

Инфраструктура в сфере таможенных услуг: структурная модель и анализ категориально-понятийного аппарата

Лисица Анна Анатольевна^{1,2}

Аспирант¹, зам. начальника таможенного поста ДАПП Полтавка²
ORCID: 0000-0002-4034-9392, e-mail: lisitsa108@mail.ru

¹Владивостокский филиал Российской таможенной академии, г. Владивосток, Россия

²Уссурийская таможня Дальневосточного таможенного управления, Приморский край, г. Уссурийск, Россия

Аннотация

В статье проведен анализ научных подходов к определению терминов «инфраструктура», «таможенная инфраструктура», «инфраструктура в сфере таможенных услуг», в том числе в разрезе функциональных аспектов. Цель исследования – формирование теоретических подходов и анализ категориально-понятийного аппарата инфраструктуры в сфере таможенного дела как института таможенного сервиса, потребителями услуг которого являются государство, общество и бизнес. Актуальность проблемы обусловлена происходящими изменениями внешней и внутренней среды таможенного администрирования: общемировым вектором сервисной ориентации государственного управления. Цель исследования заключается в формировании авторского определения понятия инфраструктуры сервисной таможни, отражающего целевую функцию, экономические, функциональные, технические и социальные признаки. Концепция исследования базируется на теории сервисно ориентированного таможенного администрирования в сфере таможенных услуг и на методологических подходах научной школы Российской таможенной академии. На основе анализа видов таможенных услуг, системы интересов субъектов сферы таможенного дела обоснован системный подход к исследуемому понятию, и разработаны структурная модель инфраструктуры в сфере таможенных услуг, классификация ее элементов по вертикальному и горизонтальному принципам. Проведен анализ нормативно-правовых документов, определяющих типовые требования к объектам производственной и информационно-технической инфраструктуры автомобильного пункта пропуска. Полученные результаты позволяют предложить авторское определение инфраструктуры в сфере таможенных услуг в узком и широком смыслах. Сделаны выводы о направлениях совершенствования инфраструктуры в сфере таможенных услуг на основе сервисно ориентированного подхода.

Ключевые слова

Таможенная инфраструктура, инфраструктура таможенных услуг, ИСФТУ, институт таможенного сервиса, субъекты сферы таможенного дела, таможенные услуги, сервисно ориентированный подход, структурная модель инфраструктуры, инфраструктура автомобильного пункта пропуска, Стратегия 2030

Для цитирования: Лисица А.А. Инфраструктура в сфере таможенных услуг: структурная модель и анализ категориально-понятийного аппарата // Вестник университета. 2023. № 12. С. 114–124.

Infrastructure in the field of customs services: categorical and conceptual apparatus' structural model and analysis

Anna A. Lisitsa^{1,2}

Postgraduate¹, Deputy Head of the Customs Post DAPP Poltava²
ORCID: 0000-0002-4034-9392, e-mail: lisitsa108@mail.ru

¹Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy, Vladivostok, Russia

²Ussuriysk Customs of the Far Eastern Customs Administration, Primorsky Krai, Ussuriysk, Russia

Abstract

The article analyzes scientific approaches to the definition of the terms “infrastructure”, “customs infrastructure”, “infrastructure in the field of customs services”, including in the context of functional aspects. The study purpose is to form theoretical approaches and analyze the categorical and conceptual apparatus of the infrastructure in the field of customs as an institution of customs service, the consumers of whose services are the state, society and business. The problem urgency is due to the ongoing changes in the external and internal environment of customs administration: the service orientation global vector of public administration. The study objective is to form the author's definition of the concept of service customs infrastructure, reflecting the target function, economic, functional, technical and social characteristics. The study concept is based on the theory of service-oriented customs administration in the field of customs services and on methodological approaches of the scientific school of the Russian Customs Academy. Based on the types' analysis of customs services, the interests' system of customs sphere subjects, a systematic approach to the concept under study has been substantiated, and a structural model of infrastructure in the field of customs services, classification of its elements according to vertical and horizontal principles have been developed. The analysis of regulatory and legal documents defining the standard requirements for the objects of production and information technology infrastructure of the automobile checkpoint is carried out. The results obtained allow us to propose the author's definition of infrastructure in the field of customs services in a narrow and broad sense. Conclusions have been drawn about the directions of improving the infrastructure in the field of customs services based on a service-oriented approach.

Keywords

Customs infrastructure, infrastructure of customs services, ISFTU, institute of customs service, subjects of the customs affairs' sphere, customs services, service-oriented approach, structural model of infrastructure, infrastructure of automobile checkpoint, Strategy 2030

For citation: Lisitsa A.A. (2023) Infrastructure in the field of customs services: categorical and conceptual apparatus' structural model and analysis. *Vestnik universiteta*, no. 12, pp. 114–124.



ВВЕДЕНИЕ

Таможенная инфраструктура является составной частью общего устройства таможенного дела Российской Федерации (далее – РФ), носящей подчиненный, вспомогательный характер и способствующей решению задач таможенных органов РФ [1]. Сервисная концепция таможенного администрирования является одним из актуальных вопросов экономики таможенного дела. Данная концепция использует понятия «таможенные услуги», «сервисная таможня», «инфраструктура сферы таможенных услуг» применительно к деятельности таможенной службы.

Анализ сложившихся концепций к описанию понятия «инфраструктура сферы таможенных услуг» указывает на то, что среди исследователей не существует единого теоретико-методологического подхода к трактовке этого термина, а также некоторых других, таких как «инфраструктура», «таможенная инфраструктура», несмотря на их широкое распространение в научной литературе. В связи с этим в рамках исследования в контексте теории общественного воспроизводства обосновывается предположение о системной концепции понятия инфраструктуры в сфере таможенных услуг, имеющей целевую функцию, структуру и свойства.

Объектом исследования является совокупность связей, отношений в сфере таможенных услуг, а предметом, подлежащим непосредственному изучению в системе общенаучных и частнонаучных категорий и понятий, – инфраструктура в сфере таможенных услуг (далее – ИСФТУ). Важным аспектом выступает соответствие рассматриваемого категориально-понятийного аппарата текущим и стратегическим потребностям таможенной службы.

Стратегическими ориентирами развития таможенной службы до 2030 г. (далее – Стратегия 2030) являются [2]:

- сервисно ориентированная трансформация таможенного администрирования на платформе цифровых технологий, предполагающая изменение в подходах к взаимодействию с участниками внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД) и субъектами околотаможенной сферы;
- использование понятий «услуги», «сервис» применительно к деятельности таможенной службы;
- «модернизация, строительство (реконструкция, приобретение) объектов таможенной инфраструктуры, в том числе объектов социального назначения, с применением передовых технологий в области градостроительства, эффективная эксплуатация и управление таможенной инфраструктурой» [2].

Область исследования находится на стыке научных направлений, охватывающих теоретические и практические аспекты области таможенных услуг и администрирования в процессе их развития. Концепция исследования базируется на теории сервисно ориентированного таможенного администрирования в сфере таможенных услуг и на методологических подходах научной школы Российской таможенной академии. Такие подходы содержатся в трудах В.В. Макрусева, Д.А. Александрова, М.В. Бойковой, Ю.Е. Гупановой, С.Я. Юсуповой, Т.В. Лобас и ряда других исследователей.

При анализе вопросов функционирования таможенной инфраструктуры автором использованы результаты, опубликованные в работах В.В. Макрусева, Е.Ю. Толиковой, Ю.В. Малевич, Н.С. Коротаевой, И.Ю. Татаевой и других ученых [3–5].

ПОНЯТИЯ «ИНФРАСТРУКТУРА», «ТАМОЖЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА» В НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЯХ

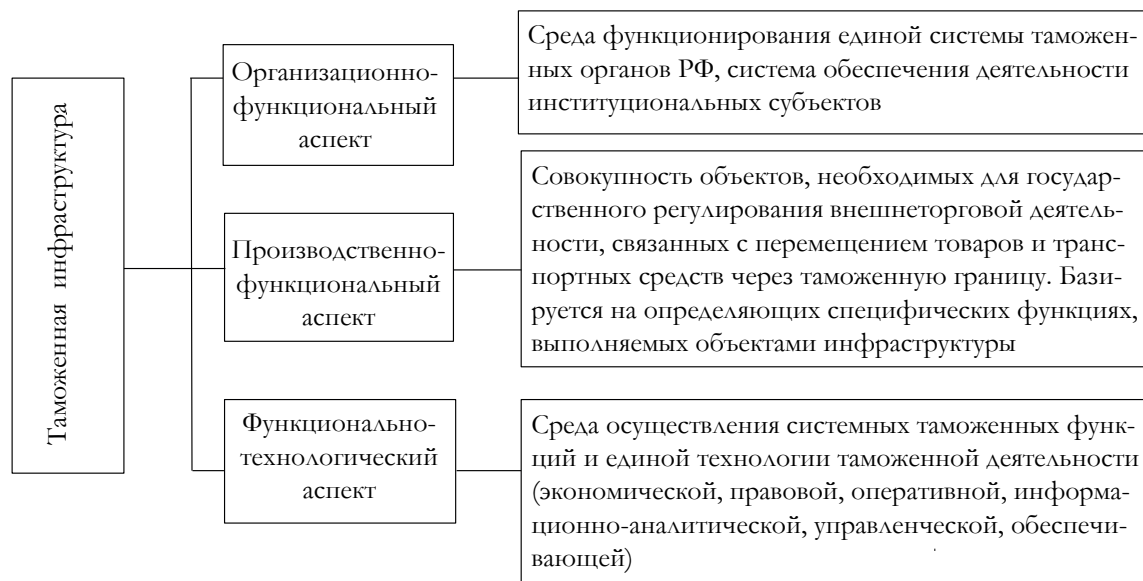
Экономический словарь терминов определяет инфраструктуру как «совокупность отраслей, объектов, сооружений, обеспечивающих общие условия производства, необходимые для эффективного развития экономики в целом и повседневного проживания людей на любой территории» [6, с. 142]. Несмотря на широкое разнообразие существующих трактовок категории «инфраструктура», отражающих многоаспектность и сложность этого понятия, их можно объединить в две группы:

- 1) инфраструктура в узком смысле – часть ресурсного потенциала, совокупность физически созданного капитала, по которой доступна адекватная информация и статистика; определенный набор активов, который используется вместе с факторами производства. Ключевыми критериями, характеризующими инфраструктуру и отличающими ее от другого имущества, являются длительный срок ее полезного использования и привязанность к конкретной территории;
- 2) инфраструктура в широком смысле включает «взаимодополняемость материальных, институциональных и личных инфраструктур» [7, с. 1]. Роль инфраструктуры – формирование общих условий,

необходимых для нормального функционирования воспроизводственного процесса, поддержание взаимодействия отдельных подсистем такого процесса.

Систематизация понятия «таможенная инфраструктура» проведена как в таможенном законодательстве Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), так и в нормативных документах РФ [8]. Концепция таможенного оформления и контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе РФ, определяет номенклатурный состав инфраструктурных объектов следующим образом: «Здания, помещения, сооружения, открытые площадки, оснащенные инженерными, телекоммуникационными, информационными системами и техническими средствами таможенного контроля, а также средствами их обеспечения, места базирования водных судов и социальные объекты, обеспечивающие деятельность таможенных органов»[9].

Анализ современной научной литературы позволяет выделить отраслевой подход в качестве основного к определению понятия «таможенная инфраструктура» и его функциональные аспекты (рис. 1) [3–5].



Составлено автором по материалам исследования

Рис. 1. Определение понятия «таможенная инфраструктура» в разрезе функциональных аспектов

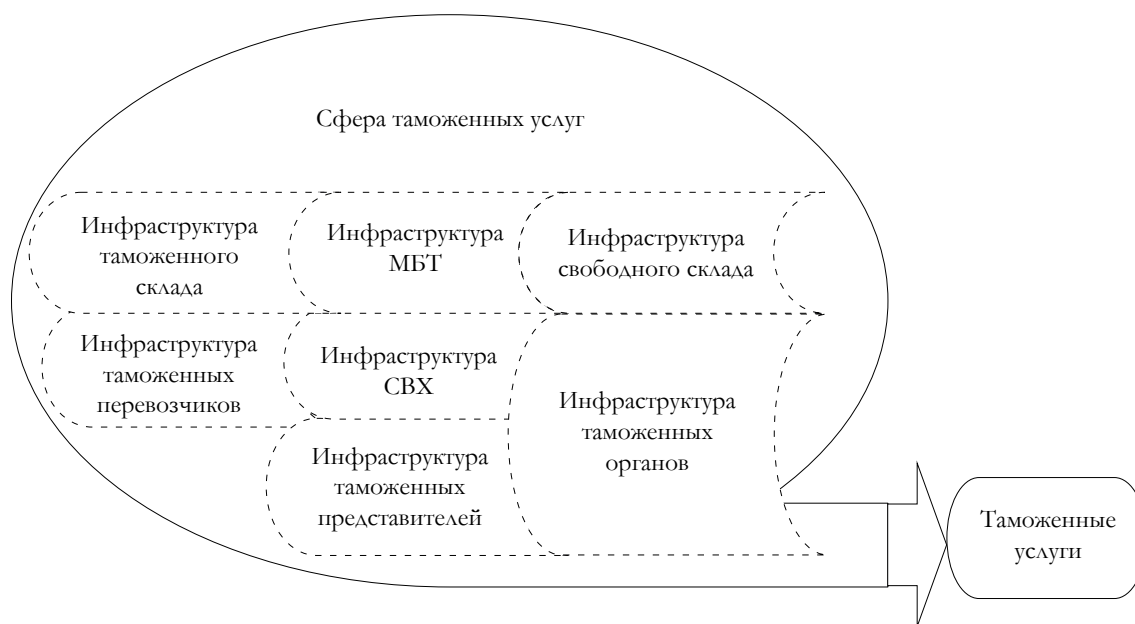
В контексте отраслевого подхода таможенная инфраструктура рассматривается как целостный набор элементов, взаимосвязанных и взаимодействующих между собой таким образом, чтобы могли реализоваться системные функции таможенной системы. Таможенные органы представляются отдельными исследователями в качестве инфраструктурного образования, специально созданного для обслуживания внешней торговли [10].

СУБЪЕКТЫ СФЕРЫ ТАМОЖЕННЫХ УСЛУГ

Партисипативное государственное управление рассматривается как «комплексная система взаимодействия власти и общества посредством транспарентной деятельности органов исполнительной власти» [11, с. 85]. Таможенная служба трактуется ведущими отечественным учеными как «институт таможенного сервиса, потребителями услуг которого являются и государство, и бизнес», а таможенная услуга определяется как общественно-экономическое благо в форме таможенной деятельности [12, с. 69]. В целом концепция «сервисной таможни» – это особый взгляд на институт таможенной службы как на государственную организацию, ориентированную на оказание качественных таможенных услуг.

Таким образом, инфраструктура в широком смысле необходима для обеспечения организационно-экономических, социальных и нормативно-правовых условий функционирования института таможенного сервиса и обусловлена спецификой сферы таможенных услуг.

Несмотря на разность понятий «функция» и «услуга», а также на известную критику совмещения указанных терминов, для определения структуры, свойств и признаков ИСФТУ следует применить структурно-функциональный подход, согласно которому создание таможенных услуг происходит в результате взаимодействия экономических субъектов друг с другом, а вклад каждого субъекта зависит от обеспеченности инфраструктурой (рис. 2).



Примечание: МБТ – магазин беспошлинной торговли, СВХ – склад временного хранения

Составлено автором по материалам исследования

Рис. 2. Взаимодействие инфраструктур субъектов в сфере таможенных услуг

В контексте категорий «сервисной таможни» инфраструктуру в сфере таможенных услуг образуют:

- 1) таможенные органы с обеспечивающими институциональными, организационными, производственными, технологическими, информационными и социальными подсистемами;
- 2) субъекты околотаможенной сферы и их подсистемы, создающие фундамент для экономической деятельности по оказанию установленного перечня таможенных услуг;
- 3) система нормативно-правовых актов, институциональных соглашений, создающих информационные, коммуникативные, управленческие, правовые условия, необходимые для эффективного развития сферы таможенных услуг.

Таможенные органы являются ведущим участником сферы таможенных услуг, предоставляющим государственные таможенные услуги в процессах таможенного оформления, администрирования и контроля. Государственные таможенные услуги близки к функциям таможенных органов «с высокой долей элемента обслуживания» [13, с. 86].

Инфраструктура «сервисной таможни» обеспечивает сквозной процесс таможенного и иных видов контроля за соблюдением законодательства и обеспечение экономической безопасности государства, а также содействие участникам внешнеторговой деятельности в осуществлении экспортно-импортных операций. Совершенствование и развитие инфраструктуры государственных таможенных услуг направлено на снижение транзакционных издержек государства в сфере ВЭД и на результативное содействие международной торговле. Таможенные услуги, предоставляемые субъектами околотаможенной инфраструктуры, относят к категории коммерческих таможенных услуг (негосударственных).

Сфера негосударственных таможенных услуг включает услуги по «очистке» груза, например, консультирование по вопросам таможенного оформления; анализ и подготовка внешнеторговых контрактов, коммерческих документов; услуги по заполнению и подаче декларации, по отсрочке уплаты таможенных платежей, по консолидации грузов, логистике и хранению.

Субъектами сферы коммерческих таможенных услуг являются таможенные перевозчики, владельцы таможенных складов (как временного хранения, так и свободных), таможенные представители, владельцы магазинов беспошлинной торговли. Оказание таможенных услуг этими субъектами, обусловлено их особым правовым статусом:

- 1) это юридические лица, образованные в соответствии с законодательством ЕАЭС;
- 2) ими соблюдены условия и порядок включения в реестр по определенному виду деятельности в сфере таможенных услуг;
- 3) субъекты включены таможенным органом в соответствующие реестры;

4) предоставлено обеспечение исполнения обязательств перед государством и\или страхование рисков гражданской ответственности.

Основными целями деятельности околотаможенной инфраструктуры являются получение прибыли и снижение транзакционных издержек участников внешнеторговой деятельности (далее – ВТД) и ВЭД за счет оказания профессиональных посреднических, коммуникативных таможенных услуг, обеспечивающих эффективное перемещение товарных потоков.

Каждый из видов инфраструктуры, являясь открытой подсистемой в едином пространстве сферы таможенных услуг, взаимодействует с инфраструктурой таможенной службы в силу специфики своей деятельности, вызывает реакцию в этой и иных околотаможенных инфраструктурах, что определяет необходимость институциональных или технологических изменений. Возникает эффект объединенной системы (ИСФТУ). Система ИСФТУ содержит и координирует все элементы различных инфраструктур. Объединенные структуры функционируют в разных «темпомирах», развиваясь каждая в собственном темпе, в них постоянно существует возможность возникновения новых форм взаимодействия, обусловленных теми процессами, которые присутствуют в сфере таможенных услуг [14]. Стратегия сервисной таможни подразумевает только такие изменения объединенной инфраструктуры, которые положительно оцениваются потребителями таможенных услуг (государством, участниками ВЭД).

ИНФРАСТРУКТУРА В СФЕРЕ ТАМОЖЕННЫХ УСЛУГ: ФУНКЦИИ, ПРИЗНАКИ И СТРУКТУРА

Экономическая природа инфраструктуры в сфере таможенных услуг указывает на многогранность ее функций. Помимо обеспечения воспроизводства таможенных услуг, можно выделить присущие инфраструктуре функции (территориальную, коммуникационную и социально-экономическую):

1) повышая потребительскую полезность сферы ВЭД для государства и бизнеса, ИСФТУ создает условия для включения экономических ресурсов регионов в процессы ВТД;

2) магистрализация ИСФТУ вдоль цепочек поставок обеспечивает возможность не только формирования производственных интеграционных процессов, внешнеэкономических связей, но и укрепления экономического потенциала регионов;

3) пространственная привязка элементов инфраструктуры предоставляет социально-культурные условия для территории, увеличивает базу налоговых поступлений, занятость населения.

Несмотря на многоаспектность исследуемого понятия, обозначим основные признаки ИСФТУ, позволяющие выделить ее элементы из совокупности объектов ресурсного потенциала:

1) экономические признаки:

- активы с длительным жизненным циклом, имеющие пролонгированный срок эксплуатации, финансирования и поддержания в рабочем состоянии;
- длительные сроки окупаемости объектов, неопределенный (дискретный) характер получения эффекта от капиталовложений не всегда являются привлекательными для государства и организаций околотаможенной сферы;

2) функциональные признаки:

- объекты и элементы инфраструктуры не создают товарно-материальных ценностей, имеют обслуживающий характер (результатом деятельности является государственная или коммерческая таможенная услуга);
- время эксплуатации ИСФТУ совпадает с процессом потребления таможенных услуг, по которым невозможно создание и поддержание запасов;
- всеобщность или универсальность отдельных элементов инфраструктуры с точки зрения функциональных аспектов сферы таможенных услуг (организационных, технологических, производственных);

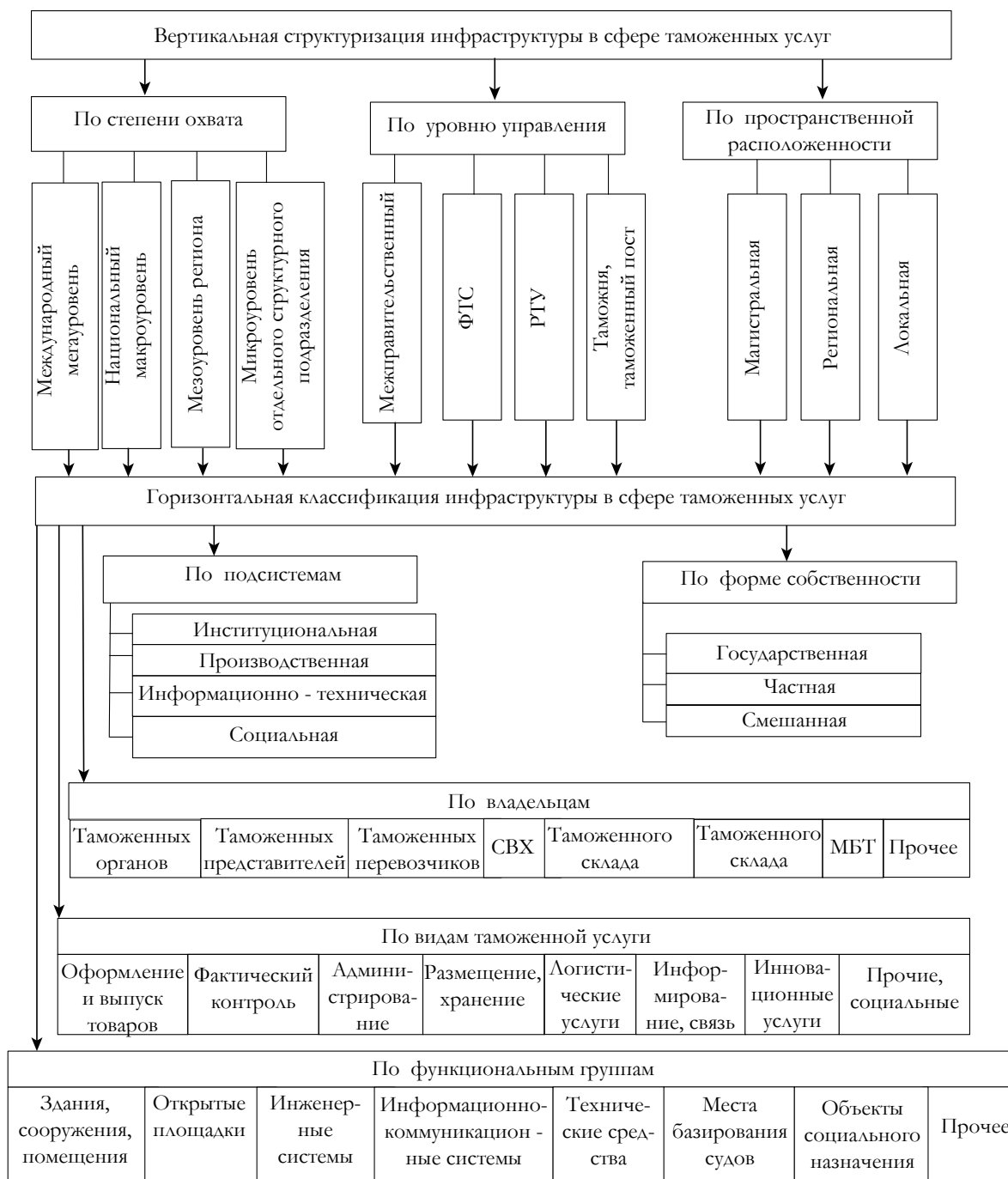
3) технические признаки:

- территориальность и неравномерность пространственного размещения (объекты таможенной инфраструктуры размещаются в местонахождениях таможенных органов: пункты пропуска на границе РФ, на иных территориях, где Федеральная таможенная служба РФ устанавливает организации таможенного контроля);
- инерционность объектов ИСФТУ, которые являются крупными сооружениями, обладающими неподвижностью, иммобильностью;

4) социальные признаки:

– участие объектов ИСФТУ в программах территориального развития, трансграничных инвестиционных проектах.

Проведенный анализ концепции ИСФТУ позволяет предложить модель структуризации и классификации ее элементов по вертикальному и горизонтальному принципам (рис. 3).



Примечание: ФТС – Федеральная таможенная служба, РТУ – Региональное таможенное управление, МБТ – магазин беспошлинной торговли, СВХ – склад временного хранения

Составлено автором по материалам исследования

Рис 3. Структурная модель инфраструктуры в сфере таможенных услуг

Вертикальный принцип позволяет разграничить инфраструктуру по экономическому содержанию внутри системы: по иерархии охвата сферы таможенных услуг; по уровню управления и пространственной расположенности. Горизонтальная классификация раскрывает функциональное содержание инфраструктуры с точки зрения институционального, маркетингового, ситуационного и процессного подходов.

Институциональная подсистема представляет собой совокупность институтов различных форм собственности, обеспечивающих самоорганизацию сферы таможенных услуг: целеполагание, определенность действий и управление взаимодействием. Производственная инфраструктура – совокупность структурных подсистем, функциональных групп объектов и бизнес-процессов по видам таможенных услуг, создающих общие условия нормального функционирования воспроизводства таможенных услуг. Информационная и техническая инфраструктуры способствуют и сопровождают процессы предоставления таможенных услуг, обеспечивают учет результатов и обратную связь. В табл. 1 приведен пример классификации элементов производственной и информационно-технической инфраструктур автомобильного пункта пропуска в разрезе функциональных групп.

Таблица 1

**Классификация объектов инфраструктуры в сфере таможенных услуг
автомобильного пункта пропуска**

Функционал	Группа
Материальная база (элементы и объекты, обеспечивающие условия оказания таможенных услуг в АПП)	Сооружения, здания, помещения, площадки
Объекты	
1) административные здания, помещения, иные места для размещения сотрудников и работников государственных контрольных органов; 2) бытовые помещения; 3) площадки, сооружения, помещения, оборудование для проведения всех видов контроля товаров, транспортных средств, физических лиц, животных; 4) площадки для хранения, складские помещения, в том числе с холодильным оборудованием; 5) санитарные площадки, вольеры для служебных собак, лаборатории, печи, изоляторы, помещения для хранения оружия и средств защиты, дезинфекционные сооружения; 6) автодороги (подходы и подъезды к пунктам пропуска), площадки, места стоянки для транспорта; 7) гаражи, котельные, серверные и прочие сооружения	
Комплексные системы и средства, обеспечивающие оказание услуг, обмен информацией	Информационные, инженерные, телекоммуникационные системы; ТСТК; транспортные средства
Объекты	
1) ТСТК (досмотровая рентгенотелевизионная техника; металлодетекторы, инспекционно-досмотровые комплексы; ТСТК для проведения форм таможенного контроля; технические и химические средства идентификации; средства для поиска; измерительные приборы; прочие технические средства); 2) ТСТК за деяющимися и радиоактивными материалами; 3) система средств связи, кабельная интегрированная система; 4) КСБ; система вещательного телевидения; система часофикации, система бесперебойного электроснабжения	

Примечание: АПП – автомобильный пункт пропуска, ТСТК – технические средства контроля, КСБ – комплексная система безопасности

Составлено автором по материалам источников [15; 16]

Социальная инфраструктура включает систему объектов сервиса, обеспечивающую образовательные, бытовые и культурные потребности персонала таможенных органов и работников околотаможенной сферы. В качестве элементов этой подсистемы выступает инфраструктура учебных, медицинских, социально-культурных, санитарно-оздоровительных учреждений, жилых зданий, спортивных и учебно-тренировочных центров.

Структурная основа не исключает возможность расширения перечня критериев классификации, а также возможности дополнения по каждому из предложенных признаков. Например, в разрезе видов таможенных услуг. Так, целевой ориентир №6 Стратегии 2030 направлен на формирование дополнительного инструмента государственных таможенных услуг – таможенного аудита.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Результаты настоящего исследования представляют собой анализ понятийного аппарата инфраструктуры в сфере таможенных услуг на основе теоретических подходов к ее системной концепции.

ИСФТУ в узком смысле представляет собой часть ресурсного потенциала, совокупность физически созданного материального капитала (объектов, элементов), который вместе с факторами производства обеспечивает процессы оказания государственных и коммерческих таможенных услуг. Ключевыми критериями, характеризующими инфраструктуру и отличающими ее от другого имущества, являются длительный срок полезного использования объектов такой инфраструктуры и привязанность к конкретной территории.

Инфраструктура в широком смысле – это определенная часть комплекса в сфере таможенного дела, совокупность взаимосвязанных и взаимодействующих активов (материальных и нематериальных) и подсистем таможенных органов, а также организаций околотаможенной сферы, образующих целостность в выполнении целевой функции – формировании общих условий, необходимых для нормального воспроизводства таможенных услуг.

Анализ структурной модели инфраструктуры в сфере таможенных услуг подтверждает, что, как любая система, такая инфраструктура состоит из элементов, имеющих общие признаки, которые делают компоненты взаимосвязанными и взаимодействующими, образующими целостность в выполнении целевой функции. При этом каждый из элементов ИСФТУ является носителем специфических свойств, определяющихся составом функциональных объектов. Функции и признаки ИСФТУ производны и зависимы от характера отношений институтов сферы таможенных услуг и их системообразующих связей.

Каждый из видов инфраструктуры, являясь открытой подсистемой в едином пространстве сферы таможенных услуг, взаимодействует с инфраструктурой таможенной службы в силу специфики своей деятельности, вызывает реакцию в этой и иных околотаможенных инфраструктурах, что определяет необходимость институциональных или технологических изменений. Федеральная таможенная служба РФ как главный системообразующий орган таможенной системы и центр формирования таможенных услуг интегрирует вокруг себя разнообразные элементы таможенной и околотаможенной инфраструктуры и, осуществляя таможенное администрирование, обеспечивает внутреннее единство и скоординированность действий институтов, системообразующих связей, информационных потоков.

Сервисная концепция таможенного администрирования является одним из актуальных вопросов теории и практики таможенного дела. Эта концепция подразумевает только такие изменения инфраструктуры, которые положительно оцениваются потребителями таможенных услуг (государством, участниками ВЭД). Совершенствование инфраструктуры в сфере таможенных услуг на основе сервисно ориентированного подхода в таможенном администрировании имеет исключительный практический интерес как для повышения качества таможенных услуг, так и для улучшения эффективности сферы ВЭД государства.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Кураков А.П., Кураков В.Л., Кураков А.А. *Экономика и право: словарь – справочник*. М.: Вуз и школа; 2004. 1070 с.
2. Российская Федерация. *Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23.05.2020 № 1388-р «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года»*. <http://government.ru/docs/all/128068/> (дата обращения: 01.10.2023).
3. Макрусов В.В., Отпущенников А.А. Таможенная инфраструктура как фактор развития внешнеэкономической деятельности. *Международный журнал гуманитарных и естественных наук*. 2022;9–2(72):213–216. <https://doi.org/10.24412/2500-1000-2022-9-2-213-216>
4. Толикова Е.Э., Шабашева Ю.Е. Инструменты совершенствования таможенной инфраструктуры в целях обеспечения социально-экономической безопасности Российской Федерации. *Экономическая безопасность*. 2021;4(4):1259–1276. <https://doi.org/10.18334/ecsec.4/4113599>
5. Малевич Ю.В., Личман Е.А. Таможенная и логистическая инфраструктура: понятийная и функциональная трансформация в условиях цифровизации. *Экономика и управление*. 2022;28(3):297–305. <https://doi.org/10.35854/1998-1627-2022-3-297-30>
6. Нечаев В.И., Михайлушкин П.В. *Экономический словарь: Справочное издание*. Краснодар: Просвещение- Юг; 2011. 463 с.
7. Buh W. What is Infrastructure? Department of Economics. School of Economic Disciplines. University of Siegen. *Siegen Discussion Paper*. 2003;107–3:1–31.

8. Российская Федерация. «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения: 03.10.2023).
9. Российская Федерация. Письмо ФТС РФ от 21.08.2009 N 21-50/39656 «О направлении Концепции». https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_91304/ (дата обращения: 04.10.2023).
10. Федько В.П., Бондаренко В.А. *Инфраструктура внешнеэкономической деятельности России: эволюция, проблемы формирования и тенденции развития*. Ростов на Дону: РИНХ, Издательство СКАГС; 2004. 265 с.
11. Соловьева О.А. Партиципативное управление как особый административно-правовой режим предпринимательской деятельности. *Актуальные проблемы российского права*. 2019;9(106):80–89. <https://doi.org/10.17803/1994-1471.2019.106.9.080-089>
12. Бойкова М.В. Методология сервисно ориентированного таможенного администрирования. *Вестник Российской таможенной академии*. 2021;2(55):62–72.
13. Путило Н.В. Публичные услуги: между доктринальным пониманием и практикой нормативного закрепления (10 лет спустя). *Журнал российского права*. 2017;8(248):81–92. https://doi.org/10.12737/article_597714e850a8c3.10775309
14. Федоляк В.С. Региональное развитие в контексте воспроизводственного подхода. *Известия Саратовского университета. Серия Экономика. Управление. Право*. 2012;2(12):7–12.
15. Российская Федерация. Решение Комиссии Таможенного союза от 22.06.2011 № 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». <https://fsvps.gov.ru/fsvps-docs/ru/laws/tsouz/688.pdf/> (дата обращения: 05.10.2023).
16. Российская Федерация. Приказ ФТС России 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». <https://customs.consultant.ru/documents/9926/> (дата обращения: 05.10.2023).

REFERENCES

1. Kurakov L.P, Kurakov V.L., Kurakov A.L. *Economy and law: dictionary*. Moscow: University and School Publ. House; 2004. (In Russian).
2. Russian Federation. Decree of the Government of the Russian Federation dated May 23, 2020, No. 1388-r “Strategy for the Development of the Customs Service of the Russian Federation until 2030”. <http://government.ru/docs/all/128068/> (accessed 01.10.2023). (In Russian).
3. Makrusev V.V., Otpushchennikov A.A. Customs infrastructure as a factor in the development of foreign economic activity. *International Journal of the Humanities and Natural Sciences*. 2022;9–2(72):213–216. (In Russian). <https://doi.org/10.24412/2500-1000-2022-9-2-213-216>
4. Tolikova E.E., Shabasheva Yu.E. Tools for improving the customs infrastructure in order to ensure the socio-economic security of the Russian Federation. *Economic security*. 2021;4(4):1259–1276. (In Russian). <https://doi.org/10.18334/ecsec.4/4113599>
5. Malevich Yu.V., Lichman E.A. Customs and logistics infrastructure: conceptual and functional transformation in the context of digitalization. *Economics and management*. 2022;28(3):297–305. (In Russian). <https://doi.org/10.35854/1998-1627-2022-3-297-30>
6. Nechaev V.I., Mikhailushkin P.V. *Economic Dictionary: Reference Edition*. Krasnodar: Enlightenment-South; 2011. (In Russian).
7. Buh W. What is Infrastructure? Department of Economics. School of Economic Disciplines. University of Siegen. Siegen Discussion Paper. 2003;107–3:1–31.
8. Russian Federation. “Customs Code of the Eurasian Economic Union” (Appendix no. 1 to the Treaty on the Customs Code of the Eurasian Economic Union). https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (accessed 03.10.2023). (In Russian).
9. Russian Federation. Letter of the Federal Customs Service of the Russian Federation dated August 8, 2009, No. 21-50 / 39656 “On the direction of the Concept”. https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_91304/ (accessed 04.10.2023). (In Russian).
10. Fedko V.P., Bondarenko V.A. *Infrastructure of Russia's foreign economic activity: evolution, problems of formation and development trends*. Rostov-on-Don: RINH, SKAGS Publishing House; 2004. (In Russian).
11. Solovieva O.A. Participatory management as a special administrative and legal regime of entrepreneurial activity. *Actual problems of Russian law*. 2019;9(106):80–89. (In Russian). <https://doi.org/10.17803/1994-1471.2019.106.9.080-089>
12. Boikova M.V. Methodology of service – oriented customs administration. *Bulletin of the Russian Customs Academy*. 2021;2(55):62–72. (In Russian).
13. Putilo N.V. Public services: between doctrinal understanding and normative practice (10 years later). *Journal of Russian law*. 2017;8(248):81–92. (In Russian). https://doi.org/10.12737/article_597714e850a8c3.10775309

14. Fedolyak V. S. Regional development in the context of the reproductive approach. *News of the Saratov University. Series Economics*. Control. Right. 2012;2(12):7–12. (In Russian).
15. Russian Federation. *Decision of the Commission of the Customs Union dated June 22, 2011, No. 688 “On the Uniform Standard Requirements for Equipment and Material and Technical Equipment of Buildings, Premises and Structures Necessary for the Organization of State Control at Checkpoints across the Customs 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”*. <https://fsvps.gov.ru/fsvps-docs/ru/laws/tsouz/688.pdf/> (accessed 05.10.2023). (In Russian).
16. Russian Federation. *Order of the Federal Customs Service of Russia dated October 31, 2008, No. 1349 “On Approval of Standard Requirements for Equipment and Technical Equipment of Buildings, Premises and Structures Necessary for Organization of Customs Control at Checkpoints across the State Border of the Russian Federation”*. <https://customs.consultant.ru/documents/9926/> (accessed 05.10.2023). (In Russian).