

УДК 339.5

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОРА РАЗВИТИЯ
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕАЭС**¹Т.В. Добринова, ¹М.А. Чаплыгина, ²Л.А. Пасечко, ¹А.О. Клишевич

1. Юго-Западный государственный университет, Курск, email: nov-tanya@mail.ru,

2. Курский институт кооперации (филиал) «Белгородский университет кооперации, экономики и права»

Аннотация. Для того, чтобы таможенные органы могли эффективно осуществлять свои функции, необходима материальная база, оборудование, офисные и складские помещения, перевозчики, а также квалифицированный персонал. Совокупность данных объектов называется таможенной инфраструктурой. Практика показывает, что при относительной стабильности таможенных процессов, именно от уровня развития инфраструктуры, в реалиях современности во многом зависит не только эффективность ежедневной работы, но и достижение стратегических задач таможенных органов. Стратегическая роль таможенной инфраструктуры в государственном управлении обуславливает необходимость её модернизации для наращивания внешнеэкономического потенциала стран ЕАЭС. Данный механизм координирует материальные и финансовые потоки, интегрируясь в систему международных транспортных коридоров. Технологическое совершенствование пограничных служб способствует интенсификации экспортно-импортных операций и транзитных маршрутов, обеспечивая растущий спрос экономических субъектов на грузовые перевозки.

Ключевые слова: таможенная инфраструктура, таможенные органы, внешнеэкономическая деятельность, государства-члены ЕАЭС, пункты пропуска.

**IMPROVING CUSTOMS INFRASTRUCTURE AS A FACTOR IN THE DEVELOPMENT OF FOREIGN
ECONOMIC ACTIVITIES OF THE EAEU MEMBER STATES**¹T.V. Dobrinova, ¹M.A. Chaplygina, ²L.A. Pasechko, ¹A.O. Klishevich

1. Southwest State University, Kursk, email: nov-tanya@mail.ru,

2. Kursk Institute of Cooperation (branch) Belgorod University of Cooperation, Economics and Law

Abstract. For customs authorities to effectively perform their functions, they require a material base, equipment, office and warehouse space, carriers, and qualified personnel. This combination of facilities is called customs infrastructure. Experience shows that, despite the relative stability of customs processes, the level of infrastructure development, in today's reality, largely determines not only the efficiency of daily operations but also the achievement of the strategic objectives of customs authorities. The relevance of improving customs infrastructure as a factor in the development of foreign economic activity in EAEU member states is determined by the strategic importance of this area from a public administration perspective. Customs infrastructure serves as a tool for regulating material and related financial flows. As an element of the international transportation system, it stimulates the expansion of the export-import potential of EAEU member states and increases the volume of transit shipments. Modern and high-tech customs infrastructure meets the growing needs of the economy and the population for freight transportation.

Keywords: customs infrastructure, customs authorities, foreign economic activity, EAEU member states, checkpoints.

Дата поступления статьи в редакцию: 10.01.2026

Дата принятия статьи в печать: 20.02.2026

Введение

Развитие элементов таможенной инфраструктуры обеспечивают цифровую составляющую таможенных процессов, а также непосредственно влияют на пропускную способность на границах государств-членов ЕАЭС.

Формирование единого пространства предполагает приоритетное решение задач по построению унифицированной инфраструктуры цифрового обмена информацией, стимулированию электронного сервисного сегмента наряду с институциональным обеспечением его регулирования, конструированию межгосударственной среды доверия с механизмами защиты персональной информации, а также организации сетевых информационно-маркетинговых структур на территории стран Евразийского экономического союза.



Цель исследования

Цель исследования заключается в комплексном и всестороннем анализе таможенной инфраструктуры как фактора развития внешнеэкономической деятельности государств–членов ЕАЭС и разработке направлений её совершенствования.

Материал и методы исследования

Теоретической основой исследования выступают научные труды отечественных ученых в области исследования таможенной инфраструктуры.

Методической базой исследования являются такие общенаучные методы, как научная абстракция, анализ, синтез, методы индукции и дедукции, моделирование, сравнение, а также метод системного подхода.

Для обработки практического материала использовались аналитические методы, позволяющие провести анализ и оценку таможенной инфраструктуры государств–членов ЕАЭС.

Результаты исследования

Руководствуясь Указом Президента РФ от 07.05.2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», основной задачей является увеличение в 1,5 раза объема грузоперевозок по международным транспортным коридорам. Исходя из этого, целевая задача найти направления, на которых увеличивается грузопоток в направлении дружественных стран, и обеспечить соответствующее развитие инфраструктуры для пропуска транспорта. Соответственно, к 2030 году объем пропускной границы на азербайджанской границе увеличится еще в 2,3 раза, с Казахстаном – в 1,8 раза, в Монголии – в 4,7 раза и Китай – в 3,3 раза. По поручению Президента, которое было озвучено в Послании Федеральному собранию, время пропуска должно сократиться до 10 минут. В настоящее время среднее время пропуска составляет 30–38 минут, сокращение должно составить приблизительно в 4 раза.

Один из моментов, который существенен в настоящее время, 60% пунктов пропуска находится в нормативном состоянии. Цель к 2030 году – 85%. Чтобы достичь нормативного содержания и состояния помещений, зданий, относящихся к таможенной инфраструктуре, необходимо:

- 1) ремонт, модернизация, новое современное строительство пунктов пропуска;
- 2) оснащение оборудованием, техническими средствами, чтобы пункты пропуска соответствовали современным требованиям.

В части задачи сокращения типового времени осмотра грузовых транспортных средств в АПП до 10 минут, необходимо решение инфраструктурных и организационных мероприятий.

В настоящее время в части инфраструктуры 55 пунктов пропуска не обеспечивают 10 минут осмотра. 22 из них будут модернизированы, при этом на них значительно возрастет пропускная способность. Другие 33 пункта пропуска будут обеспечены мероприятиями в пределах существующих пунктов пропуска, оснащение, обустройство, капитальный ремонт, устройство дополнительных полос без существенных капитальных мероприятий.

Модернизация всех 55 объектов предусматривает внедрение комплекса технологических решений: автоматизированных систем досмотра транспортных средств, порталных инспекционно-сканирующих установок, измерительного оборудования для контроля массогабаритных параметров, программно-аппаратных средств видеоаналитики, цифровых систем управления потоками и сопряжения с национальной транспортно-логистической платформой.

Нарращивание пропускной способности таможенных терминалов и сопутствующих элементов трансграничной логистической инфраструктуры государств-членов ЕАЭС требует интеграции цифровых решений, обеспечивающих автоматизированный мониторинг и регулирование товаропотоков. Практическая реализация предполагает использование специализированных экосистем и платформенных архитектур, способных агрегировать информацию о движении грузов и транспорта с последующей аналитической обработкой.

Цифровизация таможенно-логистической инфраструктуры открывает широкие возможности для комплексной модернизации отрасли. Внедрение передовых технологических решений способствует автоматизации рутинных операций, повышению качества сервисного обслуживания и росту операционной эффективности. Аналитические инструменты на базе цифровых платформ обеспечивают более достоверное прогнозирование товародвижения, динамичную

корректировку транспортных схем и своевременную адаптацию к меняющимся условиям логистических цепочек.

Концепция цифровых экосистем переживает стремительную эволюцию, охватывая уровни от отдельных предприятий до целых секторов экономики, включая таможенно-логистический комплекс. Архитектура подобных систем базируется преимущественно на платформенных решениях, демонстрируя способность к автономному развитию через стабильные каналы информационного обмена между участниками процесса.

Цифровая экосистема представляет собой интегрированный комплекс информационных сервисов и технологических решений, формируемый корпоративными объединениями либо отдельными организациями во взаимодействии с партнерскими структурами. Данная конфигурация обеспечивает потребителям доступ к разнообразным продуктовым линейкам и услугам посредством единого непрерывного цикла обслуживания, включающего платформенные архитектуры.

Рассматриваемая дефиниция и типология объектов телематической инфраструктуры позволяют отнести цифровые экосистемы к сфере информационных сервисов, что обосновывает их принадлежность к данной категории.

Формирование цифровой экосистемы в рамках торгово-логистической инфраструктуры открывает перспективы для всесторонней имплементации принципа беспрепятственного товарооборота в пределах единого рыночного пространства Евразийского экономического союза.

Ключевым барьером формирования цифровой экосистемы выступает фрагментированность технологического ландшафта: функционирование изолированных информационных платформ и программных решений затрудняет документооборот и информационное взаимодействие между субъектами транспортно-логистической деятельности и надзорными государственными структурами.

Инициация данной инициативы по формированию цифровой экосистемы произошла после утверждения главами государств-участников Союза соответствующего Распоряжения Евразийского межправительственного совета (№ 4 от 31.01.2020), определившего концептуальные основы для построения экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС.

Цифровые транспортные коридоры ЕАЭС представляют собой динамичную систему взаимосвязанных акторов и технологических решений, обеспечивающих непрерывный обмен информацией между ключевыми участниками логистических процессов. Данная инфраструктура формируется посредством интеграции разрозненных цифровых сервисов, консолидирующих данные транспортных компаний, грузоотправителей и надзорных ведомств стран-участниц в рамках единого информационного пространства. Проектное решение предусматривает разработку интегрированной платформы, способной агрегировать потоки данных из существующих систем электронного документооборота и координационных механизмов, что позволит обеспечить прозрачность логистических цепочек на всём протяжении евразийского экономического пространства.

ЭЦТК будет включать в себя большие массивы данных, такие как:

Систематизированные данные о пограничных переходах через таможенный рубеж Евразийского экономического союза сопровождаются сведениями относительно транспортной инфраструктуры и объектов транспортно-логистического назначения, а также параметрами автомагистралей, интегрированных в структуру трансконтинентальных маршрутов грузоперевозок.

На сегодняшний день аналогичных разрозненных реестров в государствах-членах ЕАЭС более трех тысяч. В Распоряжении Евразийского межправительственного совета от 31.01.2020 г. № 4 установлено, что разработка и утверждение планов по проектированию ЭЦТК должны предусматривать взаимодействие и внедрение цифровых платформ.

Цели экосистемы цифровых транспортных коридоров:

- сокращение трудозатрат на управление перевозочным процессом;
- снижение себестоимости перевозки, сокращение времени перевозки;
- минимизация времени на контрольно-надзорные мероприятия;
- оптимизация маршрутов исходя из загруженности инфраструктуры;
- повышение пропускной способности;
- повышение эффективности функционирования ТЛИ.

Ключевые эффекты формирования ЭЦТК в государствах-членах ЕАЭС отражены на рисунке 1.





Рис. 1. Эффекты от внедрения экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС

Концептуальная модель ЭЦТК ориентирована на формирование интегрированного механизма совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры посредством внедрения цифровых инструментов и применения прогностико-аналитических методов.

В рамках межведомственного взаимодействия шестого октября 2025 года Евразийская экономическая комиссия организовала тематический семинар, посвящённый формированию интеллектуальных пунктов пропуска и цифровой трансформации таможенных служб государств-участников ЕАЭС. Мероприятие было направлено на аккумулирование передового опыта, идентификацию эффективных решений в сфере модернизации пограничной инфраструктуры, а также на коллективную разработку стратегий по интеграции инновационных технологий в операционную деятельность таможенных ведомств союзных стран.

В работе семинара приняли участие делегаты от международных институтов, таможенных ведомств стран ЕАЭС и Узбекистана, компаний, специализирующихся на мониторинге грузопотоков посредством навигационных систем пломбирования, а также эксперты из предпринимательской среды, академического сообщества и профильных деловых объединений.

В процессе семинара были рассмотрены основные вопросы, касаемо:

Цифровая трансформация таможенных служб требует определения ключевых векторов модернизации, среди которых выделяются внедрение инновационных технологических решений, направленных на расширение пропускного потенциала контрольно-пропускных пунктов, а также адаптация передового международного опыта в области совершенствования информационной, технической и технологической инфраструктуры таможенных терминалов.

Для государств-членов ЕАЭС, стремящихся к углублению интеграции и повышению конкурентоспособности на мировом рынке, цифровизация таможенной инфраструктуры имеет стратегическое значение, включающая:

- внедрение современных ИТ-решений, способствующее созданию более эффективной и прозрачной системы таможенного администрирования, снижению административных барьеров, ускорению товарооборота и, как следствие, стимулирование экономического роста;
- успешное выполнение задач, поставленных главами стран ЕАЭС, включая развитие цифровых транспортно-логистических коридоров на территории ЕАЭС;
- внедрение современных ИТ-решений в ПП, расположенных на таможенной границе, опираясь на лучшие мировые практики.

Таблица 1

Результаты опроса по направлению внедрения современных технологий, направленных на повышение пропускной способности интеллектуальных ПП на таможенной границе ЕАЭС

Вопрос	Ответ
1. Требуется ли внедрение специализированных IT-решений, направленных на обеспечение ускорения перемещения товаров и ТС в ПП?	Да – 100%; нет – 0%; не знаю – 0%
2. Какие специализированные IT-решения необходимо внедрить для развития интеллектуальных пунктов пропуска?	– цифровые документы – 91%; – искусственный интеллект и аналитика данных – 86%; – интернет вещей IoT – 59%; – биометрике системы – 68%; – навигационные пломбы – 4,5%; – продвинутое распознавание паттернов – 4,5%; – технология дополненной реальности, автопилот – 4,5%
3. Существует ли необходимость интеграции технических средств контроля, установленных в ПП, с ИС контролирующих органов?	Да – 100%; нет – 0%; не знаю – 0%
4. Требуется ли организация информационного взаимодействия между участниками и контролирующими органами для обеспечения дополнительного информирования о проведении контрольных операций в пункте пропуска?	да – 95,5%; нет – 0%; не знаю – 4,5%
5. Необходимо ли внедрение технологии искусственного интеллекта для непосредственного управления технологическими процессами в ПП?	да – 41%; нет – 45%; не знаю – 14%
6. Способен ли в будущем ИИ исключить полностью проведение контрольных мероприятий в ПП должностными лицами государственных органов?	да – 0%; нет – 91%; не знаю – 9%
7. Какие источники финансирования необходимы для внедрения интеллектуальных систем в ПП?	бюджетные – 86%; частные инвестиции – 54%; международные гранты – 14%

Таблица 2

Направления совершенствования таможенной инфраструктуры как фактора развития ВЭД государств-членов ЕАЭС

Направления совершенствования таможенной инфраструктуры	Информационно-технические и технологические составляющие таможенной инфраструктуры
1. Внедрение в практику таможенных органов современных IT-решений, таких как IoT-технологий (интернет вещей), анализ больших данных, искусственный интеллект и других инновационных инструментов	1.1. Сбор и обработка данных в автоматизированном или автоматическом формате, начинающаяся еще до прибытия транспортного средства в пункт пропуска
	1.2. Однократность представления сведений логистическим компаниям и доступ к этим сведениям всех заинтересованных государственных органов
	1.3. Безостановочное или бесшовное прохождение контроля ТС в ПП, по принципу одновременного сканирования для разных видов контроля
2. Переход на электронное взаимодействие между участниками перевозочного процесса (перевозчиками, экспедиторами) и контролирующими органами в пунктах пропуска	2.1. Внесение поправок в Таможенный кодекс ЕАЭС, направленные на расширение охвата обмена электронными документами в таможенных правоотношениях
	2.2. В ЕЭК создана Рабочая группа по реализации пилотного проекта по применению электронных международных транспортных накладных e-CMR
	2.3. Создать необходимые условия для последующего перехода к безбумажному юридически значимому документообороту между государствами-членами ЕАЭС
3. Проведение в странах ЕАЭС работ по созданию «интеллектуальных пунктов пропуска», соответствующих мировым стандартам и функционирующих на единой цифровой платформе, которая объединяет все контролирующие органы	3.1. Оснащение множеством различных датчиков и систем контроля, работающих по принципу интернета вещей, внедрение интегрированной информационной системы пункта пропуска
	3.2. Применением рискориентированных методик в процессе таможенного контроля
	3.3. Межведомственное электронное взаимодействие

продолжение табл. 2



окончание табл. 2	
<p>4. Закрепить развитие «интеллектуальной» составляющей и применение передовых цифровых технологий в пунктах пропуска на внешней границе ЕАЭС в документах стратегического планирования</p>	<p>4.1. Закрепить в соответствующих стратегических документах, изучение лучших мировых практик по использованию информационных систем в пунктах пропуска. 4.2. Применение лучших мировых практик взаимодействия технических средств и информационных систем контролирующих органов</p>
<p>5. Комплексная переработка Решения Комиссии от 22.06.2011 г. № 688 «О единых типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного и транспортного контроля, осуществляемых в пунктах пропуска через внешнюю границу государств-членов Союза»</p>	<p>5.1. Учитывать современный уровень развития информационных технологий и лучшие мировые практики, формирующие необходимую базу для обеспечения единства таможенного администрирования и таможенной инфраструктуры на таможенной границе ЕАЭС</p>

В рамках отмеченного семинара, было проведено анкетирование, направленное на выявление общественного мнения представителей стран ЕАЭС по совершенствованию элементов таможенной инфраструктуры, результаты которого представлены в таблице 1.

Таблица 2 раскрывает стратегические векторы модернизации таможенной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС, рассматриваемой в качестве катализатора внешнеэкономической деятельности. Предлагаемые меры концентрируются вокруг интеграции передовых цифровых решений – IoT-платформ, аналитики массивов данных, систем машинного обучения и прочих технологических новаций – в оперативную практику таможенных служб. Параллельно акцентируется необходимость формирования на территории союза интеллектуальных пограничных комплексов, удовлетворяющих глобальным требованиям и функционирующих посредством унифицированной цифровой экосистемы, консолидирующей деятельность всех надзорных ведомств.

Для более четкого представления действий направления совершенствования таможенной инфраструктуры, как фактора развития ВЭД государств-членов ЕАЭС, ниже представлена роспись отмеченных направлений.

1. Внедрение в практику таможенных органов современных IT-решений, таких как IoT-технологий (интернет вещей), анализ больших данных, искусственный интеллект и других инновационных инструментов.

В этой связи, необходимо отметить, что обобщение мирового опыта применения в пунктах пропуска прорывных технологий на базе современных цифровых решений позволяет выделить следующие ключевые тенденции и направления совершенствования элементов таможенной инфраструктуры:

а) сбор и обработку данных в автоматизированном или автоматическом формате (в зависимости от степени зрелости информационных систем, применяемых в конкретной стране), начинающуюся еще до прибытия транспортного средства в пункт пропуска при предоставлении перевозчиком или иным лицом предварительной информации;

б) однократность представления сведений логистическим компаниям и доступ к этим сведениям всех заинтересованных государственных органов. Сбор данных выполняется при прохождении контроля, полученные ранее данные дополняются и обогащаются с учетом сведений уже имеющихся в различных базах данных, включая коммерческие;

в) безостановочное или бесшовное прохождение контроля транспортного средства в пункте пропуска, по принципу одновременного сканирования для разных видов контроля. Применяются различные технические средства контроля почти одновременно:

- системы оптического распознавания номерных знаков транспортных средств, установленные при въезде на территорию пункта пропуска, передающая сведения о государственном регистрационном знаке транспортного средства в интегрированную информационную систему, таким образом, фиксируется прибытие транспортного средства в пункт пропуска, в информационной системе автоматически отмечается начало проведения контрольных операций;

- считываются биометрические данные водителя и пассажиров транспортных средств, которые обрабатываются системами распознавания лиц;

- считываются RFID-метки в государственных регистрационных знаках транспортных средств, в документах физических лиц, в наложенных на грузовые отсеки транспортных средств пломбах (при наличии таких RFID-меток);

- производится контроль уровня радиоактивного излучения объекта с применением специализированного оборудования;
- осуществляется контроль габаритов транспортного средства и его взвешивание с применением специализированного оборудования;
- считывается идентификационная информация с контейнеров;
- производится бесконтактный осмотр днища транспортного средства путем видеофиксации или фотографирования для выявления посторонних предметов и/или вложений;
- осуществляется неинтрузивное сканирование транспортного средства с грузом с применением инспекционно-досмотровых комплексов;
- осуществляется считывание информации с навигационных пломб, если они применялись при перевозке;
- системы оптического распознавания номерных знаков транспортных средств, установленные при выезде с территории пункта пропуска, автоматически фиксируют прохождение линии контроля транспортным средством.

2. Переход на электронное взаимодействие между участниками перевозочного процесса (перевозчиками, экспедиторами) и контролирующими органами в пунктах пропуска.

В этом направлении таможенными и иными контролирующими органами в государствах-членах ЕАЭС, достигнут значительный прогресс в цифровизации информационного взаимодействия с заинтересованными лицами, в частности:

- подготовлены соответствующие поправки в Таможенный кодекс ЕАЭС, направленные на расширение охвата обмена электронными документами в таможенных правоотношениях;
- в Евразийской экономической комиссии создана Рабочая группа по реализации пилотного проекта по применению электронных международных транспортных накладных e-SMR при осуществлении международных грузовых автомобильных перевозок в государствах-членах ЕАЭС;
- созданы необходимые условия для последующего перехода к безбумажному юридически значимому документообороту между государствами-членами ЕАЭС, способствующая введению в действие общего процесса № 13 «Обеспечение обмена электронными документами и (или) сведениями между таможенными органами государств-членов Евразийского экономического союза в процессе контроля перевозок товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита» [5].

3. Проведение в государствах-членах ЕАЭС работ по созданию «интеллектуальных пунктов пропуска», соответствующих мировым стандартам и функционирующих на единой цифровой платформе, которая объединяет все контролирующие органы.

Основой (центральным элементом) пункта пропуска, оснащенного множеством различных датчиков и систем контроля, работающих по принципу интернета вещей, является интегрированная информационная система пункта пропуска (ИИСПП). В ИИСПП в автоматическом режиме собираются данные интернета вещей о транспортном средстве, грузе (товаре) и физических лицах. Полученная в ходе инструментального сканирования информация формируется в единый интегрированный пакет данных. Данные становятся доступными контролирующим органам в соответствии с компетенцией последних.

После проведения оценки объекта с применением риск ориентированных методик выдается решение о необходимости проведения контроля объектов либо об отсутствии таковой.

Таким образом, при помощи ИИСПП решается проблема организации в ПП межведомственного электронного взаимодействия (получения, накапливания, обработки и передачи информации об объектах контроля, а также решений государственных органов по результатам контроля).

Накапливаемые при прохождении пункта пропуска данные о транспортных средствах, грузах и физических лицах являются одним из главных источников формирования больших данных о цепочках поставок товаров. Сведения об объектах контроля и результатах операций, проведенных в их отношении в пункте пропуска, в дальнейшем должны становиться важной составной частью информации, используемой таможенными и другими контролирующими органами при выборе объектов контроля и настройке систем управления рисками на всех этапах жизненного цикла товаров.

4. Активное взаимодействие таможенных и других контролирующих органов с международными организациями, деловыми ассоциациями и бизнес-сообществом по вопросам внедрения современных IT-решений в пунктах пропуска, а также развития государственного-частного партнерства в этой сфере.

Международный опыт показывает, что специализированные частные компании, являющиеся технологическими лидерами в своих областях, выводя на рынок инновационные, прорывные разработки, таким образом, зачастую стимулируют изменение соответствующего регулирования.

Наличие доступных технологических решений позволяет государственным органам приступить к практической реализации новых подходов к проведению контрольных процедур, в том числе в ПП.

5. Закреплять намерения по развитию «интеллектуальной» составляющей и применению передовых цифровых технологий в ПП на внешней границе ЕАЭС в документах стратегического планирования.

В качестве мероприятий по направлению совершенствования таможенной инфраструктуры и цифровых технологий в пунктах пропуска закрепить в соответствующих стратегических документах изучение лучших мировых практик по использованию информационных систем в пунктах пропуска, выработать предложения по совершенствованию прикладных функций информационных систем, используемых таможенными органами государств-членов в пунктах пропуска, на основе лучших мировых практик взаимодействия технических средств и информационных систем контролирующих органов.

Кроме того, требует внимания координация усилий государств-членов ЕАЭС по развитию ПП и внедрению цифровых технологий с тем, чтобы обеспечить равномерные темпы цифровизации и совместимость применяемых информационных технологий, и, как следствие, способствовать единству таможенного администрирования на внешнем периметре ЕАЭС.

6. Комплексная переработка Решения Комиссии от 22.06.2011 г. № 688 «О единых типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного и транспортного контроля, осуществляемых в пунктах пропуска через внешнюю границу государств-членов Таможенного союза» с учетом лучших мировых практик внедрения современных ИТ-решений.

Следовательно, переработка унифицированных типовых требований меняющие элементы таможенной инфраструктуры, должно предусматривать обязательное применение обозначенных выше:

- интегрированных систем передачи данных;
- использование методов обработки больших данных;
- применение возможностей искусственного интеллекта;
- внедрение элементов интеллектуального пункта пропуска, интернета вещей и автоматизированных (автоматических) систем контроля, позволяющих осуществлять таможенные операции, в том числе и без участия должностных лиц;
- формирование саморазвивающейся экосистемы цифровых транспортных коридоров представляет собой интеграцию участников транспортно-логистической деятельности и специализированных платформенных решений в рамках евразийского экономического пространства. Данная концепция предполагает создание динамичной среды взаимодействия, где цифровая инфраструктура обеспечивает координацию субъектов логистических процессов государств-членов ЕАЭС через единое технологическое пространство.

Систематизированные в таблице 2 меры по модернизации таможенной инфраструктуры – внедрение информационных технологий и технических новшеств – способны интенсифицировать трансграничное товародвижение, одновременно поддерживая добросовестных операторов внешнеторговой деятельности и усиливая результативность контрольно-надзорных процедур.

Внедрение передовых технологий – интернета вещей, аналитики больших данных, систем искусственного интеллекта, наряду с формированием интеллектуальных пунктов пропуска и экосистемы цифровых транспортных коридоров, существенно расширяет возможности таможенных администраций государств-членов ЕАЭС в совершенствовании логистической инфраструктуры.

Заключение

Совершенствование таможенной инфраструктуры представляет собой приоритетное направление деятельности как национальных таможенных служб государств ЕАЭС, так и субъектов внешнеторговых операций. Конструктивное взаимодействие указанных сторон создает предпосылки для достижения совместных целей и интенсификации трансграничного товарообмена.

Модернизация таможенной инфраструктуры обеспечит сокращение временных затрат на прохождение таможенных процедур субъектами внешнеторговых операций. Реконструкция действующих и введение дополнительных пограничных переходов расширит пропускные мощности на территории государств-участников Евразийского экономического союза. Указанные преобразования способствуют оптимизации сервисного обслуживания хозяйствующих субъектов, осуществляющих трансграничную коммерческую деятельность.

Литература

1. Боброва В.В., Рожкова Ю.В., Баженова Т.Л. и др. Совершенствование таможенного администрирования: монография. М.: Креативная экономика, 2020. 365 с.
2. Бондаренко А.О. Цифровая трансформация деятельности таможенных органов Российской Федерации на примере технологии автоматического выпуска // Вестник университета. 2021. № 11. [Электронный ресурс]. URL: <https://moluch.ru/archive/207/50729/> (дата обращения: 10.01.2026).
3. Ворона А.А. Применение технологий автоматической регистрации и автоматического выпуска товаров в деятельности центров электронного декларирования // Вестник Российской таможенной академии. 2019. № 3. С. 153-160.
4. Толмачева Т.А. Цифровизация как фактор повышения эффективности внешнеторговой деятельности // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2020. № 12. [Электронный ресурс]. URL: <https://moluch.ru/archive/205/67893/> (дата обращения: 10.01.2026).
5. Федеральная таможенная служба. [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/> (дата обращения: 10.01.2026).

