



Научно-исследовательский журнал «International Law Journal»  
<https://ilj-journal.ru>  
2025, Том 8, № 2 / 2025, Vol. 8, Iss. 2 <https://ilj-journal.ru/archives/category/publications>  
Научная статья / Original article  
Шифр научной специальности: 5.1.5. Международно-правовые науки (юридические науки)  
УДК 339.543

## Актуальные вопросы реформирования таможенных органов Российской Федерации в условиях евразийской межгосударственной интеграции

<sup>1</sup> Полищук А.В., <sup>1</sup> Годованник Е.В., <sup>2</sup> Квач С.С.,

<sup>1</sup> Севастопольский государственный университет,

<sup>2</sup> Институт дополнительного образования, Технологический университет им. А.А. Леонова

**Аннотация:** в статье рассматриваются процессы реформирования таможенных органов Российской Федерации в условиях внедрения современных технологий таможенного контроля и перехода на сервисную модель администрирования. Предложены направления и перспективы реформирования таможенных органов стран ЕАЭС через призму процессов евразийской межгосударственной интеграции. Авторы анализируют современные вызовы, связанные с усилением интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС), и рассматривают необходимость адаптации таможенных служб к новым условиям. Особое внимание уделяется анализу стратегических документов, направленных на изменение таможенных правил. Акцентируется внимание на особый стратегический характер развития межгосударственных интеграционных процессов на постсоветском пространстве для Российской Федерации с точки зрения обеспечения экономических приоритетов, взаимовыгодной внешнеэкономической деятельности, публичных и частных интересов Российского государства, общества, граждан, юридических лиц. В исследовании рассмотрены причины, которые повлияли на изменение структуры таможенных органов, проведен анализ организации работы таможенных органов Российской Федерации в контексте построения интеграционной модели таможенного администрирования в рамках ЕАЭС. Особое внимание уделяется вопросам цифровизации таможенных процедур, гармонизации законодательства, повышения эффективности контроля и упрощения торговых операций. Предлагаются рекомендации по оптимизации работы таможенных органов для укрепления экономической безопасности и содействия развитию международной торговли в регионе.

**Ключевые слова:** таможенный орган, участник внешнеэкономической деятельности, реформирование, сервисная модель администрирования, евразийская межгосударственная интеграция

**Для цитирования:** Полищук А.В., Годованник Е.В., Квач С.С. Актуальные вопросы реформирования таможенных органов Российской Федерации в условиях евразийской межгосударственной интеграции // International Law Journal. 2025. Том 8. № 2. С. 132 – 140.

Поступила в редакцию: 6 декабря 2024 г.; Одобрена после рецензирования: 8 февраля 2025 г.; Принята к публикации: 19 марта 2025 г.

## Current issues of reforming the customs authorities of the Russian Federation in the context of Eurasian interstate integration

<sup>1</sup> Polishchuk A.V., <sup>1</sup> Godovanik E.V., <sup>2</sup> Kvach S.S.,

<sup>1</sup> Sevastopol State University,

<sup>2</sup> Institute of Additional Education, Technological University named after A.A. Leonov

**Abstract:** the article examines the processes of reforming the customs authorities of the Russian Federation in the context of the introduction of modern customs control technologies and the transition to a service administration model. The directions and prospects of reforming the customs authorities of the EAEU countries through the

*prism of the processes of Eurasian interstate integration are proposed. The authors analyze the current challenges associated with the strengthening of integration processes within the Eurasian Economic Union (EAEU), and consider the need to adapt customs services to new conditions. Special attention is paid to the analysis of strategic documents aimed at changing customs regulations. Attention is focused on the special strategic nature of the development of interstate integration processes in the post-Soviet space for the Russian Federation in terms of ensuring economic priorities, mutually beneficial foreign economic activity, and the public and private interests of the Russian state, society, citizens, and legal entities. The study examines the reasons that influenced the change in the structure of customs authorities, analyzes the organization of the work of the customs authorities of the Russian Federation in the context of building an integration model of customs administration within the EAEU. Special attention is paid to the issues of digitalization of customs procedures, harmonization of legislation, improvement of control efficiency and simplification of trade operations. Recommendations are offered on optimizing the work of customs authorities to strengthen economic security and promote international trade in the region.*

**Keywords:** customs authority, participant in foreign economic activity, reformation, service model of administration, Eurasian interstate integration

**For citation:** Polishchuk A.V., Godovanik E.V., Kvach S.S. Current issues of reforming the customs authorities of the Russian Federation in the context of Eurasian interstate integration. International Law Journal. 2025. 8 (2). P. 132 – 140.

The article was submitted: December 6, 2024; Approved after reviewing: February 8, 2025; Accepted for publication: March 19, 2025.

## Введение

Современные тенденции модернизации структуры таможенных органов и модели таможенного администрирования Российской Федерации во многом обусловлены воздействием евразийских интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), что с теоретико-методологических позиций объясняется сближением национальных экономик в целях формирования единого экономического пространства, имманентно присущих, по мнению Ж.-П. Леманна, нынешним процессам глобализации и межгосударственной интеграции [4, с. 6].

Следует отметить стратегический характер развития межгосударственных интеграционных процессов на постсоветском пространстве для Российской Федерации с точки зрения обеспечения экономических приоритетов, взаимовыгодной внешнеэкономической деятельности, публичных и частных интересов Российского государства, общества, граждан, юридических лиц. Более того, ЕАЭС на современном этапе его развития является одним из крупнейших мировых интеграционных союзов по объему экономической деятельности и соответствующих интеграционных экономических связей, что является, по справедливой оценке Р.С. Гринберга и А.Г. Пылина, непосредственным результатом образования совместной таможенной территории [3].

## Материалы и методы исследований

ЕАЭС представляет собой успешный пример межгосударственной экономической интеграции, вышедшей на институциональный и нормативный уровень принятия совместного таможенно-тарифного регулирования. В международно-правовом контексте данное интеграционное объединение можно охарактеризовать как функционирующее на концептуальной основе взаимного уважения государственного суверенитета при объединении усилий в определенных сферах межгосударственного сотрудничества на взаимовыгодной экономической основе. Одной из таких сфер, в которых целесообразным является координация действующих норм и процедур с выведением их на уровень правовой системы интеграционного объединения, является таможенное регулирование и администрирование, без которого фактически и юридически невозможно импортно-экспортные операции с другими государствами.

Внимание, которое уделяется в интеграционном праве ЕАЭС вопросам таможенного администрирования и его институционального обеспечения, подтверждается содержанием положений Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 г., утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11.12.2020 № 121 (далее – Стратегия – 2025) [7], предполагающих дальнейшее усиление координации действий при осуществлении таможенно-тарифного регулирования.

В свою очередь, на внутригосударственном уровне распоряжением Правительства РФ от 23 мая 2020 г. № 1388-р была утверждена Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года

(далее – Стратегия) [8], которая в целом отвечает в части целей и задач общим векторам, обозначенным на интеграционном стратегически-концептуальном уровне в Стратегии-2025.

В частности, в разделе II Стратегии («Таможенная служба Российской Федерации в условиях динамично изменяющейся внешней среды») указано, что на современном этапе:

обеспечено перераспределение таможенных операций между таможенными органами внутри страны и таможенными органами в приграничных субъектах Российской Федерации (с учетом развития транспортно-логистической инфраструктуры в крупных транспортных узлах);

проведено масштабное реформирование системы таможенных органов с концентрацией декларирования товаров в центрах электронного декларирования.

В тоже время в Стратегии указано (раздел IV «Основные стратегические направления развития таможенной службы Российской Федерации: 1. Совершенствование таможенного администрирования»), что «основным сдерживающим фактором развития таможенных технологий на государственной границе России является необустроенност пунктов пропуска».

Состояние пунктов пропуска согласно Стратегии	
Соответствуют типовым требованиям – около 15 процентов пунктов пропуска	Нуждаются в существенной реконструкции и модернизации – две трети пунктов пропуска

Также на официальном сайте Федеральной таможенной службы (ФТС) России размещена Концепция таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации (далее – Концепция) [9].

Реализация указанной Концепции предполагалась в два периода:

I период (2009-2010 годы)	II период (2011-2020 годы)
проведение работ по подготовке значительного расширения существующей практики таможенного оформления в приграничных субъектах Российской Федерации	за счет развития и совершенствования таможенно-логистической инфраструктуры и транспортной инфраструктуры в приграничных субъектах Российской Федерации оптимизировать таможенное оформление товаров и транспортных средств, перемещаемых автомобильным транспортом (до 2012 года) и железнодорожным транспортом (до 2020 года)
определение перечня таможенных органов, расположенных в приграничных субъектах Российской Федерации, которые имеют достаточную инфраструктуру, оборудование и кадровый состав для реализации первоочередных проектов по осуществлению таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации	
первоочередная реализация в Центральном (на первом этапе в Москве и в Московской области), Северо-Западном и Дальневосточном федеральных округах	

В отношении воздушного и морского транспорта Концепция предусматривала, что таможенное оформление товаров, перемещаемых:

воздушным транспортом	морским транспортом
осуществляется без перевода в приграничные субъекты Российской Федерации	осуществляется на базе имеющихся мощностей в морских портах, в которых установлены пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации

### Результаты и обсуждения

Реализация Концепции предполагала строительство крупных транспортно-логистических терминалов (далее – ТЛТ), которые должны стать основными местами проведения таможенного контроля товаров. Такие терминалы необходимы не только возле автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска, но и возле морских портов (т.н. «сухие порты») [5, с. 324-332].

Учитывая сроки реализации Концепции и указанные в Стратегии проблемы необустроенност пунктов пропуска, можно сделать вывод о сохранении актуальности вопросов проведения таможенного оформления товаров и транспортных средств международной перевозки в местах, приближенных к государственной

границе Российской Федерации, по настоящее время, что особенно актуально в контексте интенсивного формирования общей модели таможенного администрирования в рамках ЕАЭС.

Следует отметить, что реконструкция, модернизация и строительство пунктов пропуска не являются средством окончательного решения проблемы увеличения их пропускной способности в силу объективных причин. Как представляется, рост международной торговли (в том числе, в результате значительной интенсификации в последние годы внешнеторгового оборота Российской Федерации и других государств-участников ЕАЭС со странами БРИКС, включая Китай и Индию), увеличение количества транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу, не снимают, а наоборот подчеркивают актуальность решения задачи по строительству ТЛТ. Об этом, в частности, указано в Целевом ориентире 10 Стратегии – участие ФТС РФ в создании условий для развития и повышения эффективности использования международных транспортных коридоров.

Логично предположить, что инфраструктурные изменения не могут не повлечь за собой и структурные и кадровые изменения в системе таможенных органов институционального характера.

Стратегией предусмотрены два этапа реализации, оба из которых включают мероприятия по изменению организационно-штатной структуры таможенных органов:

Первый этап (2021-2024 годы)	Второй этап (2025-2030 годы)
разработка перспективных моделей пунктов пропуска проведение организационно-административных мероприятий по совершенствованию кадровой и организационно-штатной структуры таможенных органов выстраивание организационной структуры таможенных органов для создания действенного механизма по оперативному реагированию на возникающие риски нарушения законодательства и их пресечению	дальнейшее совершенствование мер таможенного администрирования, направленных в том числе на реализацию перспективных моделей пунктов пропуска при проведении модернизации и реконструкции пунктов пропуска

В рамках реализации первого этапа Стратегии приказом ФТС России Министерства финансов Российской Федерации от 19 июля 2021 г. № 616 был утвержден перечень типовых структурных подразделений таможенных органов Российской Федерации [10].

В приказе в полной мере нашли отражение произошедшие в последнее время структурные изменения в системе ФТС России. К главным из них следует отнести появление электронных таможенных органов и таможен фактического контроля.

В соответствии с перечнем таможни фактического контроля подразделяются на:

Таможни, имеющие в регионе деятельности пункты пропуска (далее – «пограничные таможни»)	Таможни, не имеющие в регионе деятельности пунктов пропуска (далее – «внутренние таможни»)
---	--

Следует также учитывать, что структура многих «пограничных таможен» включает таможенные посты, которые в своей зоне деятельности не имеют пунктов пропуска.

Таможни фактического контроля содержат в своей типовой структуре все подразделения, задействованные в осуществлении таможенного контроля за совершением таможенных операций, осуществляемых в зоне их деятельности. Таким образом, приказом ФТС России Министерства финансов Российской Федерации от 19 июля 2021 г. № 616 предусмотрено проведение таможенного контроля перемещаемых товаров как в «пограничных», так и «внутренних» таможнях.

Подобный подход, наряду с очевидными положительными результатами, несет в себе и определенные дискуссионные моменты для обеспечения частноправовых законных интересов субъектов внешнеэкономической деятельности (далее – субъекты ВЭД), к которым можно отнести следующие потенциально возможные фактические ситуации:

а) в случае задержки по каким-либо причинам таможенного оформления товаров в пункте пропуска «пограничной таможни», необходимо их перемещение из пункта пропуска на ТЛТ в зоне деятельности «пограничной таможни» (при его наличии);

б) в случае отсутствия ТЛТ рядом с пунктом пропуска «пограничной таможни» (в том числе по причине), необходимо перемещение товаров и транспортных средств международной перевозки во «внутрен-

нюю таможню» или внутренний таможенный пост «пограничной таможни» для дальнейшего таможенного контроля и таможенного оформления;

в) взаимодействие при таможенном оформлении одной товарной партии минимум с тремя таможенными органами (электронное декларирование осуществляется в отдельном таможенном органе в соответствии с технологией удаленного выпуска).

Как представляется, проведение таких операций в ряде случаев может быть связано для субъектов ВЭД с дополнительными финансово-временными затратами, иногда довольно значительными.

В Стратегии решение указанных проблем планируется за счет реализации таких институциональных и функциональных инноваций:

1. Внедрение модели «интеллектуального» пункта пропуска, в котором совершение таможенных операций с использованием элементов искусственного интеллекта даст возможность значительно увеличить его пропускную способность [6, с. 130-138].

2. Использование инфраструктуры, которая будет создана при проведении реконструкции, модернизации и строительстве пунктов пропуска, а также созданной в приграничных субъектах Российской Федерации, в непосредственной близости от пунктов пропуска.

Таким образом, Стратегия планирует увеличить пропускную способность пунктов пропуска и по возможности использовать ТЛГ, находящиеся в непосредственной близости от пунктов пропуска, что будет способствовать реализации мер по упрощению процедур торговли [2, с. 36-37].

В целевом ориентире 22 раздела III Стратегии предусмотрено внедрение в нормативно-правовое регулирование лучших международных практик и примеров, действующих в зарубежном праве обязательных требований в области таможенных правоотношений, что совершено справедливо с точки зрения целесообразности применения сравнительно-правового метода в процессе модернизации системы таможенного администрирования в Российской Федерации и ЕАЭС как межгосударственном интеграционном объединении с основным экономическим вектором международного сотрудничества.

Кроме того, актуальность сравнительно-правовых исследований в указанной сфере объясняется тем, что с аналогичными проблемами необходимости увеличения пропускной способности пунктов пропуска, минимизации финансово-временных затрат на совершение таможенных операций участниками ВЭД, создания современной инфраструктуры для осуществления таможенного контроля и проведения хозяйственных операций участниками ВЭД, сталкиваются многие таможенные администрации разных стран мира.

В качестве примера можно привести опыт реформирования таможенных органов США, чей административно-правовой опыт, как и других государств, в некоторых случаях может представлять определенный научно-исследовательский и практически-практический интерес.

Возникавшие аналогичные проблемы в таможенной системе США были решены следующим образом.

Автомобильное транспортное средство с товарами после пересечения таможенной границы направляется на государственный таможенный терминал, расположенный в месте, приближенном к границе. Таможенный контроль осуществляется на терминале.

На государственном таможенном терминале должностные лица:

- осуществляют отработку мер по минимизации рисков, сгенерированных СУР;
- проводят таможенный контроль поставок товаров на основании их оперативной экспертной оценки.

На терминале могут проводиться:

- визуальный контроль и осмотр транспортного средства;
- сканирование груза в транспортном средстве;
- таможенный досмотр (осмотр) с осуществлением грузовых операций;
- хранение товаров и транспортных средств;
- отбор проб и образцов и иные операции.

При отсутствии рисков и замечаний транспортное средство с товарами выпускается с таможенного терминала. Стандартное время прохождения терминала (при отсутствии выявленных рисков) – 5-15 минут с момента въезда на терминал. Работа по такой технологии позволяет проводить обработку значительных объемов внешнеторговых грузов.

Выезд с терминала означает выпуск товаров. На таможенном терминале таможенное оформление не осуществляется. В течение определенного периода при необходимости участником ВЭД предоставляется окончательная электронная таможенная декларация [11].

Аналогичным образом организована работа в морских и воздушных пунктах пропуска, что позволяет быстро и безопасно пропускать грузы в 328 пунктах пропуска [12].

В целом, обозначенные результаты являются следствием функционирования офисов таможенного оформления, которые являются прямым аналогом российских электронных таможенных органов. Через данную систему органов таможенная служба США в автоматическом режиме оформляет 98 % внешнеторговых грузов.

Следует также указать, что таможенная служба США продолжает внедрять различные технологии и программы, направленные на обеспечение безопасности международной торговли и ускорение обработки грузов. Так, например, через применение программы CSI обеспечивается идентификация и досмотр всех контейнеров, представляющих потенциальный риск терроризма, в иностранных портах перед их погрузкой на морские суда, следующие в США. 61 действующий CSI-порт в настоящее время проверяет более 80 процентов всех морских контейнерных грузов, импортируемых в США [13].

Соответствующий опыт активно внедряется и в Российской Федерации и других странах ЕАЭС. Так, к 2030 г. в соответствии с контрольным показателем Стратегии доля таможенных операций, совершаемых автоматически с использованием информационных технологий в отношении товаров, не идентифицированных как рисковые поставки, должна достигнуть отметки 100 процентов, что представляется вполне достижимой и крайне важной задачей, решение которой позволит наиболее полным образом обеспечить права и законные интересы субъектов ВЭД на таможенной территории ЕАЭС.

При этом поставленные в Стратегии цели и задачи требуют кардинального изменения самой философии таможенного регулирования, направленной на переход от «классического администрирования», базис которого составляет консервативный бюрократический подход, к системе государственного управления на основе сервисной концепции администрирования [1, с. 63].

Создание такой системы в рамках существующей модели таможенного администрирования - с наличием «внутренних таможен» и их структурных подразделений, ориентированных на реализацию всех контрольных функций, как и у «пограничных таможен», с наличием в структуре «пограничных таможен» таможенных постов, которые в своей зоне деятельности не имеют пунктов пропуска и фактически выполняют те же функции, что и «внутренние таможни», практически становится трудновыполнимой задачей. Перед всеми элементами этой структуры зачастую ставятся задачи по выполнению различных плановых показателей деятельности.

### Выводы

Таким образом, реформирование «внутренних таможен», а не их переименование, как это фактически сделано в приказе ФТС России Министерства финансов Российской Федерации от 19 июля 2021 г. № 616, остаётся актуальной задачей.

За «внутренними таможнями», на наш взгляд, следовало бы законодательно закрепить следующие функции:

- осуществление таможенного пост-аудита, т.е. проведение на региональном уровне проверок участников ВЭД;

- таможенный контроль за товарами, которые находятся под таможенным контролем после заявления в таможенные процедуры (например, переработки на таможенной территории, свободной таможенной зоны, таможенного склада, свободного склада и т.д.) в зоне их деятельности.

В качестве примера можно привести результаты деятельности Калужской и Тульской таможен за 2023 год [14].

Таблица 1  
Table 1

Основные результаты деятельности Калужской таможни	
Особая экономическая зона «Калуга»	Таможенный контроль за перемещением товаров 31 резидента зоны
Таможенный контроль после выпуска товаров	Проведено 97 проверочных мероприятий в рамках постконтроля, по результатам которых доначислено таможенных платежей на общую сумму 2 млрд рублей
Правоохранительная деятельность	Возбуждено 1 215 дел об административных правонарушениях. Взыскано штрафов на сумму 9,8 млн рублей Исполнено 419 постановлений об обращении товаров в федеральную собственность на сумму 1,4 млрд рублей
Основные результаты деятельности Тульской таможни	

Продолжение таблицы 1  
Continuation of Table 1

Особая экономическая зона «Узловая»	Увеличилось количество зарегистрированных уведомлений на ввоз товаров на 112%, выданных разрешений на вывоз на 143% и выдачи временных пропусков в 2,5 раза по отношению к 2022 году
Таможенный контроль после выпуска товаров	Проведены 23 таможенные проверки, сумма доначисленных таможенных платежей превысила 408 млн руб., в доход государства взыскано 395 млн руб.
Правоохранительная деятельность	Возбуждено 17 уголовных дел и 1256 дел об административных правонарушениях
	Мобильная группа выявила 37 тонн товаров народного потребления с неподтвержденным таможенным декларированием, ущерб превысил 44 млн руб.

В целом, изменение функций по предлагаемой выше модели логически приведет:

- к упразднению многих структурных подразделений «внутренних таможен», что существенно снизит административное давление на участников ВЭД, находящихся в зоне их деятельности;

- к изменению их организационно-правового статуса с таможни на таможенный пост или иное структурное подразделение (отдел, сектор и т.п.).

Решение данных задач находится и в общем контексте модернизации и совершенствования таможенного администрирования в рамках ЕАЭС с целью формирования институциональной и нормативной модели, способной обеспечить законных интересов участников ВЭД на таможенной территории межгосударственного интеграционного объединения.

#### **Список источников**

1. Бойкова М.В. Методология сервисно ориентированного таможенного администрирования // Вестник Российской таможенной академии. 2021. № 2. С. 62 – 72.
2. Бударина Н.А., Ненадышина Т.С. Упрощение процедур торговли в контексте обеспечения внешнеторговых интересов России // Вестник Российской таможенной академии. 2022. № 1. С. 34 – 45.
3. Гринберг Р.С., Пылин А.Г. Евразийский экономический союз: основные тренды развития на фоне глобальной неопределенности // Экономика региона. 2020. № 16. С. 340 – 351.
4. Леманн Ж.-П. Близок ли закат свободной торговли? // Россия в глобальной политике. 2007. Т. 5. № 5. С. 3 – 11.
5. Полищук А.В., Никитина А.П. Таможенный контроль в морских пунктах пропуска: учебное пособие; Севастопольский государственный университет, Юридический институт. СПб: Academus, 2021. 425 с.
6. Снапкова О.В. Проблемы создания «интеллектуального пункта пропуска» // Вестник Российской таможенной академии. 2022. № 3. С. 130 – 138.
7. Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 г.: утверждены Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11.12.2020 № 121. URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 14.10.2024)
8. Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года: утверждена распоряжением Правительства РФ от 23.05.2020 № 1388-р. URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 14.10.2024)
9. Приказ ФТС РФ от 01.10.2008 № 1221 «О решении коллегии ФТС России от 29 августа 2008 года «О проекте Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации» // Официальный сайт ФТС России. URL: <https://customs.gov.ru/activity/programmy-razvitiya/concept> (дата обращения: 13.10.2024)
10. Приказ ФТС России Министерства финансов Российской Федерации от 19 июля 2021 г. № 616 «Об утверждении перечня типовых структурных подразделений таможенных органов Российской Федерации»//Официальный сайт ФТС России. URL: <https://customs.consultant.ru/documents/1152917> (дата обращения: 21.10.2024)
11. Безопасность и досмотры грузов // Официальный сайт правительства Соединенных штатов. Таможенная и пограничная охрана США. URL: <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security> (дата обращения: 10.11.2024)

12. Порты въезда // Официальный сайт правительства Соединенных штатов. Таможенная и пограничная охрана США. – URL: <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry> (дата обращения: 12.11.2024)

13. CSI: Инициатива по обеспечению безопасности контейнеров // Официальный сайт правительства Соединенных штатов. Таможенная и пограничная охрана США. URL: <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-brief> (дата обращения: 19.10.2024)

14. Калужская таможня подвела итоги деятельности за 2023 год // Официальный сайт ФТС России. URL: <https://ctu.customs.gov.ru/folder/97058/document/564294> (дата обращения: 21.10.2024); Тульские таможенники подвели итоги деятельности в 2023 году. URL: <https://ctu.customs.gov.ru/folder/103742/document/564765> (дата обращения: 21.10.2024)

### **References**

1. Boykova M.V. Methodology of service-oriented customs administration. Bulletin of the Russian Customs Academy. 2021. No. 2. P. 62 – 72.
2. Budarina N.A., Nenadyshina T.S. Simplification of trade procedures in the context of ensuring Russia's foreign trade interests. Bulletin of the Russian Customs Academy. 2022. No. 1. P. 34 – 45.
3. Grinberg R.S., Pylin A.G. Eurasian Economic Union: main development trends against the backdrop of global uncertainty. Economy of the region. 2020. No. 16. P. 340 – 351.
4. Lehmann J.-P. Is the end of free trade near? Russia in global politics. 2007. Vol. 5. No. 5. P. 3 – 11.
5. Polischuk A.V., Nikitina A.P. Customs control at sea checkpoints: a tutorial; Sevastopol State University, Law Institute. St. Petersburg: Academus, 2021. 425 p.
6. Snapkova O.V. Problems of creating an “intelligent checkpoint”. Bulletin of the Russian Customs Academy. 2022. No. 3. P. 130 – 138.
7. Strategic directions for the development of Eurasian economic integration until 2025: approved by the Decision of the Supreme Eurasian Economic Council dated 11.12.2020 No. 121. URL: <http://pravo.gov.ru> (date of access: 14.10.2024)
8. Strategy for the development of the customs service of the Russian Federation until 2030: approved by the Order of the Government of the Russian Federation dated 23.05.2020 No. 1388-r. URL: <http://pravo.gov.ru> (date of access: 14.10.2024)
9. Order of the Federal Customs Service of the Russian Federation dated 01.10.2008 No. 1221 "On the decision of the Board of the Federal Customs Service of Russia dated August 29, 2008 "On the draft Concept of customs clearance and customs control of goods in places close to the state border of the Russian Federation". Official website of the Federal Customs Service of Russia. URL: <https://customs.gov.ru/activity/programmy-razvitiya/concept> (date of access: 13.10.2024)
10. Order of the Federal Customs Service of Russia of the Ministry of Finance of the Russian Federation dated July 19, 2021 No. 616 "On approval of the list of standard structural divisions of the customs authorities of the Russian Federation". Official website of the Federal Customs Service of Russia. URL: <https://customs.consultant.ru/documents/1152917> (date of access: 21.10.2024)
11. Cargo Security and Inspections. Official website of the United States Government. U.S. Customs and Border Protection. URL: <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security> (date of access: 10.11.2024)
12. Ports of Entry. Official website of the United States Government. U.S. Customs and Border Protection. – URL: <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry> (date of access: 12.11.2024)
13. CSI: Container Security Initiative. Official website of the United States Government. U.S. Customs and Border Protection. URL: <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-brief> (date of access: 19.10.2024)
14. Kaluga Customs summed up the results of its activities for 2023. Official website of the Federal Customs Service of Russia. URL: <https://ctu.customs.gov.ru/folder/97058/document/564294> (date of access: 21.10.2024); Tula customs officers summed up the results of their activities in 2023. URL: <https://ctu.customs.gov.ru/folder/103742/document/564765> (date of access: 21.10.2024)

### **Информация об авторах**

Полищук А.В., кандидат исторических наук, доцент, Севастопольский государственный университет

Годованик Е.В., доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой «Международное, морское и таможенное право», директор Научно-экспертного центра, Юридический институт, Севастопольский государственный университет

Квач С.С., кандидат юридических наук, доцент, директор, Институт дополнительного образования, Технологический университет им. А.А. Леонова, kvachss@ya.ru

© Полищук А.В., Годованик Е.В., Квач С.С., 2025