JKXSMU.

Современный этап развития внешнеэкономического сотрудничества России характеризуется глубоким переформатированием. На смену западными партнерам, которые на протяжении нескольких десятков лет доминировали практически во всех внешних связях России, все активнее приходят страны так называемого глобального Юга. Так, например, в структуре экспортно-импортных перевозок с 42 до 36 % сократилась доля северо-западного направления, тогда как доля восточного направления увеличилась с 34 до 37 %, а Азово-Черноморского – с 23 до 25 %.

Показателен международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг», соединяющий российскую транспортную сеть с государствами Прикаспия, Центральной и Южной Азии. Его западная, восточная и транскаспийская ветви включают автомобильные дороги, железнодорожные линии и морские порты. По оценке Евразийского банка развития, потенциал грузоперевозок по коридору к 2030 году составлял 14,6-24,7 млн т в год в зависимости от сценария [2].

Согласно данным за январь-сентябрь 2026 г. перевозок по МТК «Север – Юг» достиг 8,9 млн т, что почти на 10% выше, чем в прошлом году [3]. Рост объемов перевозок активизирует региональные рынки складских и сервисных услуг, стимулируя предпринимательство в регионах прохождения маршрута. Однако само по себе увеличение тоннажа грузоперевозок вовсе не гарантирует укрепления региональной устойчивости, поскольку глубина интеграции транзита в местную производственную базу оценивается по целой совокупности показателей.

Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года к числу задач пространственного развития относит устранение инфраструктурных ограничений международных транспортных коридоров, повышение их пропускной способности и развитие пунктов пропуска через государственную границу [1]. Особое значение имеют приграничные территории, на которых недостаточная пропускная способность пункта пропуска способна ограничить эффективность всего маршрута. Очереди приводят к дополнительным расходам на

транспорт и хранение товаров, нарушают графики поставок, повышают потребность предприятий в запасах. В результате часть экономического эффекта от развития транспортного коридора может быть утрачена ещё до поступления груза в распределительные и производственные центры. Поэтому модернизацию приграничной инфраструктуры следует рассматривать не изолированно, а во взаимосвязи с развитием подъездных дорог, терминалов и региональных логистических площадок.

Указанные изменения непосредственно затрагивают организацию деятельности таможенных органов. Увеличение интенсивности международных перевозок сопровождается ростом количества товаров и транспортных средств, в отношении которых необходимо совершать таможенные операции и проводить таможенный контроль. Одним из направлений модернизации пунктов пропуска является применение портальных инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК). В отличие от традиционной схемы, потоковое сканирование позволяет получать рентгенографические изображения при движении транспортного средства через специально оборудованный портал. По сведениям Росграстроя, портальные комплексы размещались, в частности, в пунктах пропуска Забайкальск, Маштаково, Петухово и Тагиркент-Казмаляр [2]. География их внедрения соответствует направлениям интенсивных внешнеторговых перевозок и позволяет рассматривать техническое оснащение границы как элемент развития международных транспортных коридоров.

При этом производительность оборудования не тождественна пропускной способности пункта пропуска. Даже при ускорении сканирования задержки могут сохраняться на этапах анализа изображений, принятия решений, весогабаритного контроля или направления транспорта на дополнительный досмотр. Скорость сканирования транспортных средств не определяет общую продолжительность их нахождения в пункте пропуска. После получения рентгенографического изображения требуется его анализ, по результатам которого может быть принято решение о проведении дополнительных контрольных мероприятий. Задержки возникают и на других этапах прохождения государственной границы, в том числе при осуществлении весогабаритного контроля и выполнении контрольных действий иными государственными органами. Поэтому увеличение производительности ИДК не всегда сопровождается сопоставимым ростом количества транспортных средств, пропускаемых через границу.

Отдельного внимания заслуживает использование результатов сканирования в системе управления рисками. Возможности современных ИДК позволяют выявлять несоответствия между фактическим содержимым грузового отсека и заявленными сведениями о товарах. Однако получение изображения представляет собой лишь один из этапов таможенного контроля. Должностному лицу необходимо установить характер обнаруженных несоответствий, оценить их с учётом имеющейся информации о перевозке и определить необходимость дальнейшей проверки. При высокой интенсивности движения время, затрачиваемое на обработку изображений, может становиться одним из факторов, ограничивающих производительность пункта пропуска. Вопросы организации работы потоковых ИДК и определения условий их эффективного использования рассматриваются, в частности, в исследовании Д. Н. Афонина.

Поточное сканирование ИДК представляет собой технологию, позволяющую проводить непрерывный осмотр контейнеров и транспортных средств в движении, минимизируя задержки на таможенных пунктах. Данная методика основана на использовании рентгеновских лучей для создания изображений содержимого контейнеров или автомобилей без необходимости их вскрытия, что делает ее ключевым инструментом в современном таможенном контроле. В контексте глобализации торговли, где объемы грузов растут экспоненциально, такие комплексы помогают бороться с контрабандой наркотиков, оружия и других запрещенных товаров, одновременно обеспечивая бесперебойный поток легитимных поставок [2].

Расширение практики применения портальных комплексов обусловливает необходимость единых требований к их техническим характеристикам и условиям эксплуатации. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 25.05.2026 № 59 утвердило типовые требования к оснащению элементов таможенной инфраструктуры ИДК, в частности, потоковым (портальным) системам. Для данного типа оборудования пропускная способность должна составлять не менее 60 объектов контроля в час без учёта времени анализа полученного изображения. Отдельно должно быть предусмотрено выполнение обязательных требований радиационной безопасности, организацией доступа в зону сканирования и обеспечением возможности применения альтернативных форм контроля [3].

Было бы ошибкой оценивать продуктивность потоковых ИДК изолированно, опираясь лишь на паспортную скорость генерации снимков, поскольку реальный потенциал этой технологии раскрывается только через ее синхронизацию с топологией и сервисами всего пограничного перехода. Более полную характеристику позволяют получить сведения о продолжительности нахождения грузового автомобиля в пункте пропуска, времени ожидания перед началом контроля, количестве транспортных средств, фактически пересекших границу за определённый период, а также частоте возникновения очередей на подъездных дорогах.

Указанные показатели в контексте оценки влияния модернизации пунктов пропуска на пространственное развитие регионов необходимо

рассматривать во взаимосвязи с интенсивностью международных перевозок и состоянием прилегающей транспортной сети. Подъездные дороги, накопительные площадки или другие участки пункта пропуска должны быть рассчитаны на соответствующий транспортный поток, в противном случае увеличение производительности отдельного комплекса не приведёт к ожидаемому результату [4].

Исходя из вышесказанного можно отметить, что выбор приоритетных для оснащения портальными комплексами пунктов пропуска должен осуществляться с учетом анализа как существующих, так и потенциальных объемов грузопотоков, а также особенностей организации таможенного контроля и возможностей развития пограничной инфраструктуры. В первую очередь необходимо оснащать пункты пропуска с устойчивой интенсивностью грузового движения, где применение потокового сканирования способно сократить продолжительность контрольных операций, а существующая планировка уже позволяет организовать движение транспортных средств без дополнительных задержек [5].

Таким образом, модернизация таможенной инфраструктуры является одним из условий адаптации транспортно-логистической системы Российской Федерации к изменяющейся географии международной торговли. Перспективным направлением в данном контексте является внедрение портальных ИДК, что в настоящее время уж подтверждается практическими данными. В то же время установка современного оборудования сама по себе не может гарантировать устранения инфраструктурных ограничений и устойчивого результата, поскольку значимую роль играет также схема движения транспорта, информационное взаимодействие, инженерное обеспечение и организации работы пунктов пропуска. Комплексный подход к модернизации таможенной инфраструктуры способен обеспечить создание условий для дальнейшего развития международных транспортных коридоров и укрепления экономического потенциала регионов Российской Федерации.

## Список литературы

1. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2024 № 4146-р «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года».

2. Афонин Д.Н. Математическое моделирование эффективного использования потокового ИДК при таможенном контроле в автомобильном пункте пропуска // Бюллетень инновационных технологий. – 2025. – Т. 9. № 4 (36). – С. 5–8.

3. Решение Коллегии ЕЭК от 25.05.2026 № 59 «О типовых требованиях к обустройству и техническому оснащению элементов таможенной инфраструктуры, расположенных в местах перемещения товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза, инспекционно-досмотровым комплексом».

4. Афонин Д.Н. Проблемы и перспективы таможенного контроля мультимодальных контейнерных перевозок // Бюллетень инновационных технологий. – 2025. – Т. 9. № 2 (34). – С. 5–9.

5. Зиманова М.А. Использование таможенными органами технологий искусственного интеллекта для упрощения процедур торговли и обеспечения безопасности трансграничной торговли // Искусственный интеллект в решении актуальных социальных и экономических проблем XXI века: сборник статей по материалам конференции (Пермь, 17–18 октября 2024 г.). – 2024. – С. 82–86.

**Поступила в редакцию 23.10.2026**

## Сведения об авторе:

*Зиманова Мария Андреевна* – преподаватель кафедры таможенного дела Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, e-mail: ma.zimanova@spbrta.ru

Электронный научно-практический журнал "**Бюллетень инновационных технологий**" (**ISSN 2520–2839**) является сетевым средством массовой информации
регистрационный номер **Эл № ФС77-73203**
по вопросам публикации в Журнале обращайтесь по адресу bitjournal@yandex.ru