

**УДК 33****Проблемы внедрения интеллектуальных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации и направления по их решению****Бабаев Фарид Равельевич**

Аспирант,  
Российская таможенная академия,  
140009, Российская Федерация, Люберцы, Комсомольский пр., 4;  
e-mail: BabaevFR@yandex.ru

**Аннотация**

С 2020 года начался новый этап цифрового развития таможенных органов России. На основе Распоряжения Правительства от 23.05.2020 № 1388-р «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» запланировано формирование из «электронной» таможни «интеллектуальную» (Стратегия до 2030 года) таможню благодаря внедрению искусственного интеллекта. В статье описаны ключевые направления ранее действовавшей «Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года» и пришедшей ей на смену новой Стратегии до 2030 года. Одна из проблем, влияющих на внедрение интеллектуального пункта пропуска (далее – ИПП), заключается в неудовлетворительном состоянии функционирующих в настоящее время пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации. Значительная часть применяемого оборудования, а также материально-техническое оснащение в целом не отвечает требованиям проведения таможенного и иных видов государственного контроля в рамках реализации модели ИПП, что требует оперативного решения существующих проблем. Показано, что работа над внедрением ИПП уже активно ведется, решаются текущие проблемы законодательного, информационно-технического и субъективного характера.

**Для цитирования в научных исследованиях**

Бабаев Ф.Р. Проблемы внедрения интеллектуальных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации и направления по их решению // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 4А. С. 779-788.

**Ключевые слова**

Интеллектуальная таможня, пункт пропуска, искусственный интеллект, материально-техническое оснащение, интеллектуальные пункты пропуска.

## Введение

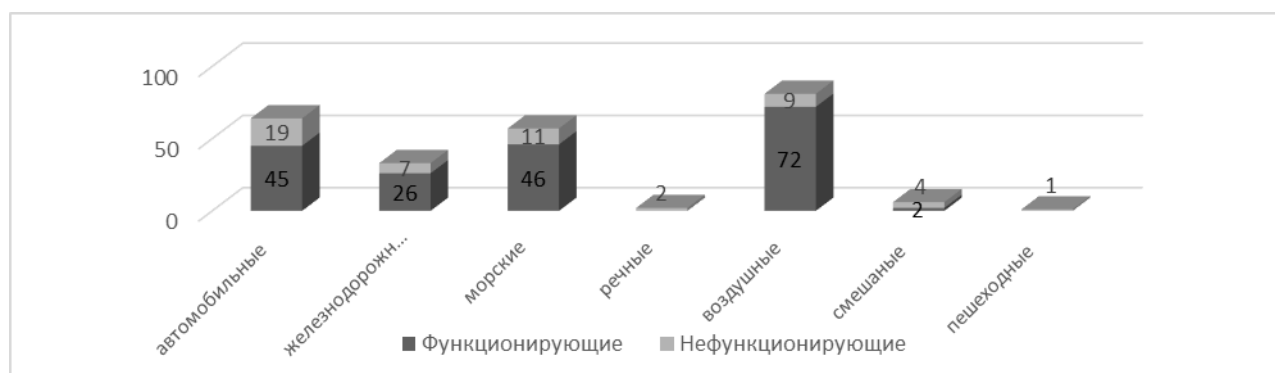
С 2020 года начался новый этап цифрового развития таможенных органов России. На основе Распоряжения Правительства от 23.05.2020 № 1388-р «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» запланировано формирование из «электронной» таможни «интеллектуальную» (Стратегия до 2030 года) таможню благодаря внедрению искусственного интеллекта [Степаненко, 2022]. На рисунке 1 изображены ключевые направления ранее действовавшей «Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года» и пришедшей ей на смену новой Стратегии до 2030 года.



**Рисунок 1 - Направления двух стратегий развития таможенной службы Российской Федерации**

По данным Департамента таможенной инфраструктуры Евразийской экономической комиссии по состоянию на 26.12.2023 года перемещение товаров через государственную границу Российской Федерации осуществляется через 244 пункта пропуска, при этом 54 из них на 26 декабря 2023 года являлись нефункционирующими.

При этом следует отметить, что большая часть приходится на автомобильные пункты пропуска (рис. 2).



**Рисунок 2 - Пункты пропуска на государственной границе Российской Федерации по состоянию на 26.12.2023 год**

---

## Основная часть

Внедрение модели ИПП позволит не только повысить пропускную способность пунктов пропуска, но и повысит эффективность проведения таможенного контроля и иных видов государственного контроля, осуществляемых в пунктах пропуска [ ФТС России, www].

Однако в настоящее время главным сдерживающим фактором при внедрении ИПП является недостаточный уровень материально-технического оснащения функционирующих пунктов пропуска. В настоящее время, по оценке Министерства транспорта РФ, лишь около 15% [Воложанин, 2022] пунктов пропуска на государственной границе Российской Федерации соответствуют единым требованиям Решения Комиссии Таможенного союза от 22.06.2011 г. № 688 «О Единых типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза, Классификации пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза и форме Паспорта пункта пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза», а примерно 1/4 пунктов пропуска нуждаются в существенной реконструкции и модернизации.

Помимо этого, немаловажной проблемой на пути внедрения ИПП является также и недостаточное участие в разработке модели ИПП иных федеральных органов исполнительной власти (далее – ФОИВ), задействованных в процессе проведения контрольных мероприятий в пунктах пропуска. К таким органам относятся:

- Федеральная служба безопасности;
- Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека;
- Федеральная служба по ветеринарному и фитосанитарному надзору;
- Министерство транспорта и др.

Проблема заключается в том, что в каждом ФОИВ действует свой механизм взаимодействия с участниками внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД), свой порядок проведения контрольных мероприятий и время их осуществления, разрабатывается свое программное обеспечение, несмотря на относительно налаженный механизм информационного взаимодействия с таможенными органами и передачи ряда полномочий по проведению документального санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного и ветеринарного контроля таможенным органам [Снапкова, 2022].

При ввозе товаров на территорию Евразийского экономического союза, участник ВЭД в рамках предварительного информирования подает сведения о товарах, которые намерен ввезти через Личный кабинет в соответствующий ФОИВ. Однако зачастую структура подаваемых сведений в таможенные органы и иные контролирующие органы различается.

Кроме того, различается и возможность подачи предварительной информации в зависимости от категории лиц, будь то перевозчик, экспедитор либо таможенный представитель. К примеру, при помещении товаров под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, предварительная информация может быть подана декларантом или таможенным представителем, а при подаче транзитной декларации сведения о товаре могут быть поданы экспедитором, перевозчиком, таможенным представителем, либо декларантом.

Таким образом, участник ВЭД до сих пор должен взаимодействовать с каждым ФОИВ при

перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС, что свидетельствует о неэффективной системе взаимодействия контролирующих органов в пунктах пропуска.

Итак, в настоящее время, ФОИВ, действующие в пунктах пропуска:

- не могут осуществлять единовременную проверку поданных документов и сведений;
- все еще используют документы в бумажной форме;
- используют разные программные средства, которые невозможно внедрить в Единую автоматизированную информационную систему (ЕАИС) таможенных органов и обеспечить их совместимость;
- дублируют информации посредством ручного ввода;
- не могут интегрировать систему управления рисками для обеспечения минимизации физического досмотра в пункте пропуска.
- сама инфраструктура во многих пунктах пропуска не подходит на данный момент для внедрения модели ИПП, в частности по следующим причинам:
  - не подходящая площадь конкретного пункта пропуска;
  - невозможность изменения существующей конфигурации пункта пропуска;
  - низкая пропускная способность конкретного пункта пропуска и др.

Помимо практических проблем внедрения модели ИПП можно выделить также и проблемы законодательного характера, в частности при разработке модели ИПП не учтен ряд фундаментальных факторов, которые оказывают прямое влияние на работу будущего пункта пропуска. При разработке и внедрении ИПП должны быть учтены риски нарушения таможенного законодательства, характерные для конкретного региона, где будет функционировать данный пункт пропуска. В настоящее же время приходится руководствоваться только лишь действующими региональными профилями рисками [Начкин, 2022].

Таким образом, внедрение технологии сквозного контроля в пунктах пропуска требует серьезной трансформации процесса организации таможенного и иных видов государственного контроля во внедряемой модели ИПП, а также единого подхода к решению законодательных, инфраструктурных, информационно-технологических проблем.

В числе законодательных проблем можно отметить неготовность многих нормативно-правовых актов к предстоящим процессам автоматизации при внедрении ИПП. Так, к примеру, Приказ Минфина России от 01.03.2019 № 34н «Об утверждении Порядка применения технических средств таможенного контроля, используемых при проведении таможенного контроля» и Приказ Минфина России от 01.03.2019 № 33н «Об утверждении перечня технических средств таможенного контроля, используемых при проведении таможенного контроля» не содержат требований по предстоящей интегрированности в единую информационную систему получения информации.

Приказ Федеральной таможенной службы от 31.10.2008 № 1349 «Об утверждении Типовых требований к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» также в настоящее время не отвечает идеям Стратегии до 2030 года, так как при его составлении не был учтен механизм интеграции технических средств таможенного контроля с ЕАИС таможенных органов.

Также следует отметить, что бесперебойная работа и должный уровень функционирования ИПП могут быть реализованы исключительно при наличии высокого кадрового потенциала

таможенных органов, обладающего специальными навыками и цифровыми компетенциями, являющимися приоритетными в рамках цифровизации таможенных органов и обязательными для качественной работы ИПП [ Ионина, 2022].

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 30.03.2022 г. № 166 «О мерах по обеспечению технологической независимости и безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» ФТС России необходимо планомерно замещать импортные технологии и переходить на отечественное программное обеспечение, что также обуславливает необходимость в подготовке высококвалифицированных специалистов, способных обслуживать инфраструктуру ИПП и разрабатывать программное обеспечение необходимое для его функционирования.

Таким образом, к ключевым направлениям по решению проблем внедрения ИПП через государственную границу Российской Федерации относятся:

- дальнейшая интеграция контролирующих органов в пунктах пропуска;
- необходимость модернизации инфраструктуры и материально-технического оснащения существующих пунктов пропуска;
- обеспечение интеграции ТС ТК в ЕАИС ТО;
- переподготовка кадров, специализирующихся на работе с информационными системами и ТС ТК;
- разработка НПА, регламентирующих интеллектуальные методы контроля и порядок их применения;
- разработка критериев оценки качества работы ИПП.

В первую очередь необходимо одновременно с внедрением ИПП реконструировать и модернизировать уже существующие пункты пропуска и приводить их в полное соответствие современным стандартам и требованиям, при этом их реконструкцию и модернизацию следует также осуществлять с упором на модель ИПП.

Для возможности обеспечения технологии сквозного государственного контроля следует прежде всего пересмотреть технологии всех видов контроля, осуществляемых разными государственными органами при перемещении товаров через границу в частности:

- создать единые правила и единый формат контрольных мероприятий для всех ФОИВ, задействованных в пункте пропуска;
- интегрировать все применяемые и внедряемые информационные системы и технологии.

Однако при этом также следует учесть, что в процессе проведения государственного контроля, каждый контролирующий орган использует свои программные средства, которые могут быть предоставлены как Минтранс РФ, так и собственным ведомством. Вследствие того, что данные программные средства имеют разных собственников могут возникнуть сложности с обслуживанием программных средств, а также их интеграцией в единую взаимосвязанную систему. Все это обуславливает необходимость решения проблемы, связанной с определением разработчиков и формированием стандартов для конкретного программного средства, а также определением субъектов, обеспечивающих их эксплуатацию.

В подтверждение вышеуказанной проблемы, приведем соответствующий аргумент. Пункты пропуска, расположенные на государственной границе Российской Федерации принадлежат не ФТС России, а организации, подведомственной Министерству транспорта, Приводя пример, необходимо отметить, что на данный момент условно таможенная инфраструктура, в том числе и пункты пропуска, принадлежат не Федеральной таможенной службе России, а Федеральному

государственному казенному учреждению «Дирекции по строительству и эксплуатации объектов Росграницы» (далее – РОСГРАНСТРОЙ).

Для обеспечения успешной интеграции всех средств контроля, относящихся к разным ведомствам, следует усовершенствовать существующую систему межведомственного взаимодействия. Одним из способов такого совершенствования может быть создание единого информационного пространства, позволяющего контролирующим органам обмениваться данными о трансграничной перевозке, а также обеспечивающего доступ к сведениям, необходим для автоматизированного принятия решения на применение СУР таможенных органов.

Как отмечалось ранее, при разработке модели ИПП учитывались только общие представления об угрозах и рисках характерных для пунктов пропуска в целом, в отрыве от региональных особенностей осуществления таможенного контроля на конкретном участке границы. Именно поэтому при фактическом строительстве ИПП, а также при реконструкции и модернизации существующих пунктов пропуска следует, прежде всего, учитывать факторы, характеризующие специфику осуществления процесса таможенного контроля в конкретном регионе функционирования пункта пропуска, к примеру к таким факторам можно отнести:

- местонахождение пункта пропуска;
- существующая инфраструктура пункта пропуска;
- номенклатура перемещаемых товаров;
- степень существующего информационно-технического оснащения;
- состояние инфраструктуры, прилегающей к пункту пропуска.

Иными словами, решению данной проблемы будет способствовать подготовка нескольких вариантов архитектурно-планировочных решений ИПП в зависимости от региональных особенностей осуществления процесса таможенного контроля, а также от месторасположения, площади, пропускной способности, номенклатуры товаров, предполагаемых к перемещению через ИПП.

Вместе с тем выше была отмечена необходимость совершенствования кадрового потенциала, обусловленная новыми требованиями, активно изменяющимися в рамках цифровизации и интеллектуализации деятельности таможенных органов. В соответствии с задачами, предусмотренными Стратегией, особого внимания заслуживает необходимость формирования новой траектории подготовки кадров в рамках таможенного дела, которые обладали бы необходимым набором компетенций, обеспечивая качественную работу ИПП, а также создание соответствующих обучающих программ для специалистов в данной сфере.

Следует отметить, что Санкт-Петербургский государственный электротехнический университет «ЛЭТИ» (далее – СПбГЭТУ «ЛЭТИ») уже ведет активную работу над комплексным решением рассматриваемой проблематики. Следует отметить, что на базе СПбГЭТУ «ЛЭТИ» функционирует Центр Интеллектуальных электронных систем для транспортной и таможенной сферы, а также осуществляется сотрудничество примерно с 300 организациями-разработчиками информационных таможенных технологий и технических средств таможенного контроля.

Значимость такого сотрудничества заключается в возможности замещения импортных технологий, обеспечивающих функционирование ИПП и в разработке отечественного программного обеспечения и интеллектуальных электронных систем. Многие отечественные компании готовы совместно с СПбГЭТУ «ЛЭТИ» развивать высокотехнологическое направление, в частности, обеспечивать оснащение пунктов пропуска интеллектуальными

электронными системами [ ЛЭТИ и «СЕДАТЭК» создадут технологии..., www].

Рассматривая конкретные примеры взаимодействия с данными компаниями, следует отметить, что еще в 2022 году СПбГЭТУ «ЛЭТИ» совместно с компанией ООО «Седатэк» разработали прототип уникального потокового средства измерения, предназначенного для осуществления осевого взвешивания транспортных средств международной перевозки, который после проведения ряда исследований будет одним из элементов функционирования ИПП.

Данные исследования будут проводиться с целью модернизации разработанного устройства с учетом дорожного полотна в целях повышения точности измерений, устранения погрешностей, а также для формирования методических рекомендаций к его применению.

В качестве еще одного примера можно выделить такой продукт взаимодействия СПбГЭТУ «ЛЭТИ» и компании ООО «ИСБ.А» как не имеющий аналогов в России специализированный тренажерный комплекс, предназначенный для подготовки операторов досмотровых рентгеновских аппаратов (ДРА). Данный комплекс позволяет в автоматизированном режиме реализовывать все этапы обучения: от знакомства с типовыми объектами, встречающимися в ручной клади и багаже физических лиц, до выявления в заданных временных рамках сложных составных объектов, таких как взрывные устройства, объекты двойного назначения и другие.

Кроме того, СПбГЭТУ «ЛЭТИ» помимо разработки современных информационных систем, призванных обеспечить функционирование ИПП, также занимается подготовкой высококвалифицированных специалистов для обслуживания данных систем. Так, в 2022 году была запущена новая программа магистратуры по направлению «Информационные системы и технологии в таможенной деятельности», которая нацелена на подготовку многопрофильных специалистов этой отрасли. Программа является актуальной для решения задачи цифровизации таможенной деятельности, так как обеспечивает подготовку специалистов, ориентированных на широкое использование информационных технологий в таможенном деле. В рамках программы большое внимание уделяется таким проблемам, как моделирование и визуализация, интеграция систем, интернет вещей, облачные сервисы, искусственный интеллект, большие данные и аналитика [Информационные системы и технологии в таможенной деятельности, www].

## Заключение

Таким образом, работа над внедрением ИПП уже активно ведется, решаются текущие проблемы законодательного, информационно-технического и субъективного характера.

## Библиография

1. Автомобильные пункты пропуска. URL: <https://customs.gov.ru/press/zhurnal-tamozhnya/document/343582>
2. Воложанин Д.Д. Проблемы и перспективы создания интеллектуального пункта пропуска в России // Молодые исследователи о современных проблемах теории и практики таможенного дела. Улан-Удэ, 2022. С. 14-19.
3. Информационные системы и технологии в таможенной деятельности. URL: <https://abit.etu.ru/>
4. Ионина М.В. Повышение качества таможенных услуг в условиях создания и совершенствования интеллектуального пункта пропуска // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2022. № 4 (84). С. 16-19.
5. ЛЭТИ и «СЕДАТЭК» создадут технологии для интеллектуальных пунктов пропуска через государственную границу. URL: <https://etu.ru/>
6. Начкин А.И. Развитие подходов к автоматизации совершения таможенных операций при реализации модели интеллектуального пункта пропуска // Научные труды северо-западного института управления РАНХиГС. 2022. 12. 4 (51). С. 211-215.

7. Приказ Минфина России от 01.03.2019 № 33н (ред. от 10.10.2022) «Об утверждении перечня технических средств таможенного контроля, используемых при проведении таможенного контроля».
8. Приказ Минфина России от 01.03.2019 № 34н «Об утверждении Порядка применения технических средств таможенного контроля, используемых при проведении таможенного контроля».
9. Приказ Федеральной таможенной службы от 31.10.2008 № 1349 (ред. от 31.05.2012) «Об утверждении Типовых требований к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».
10. Распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 № 1388-р (ред. от 08.07.2023) «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года».
11. Решение Комиссии Таможенного союза от 22.06.2011 г. № 688 (ред. от 03.03.2017) «О Единых типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза, Классификации пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза и форме Паспорта пункта пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза».
12. Снапкова О.В. Проблемы создания «интеллектуального пункта пропуска» // Вестник Российской таможенной академии. 2022. № 3. С. 130-138.
13. Степаненко М.В. Модель интеллектуального пункта пропуска таможенных органов в современных условиях // Молодой ученый. 2022. № 16 (411). С. 258-260.
14. Указ Президента Российской Федерации от 30.03.2022 г. № 166 (ред. от 22.11.2023) «О мерах по обеспечению технологической независимости и безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации».

## **Problems of implementation of smart checkpoints across the state border of the Russian Federation and directions for their solution**

**Farid R. Babaev**

Postgraduate,  
Russian Customs Academy,  
140009, 4, Komsomol'skii ave., Lyubertsy, Russian Federation;  
e-mail: BabaevFR@yandex.ru

### **Abstract**

In 2020, a new stage in the digital development of Russian customs authorities began. Based on Government Order No. 1388-r dated May 23, 2020 "Strategy for the development of the customs service of the Russian Federation until 2030," it is planned to form a "smart" (Strategy until 2030) customs from "electronic" customs through the introduction of artificial intelligence. The article describes the key directions of the previously existing "Strategy for the Development of the Customs Service of the Russian Federation until 2020" and the new Strategy until 2030 that replaced it. One of the problems affecting the implementation of a smart checkpoint is the unsatisfactory condition of the currently functioning checkpoints across the state border of the Russian Federation. A significant part of the equipment used, as well as material and technical equipment in general, does not meet the requirements for customs and other types of government control as part of the implementation of the BRI model, which requires a prompt solution to existing problems. It is shown by the author in this paper that some work on the implementation of smart checkpoints is already actively underway, and current problems of a legislative, information technology and subjective nature are being resolved.



**For citation**

Babaev F.R. (2024) Problemy vnedreniya intellektual'nykh punktov propuska cherez gosudarstvennyuyu granitsu Rossiiskoi Federatsii i napravleniya po ikh resheniyu [Problems of implementation of smart checkpoints across the state border of the Russian Federation and directions for their solution]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (4A), pp. 779-788.

**Keywords**

Smart customs, checkpoint, artificial intelligence, material and technical equipment, smart checkpoints.

**References**

1. *Avtomobil'nye punkty propuska* [Automobile checkpoints]. Available at: <https://customs.gov.ru/press/zhurnal-tamozhnyia/document/343582> [Accessed 04/04/2023]
2. *Informatsionnye sistemy i tekhnologii v tamozhennoi deyatel'nosti* [Information systems and technologies in customs activities]. Available at: <https://abit.etu.ru/> [Accessed 04/04/2023]
3. Ionina M.V. (2022) Povyshenie kachestva tamozhennykh uslug v usloviyakh sozdaniyai sovershenstvovaniya intellektual'nogo punkta propuska [Improving the quality of customs services in the context of creating and improving an smart checkpoint]. *Uchenye zapiski Sankt-Peterburgskogo imeni V.B. Bobkova filiala Rossiiskoi tamozhennoi akademii* [Scientific Notes of St. Petersburg Branch of the Russian Customs Academy], 4 (84), pp. 16-19.
4. *LETI i «SEDATEK» sozhdadut tekhnologii dlya intellektual'nykh punktov propuska cherez gosudarstvennyuyu granitsu* [LETI and SEDATEK will create technologies for smart checkpoints across the state border]. Available at: <https://etu.ru/> [Accessed 04/04/2023]
5. Nachkin A.I. (2022) Razvitie podkhodov k avtomatizatsii soversheniya tamozhennykh operatsii pri realizatsii modeli intellektual'nogo punkta propuska [Development of approaches to automation of customs operations when implementing the model of an smart checkpoint]. *Nauchnye trudy severo-zapadnogo instituta upravleniya RANKhiGS* [Scientific works of the North-Western Institute of Management of RANEPa], 12, 4 (51), pp. 211-215.
6. *Prikaz Federal'noi tamozhennoi sluzhby ot 31.10.2008 № 1349 (red. ot 31.05.2012) «Ob utverzhdenii Tipovykh trebovaniy k oborudovaniyu i tekhnicheskomu osnashcheniyu zdaniy, pomeshcheniy i sooruzheniy, neobkhodimyykh dlya organizatsii tamozhennogo kontrolya v punktakh propuska cherez gosudarstvennyuyu granitsu Rossiiskoi Federatsii»* [Order of the Federal Customs Service of October 31, 2008 No. 1349 (as amended on May 31, 2012) "On approval of standard requirements for equipment and technical equipment of buildings, premises and structures necessary for organizing customs control at checkpoints across the state border of the Russian Federation"].
7. *Prikaz Minfina Rossii ot 01.03.2019 № 33n (red. ot 10.10.2022) «Ob utverzhdenii perechnya tekhnicheskikh sredstv tamozhennogo kontrolya, ispol'zuemykh pri provedenii tamozhennogo kontrolya»* [Order of the Ministry of Finance of Russia dated March 1, 2019 No. 33n (as amended on October 10, 2022) "On approval of the list of technical means of customs control used during customs control"].
8. *Prikaz Minfina Rossii ot 01.03.2019 № 34n «Ob utverzhdenii Poryadka primeneniya tekhnicheskikh sredstv tamozhennogo kontrolya, ispol'zuemykh pri provedenii tamozhennogo kontrolya»* [Order of the Ministry of Finance of Russia dated March 1, 2019 No. 34n "On approval of the Procedure for the use of technical means of customs control used during customs control"].
9. *Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 23.05.2020 № 1388-r (red. ot 08.07.2023) «Strategiya razvitiya tamozhennoi sluzhby Rossiiskoi Federatsii do 2030 goda»* [Order of the Government of the Russian Federation dated May 23, 2020 No. 1388-r (as amended on July 8, 2023) "Strategy for the development of the customs service of the Russian Federation until 2030"].
10. *Reshenie Komissii Tamozhennogo soyuza ot 22.06.2011 g. № 688 (red. ot 03.03.2017) «O Edinykh tipovykh trebovaniyakh k oborudovaniyu i material'no-tekhnicheskomu osnashcheniyu zdaniy, pomeshcheniy i sooruzheniy, neobkhodimyykh dlya organizatsii gosudarstvennogo kontrolya v punktakh propuska cherez tamozhennuyu granitsu Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza, Klassifikatsii punktov propuska cherez tamozhennuyu granitsu Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza i forme Pasporta punkta propuska cherez tamozhennuyu granitsu Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza»* [Decision of the Customs Union Commission dated June 22, 2011 No. 688 (as amended on March 3, 2017) "On the Uniform Standard Requirements for Equipment and Material and Technical Equipment of Buildings, Premises and Structures Necessary for Organizing State Control at Customs Checkpoints border of the Eurasian Economic Union, Classification of checkpoints across the customs border of the Eurasian Economic Union and the form of the Passport of the checkpoint across the customs border of the Eurasian Economic Union"].

11. Snapkova O.V. (2022) Problemy sozdaniya «intellektual'nogo punkta propuska» [Problems of creating an “smart checkpoint”]. *Vestnik Rossiiskoi tamozhennoi akademii* [Bulletin of the Russian Customs Academy], 3, pp. 130-138.
12. Stepanenko M.V. (2022) Model' intellektual'nogo punkta propuska tamozhennykh organov v sovremennykh usloviyakh [Model of an smart checkpoint for customs authorities in modern conditions]. *Molodoi uchenyi* [Young scientist], 16 (411), pp. 258-260.
13. *Ukaz Prezidenta Rossiiskoi Federatsii ot 30.03.2022 g. № 166 (red. ot 22.11.2023) «O merakh po obespecheniyu tekhnologicheskoi nezavisimosti i bezopasnosti kriticheskoi informatsionnoi infrastruktury Rossiiskoi Federatsii»* [Decree of the President of the Russian Federation of March 30, 2022 No. 166 (as amended on November 22, 2023) “On measures to ensure technological independence and security of the critical information infrastructure of the Russian Federation”].
14. Volozhanin D.D. (2022) Problemy i perspektivy sozdaniya intellektual'nogo punkta propuska v Rossii [Problems and prospects for creating an smart checkpoint in Russia]. In: *Molodye issledovateli o sovremennykh problemakh teorii i praktiki tamozhennogo dela* [Young researchers on modern problems in the theory and practice of customs affairs]. Ulan-Ude.