Таможенная инфраструктура в разрезе региональной экономики

Андреевский Владислав Сергеевич
аспирант, кафедра региональной экономики и природопользования, Санкт-Петербургский государственный экономический университет, infait6@gmail.com

Предмет статьи составляет таможенная инфраструктура как система материально-пространственных, транспортно-логистических, сервисных, цифровых элементов, обеспечивающих движение внешнеторговых потоков, включение регионов в международные хозяйственные связи. Территориальное перераспределение товаропотоков, рост нагрузки на отдельные пограничные направления, развитие международных транспортных коридоров повышают зависимость региональной внешнеэкономической деятельности от пропускной способности, размещения, технологического состояния инфраструктурных объектов. Цель исследования состоит в систематизации структуры таможенной инфраструктуры, механизмов ее воздействия на региональную экономику. Применены анализ научных публикаций, сравнительный анализ, классификация, обобщение, логико-аналитический анализ, синтез. Материальную основу составили русскоязычные исследования 2022–2026 гг., посвященные таможенной инфраструктуре, логистике, пунктам пропуска, цифровизации, транспортным коридорам, региональной таможенной деятельности. Научная новизна представлена выделением пространственно-логистического, административно-сервисного, цифрового, инвестиционно-инфраструктурного контуров регионального воздействия. Установлена взаимная зависимость параметров внешнеторговых потоков, требований к инфраструктурному обеспечению их перемещения. Результаты применимы при определении региональных приоритетов модернизации пунктов пропуска, терминальных объектов, цифровых сервисов, сопряженной транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: таможенная инфраструктура, региональная экономика, таможенная логистика, пункты пропуска, внешнеэкономическая деятельность, транспортные коридоры, околотаможенная инфраструктура, пропускная способность, цифровизация таможни, приграничные регионы.

Введение

Территориальное перераспределение внешнеторговых потоков увеличивает нагрузку на транспортные коридоры, пограничные переходы, терминальные мощности регионов, через которые проходят международные маршруты товарообмена, вследствие чего экономическая функция таможенной инфраструктуры определяется участием в обработке грузопотоков, совершении таможенных операций, информационном взаимодействии участников внешнеэкономической деятельности, сопряжении региональных транспортных сетей с международными направлениями. Пропускная способность пунктов пропуска, доступность складских и терминальных объектов, состояние подъездных путей, цифровое обеспечение таможенных процессов формируют взаимосвязанную систему условий, определяющую временные параметры перемещения товаров, устойчивость логистических схем, возможности хозяйствующих субъектов участвовать во внешнеторговых операциях.

Пространственная связь объектов таможенной инфраструктуры с транспортными узлами, приграничными территориями, зонами концентрации внешнеэкономической деятельности, международными транспортными коридорами определяет ее место в региональной экономике, поскольку изменение интенсивности товаропотока формирует спрос на дополнительную инфраструктурную мощность, расширение такой мощности увеличивает возможности территории по обработке экспортных, импортных, транзитных потоков. Эта взаимозависимость характеризует таможенную инфраструктуру как фактор пространственной организации региональных внешнеэкономических процессов.

Цель исследования состоит в систематизации структуры таможенной инфраструктуры, механизмов ее воздействия на региональную экономику. Ее достижение предполагает решение трех задач — систематизацию функциональных, структурных элементов таможенной инфраструктуры, установление каналов ее связи с региональными внешнеэкономическими, логистическими процессами, определение инфраструктурных ограничений, направлений развития, связанных с адаптацией регионов к изменению товаропотоков.

Научная новизна состоит в регионально-экономической интерпретации таможенной инфраструктуры через пространственно-логистический, административно-сервисный, цифровой, инвестиционно-инфраструктурный контуры, совместное действие которых связывает физическую пропускную способность объектов, организацию таможенных операций, информационную связанность участников, размещение сопутствующей инфраструктуры с возможностями территории обслуживать внешнеторговые потоки.

Материалы и методы

Источниковую основу образуют современные исследования таможенного, транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности. М.А. Баглай [1] исследовал состав таможенной инфраструктуры, ее функции во взаимодействии таможенных органов с субъектами ВЭД, связав формирование таможенно-логистической базы с развитием внешнеэкономической деятельности на региональном, страновом уровнях. Состояние таможенной инфраструктуры через таможенно-логистические терминалы, особые экономические зоны, территории опережающего социально-экономического развития оценили А.Е. Бобров, В.А. Носиков, Б.С. Пинаев [2]. О.В. Гудкова, Ю.А. Дворецкая, Л.В. Ермакова [3] раскрыли связь таможенной логистики со скоростью операций, качеством контроля, построением маршрутов, временными затратами внешнеэкономической деятельности. А.П. Джабиев [4] рассмотрел таможенную, транспортно-логистическую инфраструктуру ЕАЭС как единую систему, сосредоточив внимание на приграничном размещении объектов, транспортных коридорах, интеллектуальных пунктах пропуска. Материальное, технологическое, цифровое обеспечение инфраструктуры государств — членов ЕАЭС исследовали Т.В. Добринова, М.А. Чаплыгина, Л.А. Пасечко, А.О. Клишевич [5]. Ю.Д. Коровкин [6] определил место таможенно-логистической инфраструктуры в международных перевозках, логистических сетях, терминальном обслуживании грузов. Железнодорожный пункт пропуска как систему массового обслуживания в условиях роста грузопотока на дальневосточном направлении рассмотрела Е.А. Личман [7]. Ю.В. Малевич, Е.А. Личман [8] исследовали понятийную, функциональную трансформацию инфраструктуры таможенной, логистической сфер под воздействием цифровизации. Развитие международных транспортных коридоров Дальнего Востока с учетом пограничной, терминально-логистической, транспортной составляющих проанализировали А.С. Олейников, А.Ю. Кожанков, В.В. Панюкова, Д.С. Баюшкин [9]. Н.И. Осипенко, Р.И. Балашова, А.В. Моисеева [10] раскрыли функции, полномочия, услуги таможенных органов в связи с внешнеторговой деятельностью региона.

Анализ научных публикаций применен для выделения характеристик таможенной инфраструктуры, сравнительный анализ обеспечил сопоставление функциональных, пространственных, технологических подходов,

классификация использована для группировки инфраструктурных элементов, каналов регионального воздействия. Логико-аналитический анализ обеспечил установление связей между товаропотоками, пропускной способностью, таможенными операциями, размещением инфраструктуры, обобщение, синтез послужили основой для формирования целостного представления о месте таможенной инфраструктуры в региональной экономике.

Результаты

Таможенная инфраструктура образует функционально связанную систему ресурсов, объектов, обеспечивающих перемещение товаров через таможенную границу, совершение таможенных операций, взаимодействие государственных органов с субъектами ВЭД, поэтому ее состав охватывает здания, сооружения, оборудование, складские мощности, терминальные мощности, информационно-технический сегмент, сервисную среду, организационные элементы, сопряженную транспортную инфраструктуру. М.А. Баглай связывает содержание инфраструктуры с системой таможенных услуг, взаимодействием субъектов ВЭД, Ю.В. Малевич, Е.А. Личман фиксируют функциональную трансформацию инфраструктурных понятий под воздействием цифровизации [1; 8]. Совокупность этих положений задает объект анализа через взаимосвязи физических ресурсов, технологий, сервисов, информационных потоков.

Материально-технический сегмент определяет способность территории обрабатывать товаропоток через доступные площади, оборудование, транспортные подходы, складские мощности, производительность пунктов пропуска. А.Е. Бобров, В.А. Носиков, Б.С. Пинаев включают в инфраструктурную среду таможенно-логистические терминалы, особые экономические зоны, территории опережающего социально-экономического развития [2]. Т.В. Добринова с соавторами связывает выполнение функций таможенных органов с материальной базой, оборудованием, помещениями, складскими мощностями, кадровым обеспечением, технологическим развитием пунктов пропуска [5], вследствие чего состояние перечисленных элементов задает инфраструктурную емкость региона для приема, обработки, дальнейшего распределения международного товаропотока [2; 5].

Таможенная логистика формирует экономическое воздействие инфраструктуры через скорость операций, организацию маршрута, временные затраты, качество контроля, объединяя таможенные, логистические процедуры в последовательную систему перемещения товара [3]. Согласование пропускной способности автомобильной либо железнодорожной сети с возможностями пограничного перехода, терминальной обработки, таможенного обслуживания приобретает для региона системное значение, что соотносится с подходом Ю.Д. Коровкина, включающего логистические терминалы, мультимодальные перевозки, приграничное размещение таможенно-логистических объектов в инфраструктуру международного сотрудничества [6]. Способность территории проводить товар через транспортные, терминальные, контрольные операции с согласованными параметрами мощности образует один из основных каналов связи таможенной инфраструктуры с региональной экономикой [3; 6].

Пространственная организация инфраструктурных объектов соотносится с географией внешнеторговых, транзитных потоков, поскольку А.П. Джабиев связывает развитие приграничной инфраструктуры государств ЕАЭС с транспортными коридорами, возрастающей нагрузкой на транспортные системы [4], Ю.Д. Коровкин ориентирует размещение таможенно-логистических объектов на территории, приближенные к таможенной границе [6]. Исследование международных транспортных коридоров Дальнего Востока включает прогнозы международных, внутренних, региональных перевозок, загрузку транспортной инфраструктуры, состояние автомобильных сетей, железнодорожных сетей, терминально-логистическую инфраструктуру, пограничную инфраструктуру в совокупность параметров развития маршрутов [9]. Значение конкретного объекта определяется его положением относительно товаропотока, транспортного узла, международного маршрута, региональных центров производства, потребления [4; 6; 9].

Пропускная способность отражает соответствие инфраструктурной мощности интенсивности грузопотока. Е.А. Личман исследует железнодорожный пункт пропуска «Пограничный» посредством аппарата системы массового обслуживания в условиях роста нагрузки, связанного с переориентацией товаропотоков на азиатское направление [7]. А.С. Олейников с соавторами включают модернизацию российско-китайских пунктов пропуска в направления развития дальневосточных транспортных коридоров [9], А.П. Джабиев связывает качественное развитие инфраструктуры ЕАЭС с увеличением транспортной нагрузки, совершенствованием приграничных объектов [4]. Изменение направления либо интенсивности грузопотока преобразует требования к производительности инфраструктурного узла, рассогласование объема поступающего потока с мощностью его обработки распространяет нагрузку на транспортные, терминальные, таможенные звенья [4; 7; 9].

Цифровой контур входит в инфраструктурную мощность через информационный обмен, технологическую организацию операций, электронное взаимодействие участников. Ю.В. Малевич, Е.А. Личман связывают цифровизацию с понятийной, функциональной трансформацией инфраструктуры таможенной, логистической сфер [8]. Т.В. Добринова с соавторами рассматривает развитие инфраструктурных объектов совместно с цифровым обеспечением таможенных процессов, информационного взаимодействия [5], О.В. Гудкова, Ю.А. Дворецкая, Л.В. Ермакова соотносят результативность таможенной логистики со скоростью операций, качеством контроля, оптимизацией маршрутов, временными затратами [3]. Инфраструктурная производительность в таком представлении складывается из материальной мощности, цифровой связанности, технологической организации процессов [3; 5; 8].

Околотаможенная инфраструктура формирует связь государственной системы таможенного контроля с коммерческой логистической средой через терминалы, складские объекты, посреднические структуры, транспортно-экспедиционные организации, обеспечивающие хранение, обработку, оформление, последующую перевозку грузов. М.А. Баглай включает сервисную составляющую в систему взаимодействия таможенных органов с хозяйствующими субъектами [1], А.Е. Бобров с соавторами рассматривает таможенно-логистические терминалы как часть современной инфраструктурной среды [2], Ю.Д. Коровкин связывает терминальную сеть с международной логистикой, привлекательностью транспортно-экспедиционного обслуживания [6]. Прохождение международного грузопотока через регион формирует спрос на терминальные, складские, транспортные, посреднические услуги, расширяя хозяйственную среду, связанную с внешнеэкономической деятельностью [1; 2; 6].

Сопряжение таможенных объектов с территориальными механизмами хозяйственного развития формирует инвестиционно-инфраструктурный контур, поскольку А.Е. Бобров, В.А. Носиков, Б.С. Пинаев рассматривают таможенную инфраструктуру совместно с особыми экономическими зонами, территориями опережающего социально-экономического развития, таможенно-логистическими терминалами [2], А.П. Джабиев связывает создание приграничных инфраструктурных объектов с социально-экономическим развитием территорий государств ЕАЭС [4]. Транспортная доступность, таможенное обслуживание, терминальные мощности, специальные территориальные режимы образуют условия размещения внешнеэкономически ориентированной деятельности, поэтому экономическая роль объекта зависит от его сопряжения с производственной, складской, транспортной, деловой инфраструктурой региона [2; 4].

Административно-сервисный контур выражает связь инфраструктуры с региональной экономикой через функции таможенных органов, их полномочия, предоставляемые участникам ВЭД услуги. Н.И. Осипенко, Р.И. Балашова, А.В. Моисеева рассматривают таможенную деятельность региона в связи с внешнеторговым оборотом, таможенными платежами, государственными услугами, функциями, полномочиями таможенных органов [10]. Хозяйствующий субъект взаимодействует с физическим объектом, установленной процедурой, информационным сервисом, компетенциями соответствующего органа как с элементами единой инфраструктурной среды, согласованность которых определяет условия осуществления внешнеэкономической деятельности [10].

Систематизация рассмотренных положений выделяет четыре контура воздействия таможенной инфраструктуры на региональную экономику: пространственно-логистический контур охватывает пункты пропуска, транспортные коридоры, терминалы, складские мощности, связывающие территорию с международными грузопотоками [4; 6; 7; 9], административно-сервисный контур объединяет организацию таможенных операций, услуги, взаимодействие органов с участниками ВЭД [1; 3; 10], цифровой контур включает информационные технологии, цифровые сервисы, технологическую связанность операций [5; 8], инвестиционно-инфраструктурный контур характеризует сопряжение таможенных объектов с зонами хозяйственной активности, логистической инфраструктурой территории [2; 4]. Согласованность этих контуров определяет реализуемую производительность цепи обработки внешнеторгового потока.

Региональная экономика, таможенная инфраструктура связаны взаимным воздействием: рост либо территориальное перераспределение товаропотока изменяет загрузку пунктов пропуска, терминалов, транспортных подходов, формируя спрос на дополнительную инфраструктурную мощность [4; 7; 9], развитие соответствующих объектов расширяет способность территории включаться в международные цепи поставок, обслуживать внешнеторговые операции, формировать логистический сервис [2; 3; 6; 10]. Таможенная инфраструктура в этой системе отражает пространственную концентрацию внешнеэкономических потоков, создает условия для их последующего обслуживания, закрепления, масштабирования.

Обсуждение

Экономическая роль таможенной инфраструктуры определяется степенью включения ее объектов в территориальные хозяйственные связи, поскольку пункт пропуска реализует пропускную способность во взаимосвязи с автомобильной либо железнодорожной сетью, терминальной обработкой, складским обслуживанием, цифровыми технологиями, административными процедурами. Различия в конфигурации товаропотоков, доступности транспортных подходов, составе сервисной среды, цифровой зрелости операций формируют территориальную дифференциацию эффекта от объектов сопоставимой физической мощности.

Исследовательские подходы охватывают несколько уровней одной инфраструктурной системы: структурный уровень характеризует ресурсы, объекты, сервисные элементы, логистический уровень описывает движение, обработку товаропотока, пространственный уровень связывает инфраструктуру с транспортными коридорами, региональный уровень раскрывает включение

таможенной деятельности во внешнеторговые процессы территории. Связь этих уровней проявляется через переход ресурсного состояния объекта в операционную способность, операционной способности в параметры движения грузов, параметров движения в пространственную конфигурацию региональной внешнеэкономической деятельности.

Взаимная зависимость инфраструктуры, товаропотоков определяет чувствительность приграничных территорий к изменению географии международной торговли, поскольку существующие, прогнозируемые потоки формируют требования к расположению, мощности объектов, созданная пропускная способность участвует в последующем развитии соответствующих маршрутов. Быстрое перераспределение грузов концентрирует нагрузку на отдельных переходах, транспортных подходах, адаптационные возможности региональной системы зависят от скорости согласования товаропотока с мощностью всех обслуживающих его звеньев.

Территориальная специализация меняет состав инфраструктурных параметров, имеющих ведущее значение для региона: приграничная территория ориентирована на пропуск, обработку международного потока в месте пересечения границы, промышленный либо распределительный регион связан с международными маршрутами через доступ к транспортным коридорам, терминальной сети, складским мощностям, цифровому взаимодействию с таможенными органами. Оценка инфраструктуры требует учета хозяйственной специализации территории, места региона в цепи перемещения товара.

Цифровизация расширяет содержание инфраструктурной мощности за счет информационного обмена, автоматизации операций, технологической связанности участников, поскольку физические параметры пункта пропуска, транспортная мощность, площадь терминалов характеризуют материальную составляющую, скорость информационного обмена, организация таможенных операций характеризуют технологическую составляющую. Синхронное развитие этих компонентов поддерживает рост общей производительности цепи вследствие последовательного прохождения нагрузки через физические, информационные, административные элементы.

Мезоуровневая оценка совокупного инфраструктурного эффекта остается направлением дальнейшей разработки, поскольку рассмотренные публикации подробно раскрывают отдельные объекты, функции, транспортные коридоры, цифровые решения, региональные таможенные процессы, количественная интеграция перечисленных параметров требует общей системы взаимосогласованных показателей. Такая система может объединять пропускную способность, продолжительность операций, загрузку транспортных подходов, терминальную обеспеченность, интенсивность региональной внешнеэкономической деятельности, обеспечивая сопоставление инфраструктурных потребностей территорий.

Масштаб применимости рассмотренных подходов определяется территориальной спецификой исследуемых объектов: материалы по Дальнему Востоку характеризуют регионы, включенные в российско-азиатские транспортные направления, исследования ЕАЭС раскрывают наднациональную инфраструктурную координацию, работы о таможенной деятельности региона отражают административно-сервисный уровень. Практическое использование обобщенной модели требует конкретизации состава товаропотоков, способов перевозки, размещения пунктов пропуска, терминальных мощностей, хозяйственной специализации территории.

Приоритеты модернизации могут определяться через последовательную диагностику направления, интенсивности товаропотока, сопоставление его параметров с мощностью пограничного, терминального обслуживания, выявление ограничивающего звена, согласование физического расширения с цифровой, сервисной модернизацией, включение выбранного решения в региональную транспортно-логистическую систему. Такая последовательность связывает развитие таможенной инфраструктуры с экономическими потребностями территории, ориентирует инвестиционные решения на производительность всей цепи перемещения внешнеторгового потока.

Заключение

Структура таможенной инфраструктуры включает материально-пространственные объекты, транспортно-логистические элементы, административно-сервисную среду, цифровые технологии, околотаможенные сервисы, функциональная связанность которых определяет условия прохождения внешнеторгового потока через последовательность физических, информационных, организационных операций.

Воздействие таможенной инфраструктуры на региональную экономику реализуется через четыре взаимосвязанных контура: пространственно-логистический контур определяет включенность территории в международные маршруты, способность обрабатывать грузопоток, административно-сервисный формирует условия взаимодействия участников ВЭД с таможенными органами, цифровой обеспечивает информационную связанность, технологическую организацию операций, инвестиционно-инфраструктурный связывает таможенные объекты с терминальными комплексами, транспортными узлами, территориями хозяйственной активности. Объем, география товаропотоков формируют спрос на инфраструктурную мощность региона, развитие соответствующих объектов расширяет возможности территории обслуживать внешнеэкономические связи.

Инфраструктурные ограничения формируются через рассогласование пропускной способности с интенсивностью товаропотока, пространственную несогласованность объектов с транспортными коридорами, различия в темпах физической, цифровой модернизации, слабую сопряженность отдельных звеньев терминально-логистической системы. Развитие таможенной инфраструктуры на региональном уровне требует согласования пунктов пропуска, транспортных сетей, терминальных мощностей, цифровых сервисов, административных процессов с фактической, прогнозируемой структурой внешнеэкономической деятельности территории.

Литература

1. Баглай М. А. Таможенная инфраструктура и ее компоненты на этапе интеграционных процессов в сфере взаимодействия таможенных органов и субъектов ВЭД // Первый экономический журнал. 2022. № 12 (330). DOI 10.58551/20728115_2022_12_10.
2. Бобров А. Е., Носиков В. А., Пинаев Б. С. Оценка состояния таможенной инфраструктуры в современных условиях // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2022. № 12-3 (75). С. 66–69. DOI 10.24412/2500-1000-2022-12-3-66-69.
3. Гудкова О. В., Дворецкая Ю. А., Ермакова Л. В. Эффективная таможенная логистика — основа развития внешнеэкономической деятельности // Baikal Research Journal. 2024. Т. 15. № 2. С. 637–648. DOI 10.17150/2411-6262.2024.15(2).637-648.
4. Джабиев А. П. Системный подход к качественным изменениям таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС // Вестник Евразийской науки. 2023. Т. 15. № 1. 21ECVN123.
5. Добринова Т. В., Чаплыгина М. А., Пасечко Л. А., Клишевич А. О. Совершенствование таможенной инфраструктуры как фактора развития внешнеэкономической деятельности государств — членов ЕАЭС // Управленческий учет. 2026. № 1. С. 140–148. DOI 10.25806/uu-5973.
6. Коровкин Ю. Д. Таможенно-логистическая инфраструктура в системе международного сотрудничества // Лизинг. 2024. № 4. С. 7–12. DOI 10.33920/VNE-3-2404-01.
7. Личман Е. А. Железнодорожный пункт пропуска как элемент системы массового обслуживания // Региональные проблемы преобразования экономики. 2023. № 1 (147). С. 86–90. DOI 10.26726/1812-7096-2023-1-86-90.
8. Малевич Ю. В., Личман Е. А. Таможенная и логистическая инфраструктура: понятийная и функциональная трансформация в условиях цифровизации // Экономика и управление. 2022. Т. 28. № 3. С. 297–305. DOI 10.35854/1998-1627-2022-3-297-305.
9. Олейников А. С., Кожанков А. Ю., Панюкова В. В., Баюшкин Д. С. Развитие международных транспортных коридоров, проходящих через Дальневосточный регион // Вестник Евразийской науки. 2024. Т. 16. № 4. 32ECVN424.
10. Осипенко Н. И., Балашова Р. И., Моисеева А. В. Таможенная деятельность региона: функции, полномочия, услуги // Управленческий учет. 2024. № 9. С. 196–204. DOI 10.25806/uu-4700.

Customs infrastructure in the context of the regional economy

Andreevsky V.S.
Saint Petersburg State University of Economics

JEL classification: G20, G24, G28, H25, H30, H60, H72, H81, K22, K34

The subject of this article is customs infrastructure, defined as a system of material-spatial, transport-logistics, service, and digital elements that facilitate the movement of foreign trade flows and the integration of regions into international economic relations. The territorial redistribution of commodity flows, the increasing load on specific border routes, and the development of international transport corridors heighten the dependence of regional foreign economic activity on the throughput capacity, location, and technological state of infrastructure facilities. The study aims to systematize the structure of customs infrastructure and the mechanisms of its impact on the regional economy. The methodology includes the analysis of scholarly publications, comparative analysis, classification, generalization, logical-analytical analysis, and synthesis. The study draws upon Russian-language research from 2022–2026 concerning customs infrastructure, logistics, border crossing points, digitalization, transport corridors, and regional customs operations. Its scientific novelty lies in identifying distinct spheres of regional impact: spatial-logistics, administrative-service, digital, and investment-infrastructure. The study establishes the interdependence between the parameters of foreign trade flows and the infrastructure requirements for their movement. The findings are applicable to determining regional priorities for the modernization of border crossing points, terminal facilities, digital services, and associated transport infrastructure.

Keywords: customs infrastructure, regional economy, customs logistics, border crossing points, foreign economic activity, transport corridors, customs-related infrastructure, throughput capacity, customs digitalization, border regions.

References

1. Baglay M. A. Customs infrastructure and its components during integration processes involving the interaction between customs authorities and foreign economic activity entities // Pervyy ekonomicheskiy zhurnal [The First Economic Journal]. 2022. No. 12 (330). DOI 10.58551/20728115_2022_12_10.
2. Bobrov A. E., Nosikov V. A., Pinaev B. S. Assessment of the state of customs infrastructure in modern conditions // Mezhdunarodnyy zhurnal gumanitarnykh i estestvennykh nauk [International Journal of Humanities and Natural Sciences]. 2022. No. 12-3 (75). Pp. 66–69. DOI 10.24412/2500-1000-2022-12-3-66-69.
3. Gudkova O. V., Dvoretskaya Yu. A., Ermakova L. V. Effective customs logistics: the foundation for the development of foreign economic activity // Baikal Research Journal. 2024. Vol. 15. No. 2. Pp. 637–648. DOI 10.17150/2411-6262.2024.15(2).637-648.

4. Dzhabiev A. P. A systems approach to qualitative changes in the customs and transport-logistics infrastructure of the EAEU // Vestnik Evraziyskoy nauki [Bulletin of Eurasian Science]. 2023. Vol. 15. No. 1. 21ECVN123.
5. Dobrinova T. V., Chaplygina M. A., Pasechko L. A., Klishevich A. O. Improving customs infrastructure as a factor in the development of foreign economic activity of EAEU member states // Upravlencheskiy uchet [Management Accounting]. 2026. No. 1. Pp. 140–148. DOI 10.25806/uu-5973.
6. Korovkin Yu. D. Customs and logistics infrastructure in the system of international cooperation // Leasing. 2024. No. 4. P. 7–12. DOI 10.33920/VNE-3-2404-01.
7. Lichman E. A. Railway border crossing point as an element of a mass service system // Regional Problems of Economic Transformation. 2023. No. 1 (147). P. 86–90. DOI 10.26726/1812-7096-2023-1-86-90.
8. Malevich Yu. V., Lichman E. A. Customs and logistics infrastructure: conceptual and functional transformation in the context of digitalization // Economics and Management. 2022. Vol. 28. No. 3. P. 297–305. DOI 10.35854/1998-1627-2022-3-297-305.
9. Oleynikov A. S., Kozhankov A. Yu., Panyukova V. V., Bayushkin D. S. Development of international transport corridors passing through the Far East region // The Eurasian Scientific Journal. 2024. Vol. 16. No. 4. 32ECVN424.
10. Osipenko N. I., Balashova R. I., Moiseeva A. V. Regional customs activity: functions, powers, and services // Management Accounting. 2024. No. 9. P. 196–204. DOI 10.25806/uu-4700.