

DOI: 10.34680/BENEFICIUM.2024.3(52).96-107

УДК 351:339.543(470+476)

JEL F15, F53, R58



ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ

## ФОРМИРОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ И ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА

**М.В. Васильева**, Псковский государственный университет, Псков, Россия

**В.М. Сапогов**, Псковский государственный университет, Псков, Россия

**Аннотация.** В работе определена роль транспортной и таможенной инфраструктуры как элементов комплексной макрорегиональной безопасности на территории России и Беларуси. Актуальность обусловлена запросом Союзного государства на устойчивое и эффективное развитие территорий, формирующееся в процессе углубления интеграции и в рамках перехода к новым формам и инструментам партнерства в настоящий момент. Авторы рассматривают содержание элементов инфраструктуры, выстраивают их связи с общей логистической системой, которая обеспечит для Союзного государства создание полноценного единого транспортного рынка и общие подходы в таможенном и транспортном контроле. В статье представлен потенциал реализации программ и проектов Союзного государства в логистической сфере, проанализированы программы, непосредственно уже реализованные в транспортном и таможенном секторе (интеграция цифровых ресурсов, унификация законодательства, создание новых видов инфраструктуры с выделением позитивного опыта Межгосударственного центра для координации работы по управлению рисками, а также для реализации аналитических функций и мониторинга совершения таможенных операций). Особое внимание уделяется факторам, влияющим на процесс формирования единых подходов к развитию транспортной и таможенной инфраструктуры. В практическом исследовании авторами представлен срез мнений представителей бизнеса по оказанию услуг международной транспортировки товаров в аспекте их восприятия (удовлетворенности) элементами транспортной инфраструктуры. В настоящий момент выявлен недостаточный уровень развития собственно дорожных магистралей и коммуникаций, непосредственно влияющих на безопасность перевозочного процесса. Авторами предложены рекомендации по развитию инфраструктуры, опирающиеся, прежде всего, на принципы сближения правовой основы ее создания и функционирования с требованиями международного права, а также международных организаций, членами которых являются Россия и Беларусь. Кроме того, подчеркнута роль взаимодействия представителей власти, бизнес-сообщества, научного корпуса по дальнейшей детализации проектов и программ Союзного государства.

**Ключевые слова:** Союзное государство, таможенная инфраструктура, транспортная инфраструктура

**Для цитирования:** Васильева М.В., Сапогов В.М. Формирование региональной безопасности в контексте развития транспортной и таможенной инфраструктуры союзного государства // BENEFICIUM. 2024. № 3(52). С. 96-107. DOI: 10.34680/BENEFICIUM.2024.3(52).96-107

ORIGINAL PAPER

## FORMATION OF REGIONAL SECURITY IN THE CONTEXT OF THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT AND CUSTOMS INFRASTRUCTURE OF THE UNION STATE

**M.V. Vasilyeva**, Pskov State University, Pskov, Russia

**V.M. Sapogov**, Pskov State University, Pskov, Russia

**Abstract.** The work defines the role of transport and customs infrastructure as elements of integrated macro-regional security in Russia and Belarus. The relevance is conditioned by the request of the Union State for sustainable and effective development of territories, which is being formed in the process of deepening integration and as a part of the transition to new forms and instruments of partnership at the moment. The authors consider the content of infrastructure elements, build links between infrastructure elements and a common logistics system that will ensure the creation of a full-fledged single transport market and common approaches in customs and transport control for the Union State. The article presents the potential for the implementation of programs and projects of the Union State in the logistics sector, analyzes programs that have already been directly implemented in the transport and customs sector (integration of digital resources, unification of legislation, creation of new types of infrastructure with the allocation of positive experience of the Interstate Center for coordinating risk management, as well as for the implementation of analytical

functions and monitoring of customs operations). Special attention is paid to the factors influencing the process of forming unified approaches to the development of transport and customs infrastructure. In a practical study, the authors present a cross-section of the opinions of business representatives on the provision of services for the international transportation of goods in terms of their perception (satisfaction) with the elements of transport infrastructure. Insufficient development of the actual highways and communications, which directly affect the safety of the transportation process, has been revealed at the moment. The authors propose recommendations for the development of infrastructure, based primarily on the principles of convergence of the legal framework for its creation and functioning with the requirements of international law, as well as international organizations of which Russia and Belarus are members. In addition, the role of interaction between government representatives, the business community, and the scientific corps in further detailing projects and programs of the Union State was emphasized.

**Keywords:** Union State, customs infrastructure, transport infrastructure

**For citation:** Vasilyeva M.V., Sapogov V.M. Formation of Regional Security in the Context of the Development of the Transport and Customs Infrastructure of the Union State // Beneficium. 2024. Vol. 3(52). Pp. 96-107. (In Russ.). DOI: 10.34680/BENEFICIUM.2024.3(52).96-107

### Введение

Международное сообщество в первой четверти 21 века столкнулось с глобальными вызовами и кризисными событиями, которые, с одной стороны, ставят перед государствами новые цели по трансформации экономических систем и политических стратегий, с другой, иницируют риски, связанные со сферами экологии, демографии, обостряют текущие и потенциальные военные конфликты, снижают заинтересованность в разрешении социальных и общегуманитарных вопросов. Соответственно данной ситуации перед руководителями всех уровней ставится задача нахождения оптимального баланса между приоритетами национальной экономики, собственным суверенитетом и возможностью устойчивого развития через интеграцию с иным государственным образованием (образованиями), в том числе включением намерений по сближению стран для устойчивого экономического роста и сотрудничества, причем одной из важнейших целей при этом устанавливается обеспечение региональной безопасности (далее – «РБ») в широком смысле данной категории [1].

Сами же стратегии современного государства «предполагают» различные варианты получения предпочтений от интеграции:

- альтернатива совместного развития системобразующих для всех стран союза отраслей экономики;
- актуальна активизация проектов в рамках взаимодополняемых отраслей стран-партнеров;
- значительную роль играет совместная реализация программ импортозамещения для снижения рисков внешнего воздействия третьих стран.

Возможны и другие направления, но указанные интегративные стратегии «могут работать» только в условиях расширения сотрудничества в области создания, обновления (в том числе насыщения инновационными продуктами (услугами)), обеспечения функционирования инфраструктуры, поддерживающей, в свою очередь, безопасное производство и утилизацию, содей-

ствующей взаимной и/или внешней торговле, в целом определяющей уровень функционирования национальной экономики [2].

Понятно, что реализуемая схема стратегии должна обеспечивать эффективное совместное развитие избранных секторов и отраслей экономики и достижение поставленных целей. При этом степень интеграции государств будет одним из условий реализации стратегии, обеспечивающей безопасное функционирование субъектов, регионов, стран.

Отметим, что в научном сообществе безопасность территорий ученые и практики от управления трактуют как основу устойчивой общественной, социальной, международной жизни, характеризующей жизнеспособность конкретного образования. Причем рассматривают два основных составляющих элемента: общегосударственную безопасность (иные наименования «национальная» или «федеральная») и, непосредственно, региональную, рассматриваемую как характеристику части большего объекта (как часть национальной безопасности, например, это может быть безопасность отдельного субъекта Федерации; как часть интеграционной площадки, союза, объединения стран, макрорегиона, например, это может быть макрорегион – часть континента и пр.). В данной работе под «РБ» понимается безопасность отдельного геополитического региона, где речь идет о международных отношениях и обеспечении общих интересов отдельных государств, в более узком понимании «РБ» рассматривается авторами на уровне отдельно взятых субъектов или их совокупности как подсистема общей системы национальной безопасности.

В статье внимание обращено к интеграционному образованию – Союзному государству (далее – СГ), которое наряду с Евразийским экономическим союзом и Содружеством Независимых государств включает территории постсоветского пространства – Российскую Федерацию и Республику Беларусь. По оценкам экспертов, СГ можно назвать примером наиболее успешного межгосударственного сотрудничества. За про-

шедший период, а это почти четверть века, участники СГ проводили работу по гармонизации правового пространства, разрешали вопросы таможенных формальностей, осуществляли проекты по созданию производственной, транспортно-технологической, торговой, научной, военной и иных видов инфраструктуры [3].

В 2021 году было заявлено 28 межгосударственных программ, которые определили траекторию дальнейшего сближения в основных сферах госуправления:

- обеспечение справедливой конкуренции на рынке, в денежно-кредитной политике, валютном регулировании, системе соблюдения прав потребителей (системы маркировки, прослеживаемости, противодействие недобросовестным практикам на рынке);
- в порядке и содержании государственного контроля (ветеринарный, фитосанитарный, транспортный, карантинный фитосанитарный);
- дальнейшее согласование политики в области построения единого транспортного рынка услуг, в поддержании роста занятости, туризма, торговли и мн. др.
- особое внимание уделено вопросам обеспечения обороноспособности России и Беларуси (в том числе безопасность на границах).

Сегодня союз двух стран презентует образцовый уровень сотрудничества, в котором сбалансированы вопросы сохранения суверенитета с учетом полноформатного сближения. К началу 2024 года практически все программы получили статус «Исполнена», что дает уверенность в формировании экономического и политического суверенитета государств-партнеров, в перспективе СГ может стать глобальным актором в международном сообществе [4].

Содержание программ и проектов СГ, безусловно, опирается на инфраструктурный потенциал логистической системы, характеризуемой в том числе уровнем развития транспортной инфраструктуры стран-участниц СГ [5], которая, в свою очередь, обеспечивает скоординированное развитие технических комплексов, безопасное перемещение грузов, снижение рисков в процессе управления в целом. Второй, не менее важной платформой в логистической системе, является таможенная инфраструктура, выполняющая роль своеобразного фильтра, контролирующего непосредственно законность транспортировки транспортных средств, грузов, которая создает условия для исполнения обязанностей гражданских служащих, сотрудников и работников таможенных органов. От ее состояния, уровня насыщенности, форм и методов использования будет зависеть общая эффективность в сфере таможенного контроля и, соответственно, безопасность территории. Перечисленные положения обуславливают

актуальность научной работы.

Методами теоретического исследования выступают анализ вторичных данных, представленных в открытом доступе по соответствующей тематике, систематизация и моделирование (построение модели факторов, влияющих на процесс формирования единых подходов к развитию транспортной и таможенной инфраструктуры в СГ). Практическое исследование основано на изучении экспертного мнения представителей бизнес-структур, обеспечивающих транспортировку грузов на международных направлениях, в том числе на приграничных территориях России и Беларуси, о качестве сервиса в отношении логистической системы, в том числе формирующего уровень безопасной транспортировки товаров и грузов.

Цель работы – представить обобщенную характеристику направления обеспечения безопасности СГ на основе элементов транспортной и таможенной инфраструктуры (далее – ТТИ). Задачи исследования сформулированы следующим образом:

- дать развернутую характеристику понятия «инфраструктура» с акцентом на ее транспортную и таможенную составляющие;
- изучить элементы ТТИ;
- проанализировать содержание нормативно-правовой базы, регламентирующей функционирование ТТИ РФ и РБ;
- с помощью среза экспертного мнения определить степень влияния характеристик ТТИ на рабочие процессы в бизнес-сфере международных грузоперевозок;
- построить модель факторов, влияющих на процессы развития ТТИ, способствующей обеспечению безопасности в приграничных территориях РФ – РБ.

С учетом цели и задач исследования объектом является ТТИ сопредельных территорий России и Беларуси, предметом – правовая и организационная основа существования и развития транспортной и таможенной инфраструктур на приграничных территориях Союзного государства.

### Результаты и их обсуждение

Обращаясь к систематизации основных понятий, отметим следующее. Рассмотрение дефиниции «инфраструктура» включает в область научных задач ученых различных направлений: от философии и социологии, в рамках исследований которых рассматривался социально-гуманистический эффект от развития объектов инфраструктуры (здоровье нации, образование, доступность транспортных услуг и иных смежных услуг), до урбанистики и культурологии, где анализировалось влияние городской инфраструктуры на личность, социальную группу, ценностные ориентации граждан (возможности творческого развития, модель поведения покупателей, взаимодействие и взаимопроникновение культур),

социальную активность, цифровую культуру [6].

Безусловно, значительный пласт научных исследований лежит в областях экономики, например, множество исследований посвящено ее роли в обеспечении инновационного развития территорий [7]. Не менее важным направлением исследований является область права, которая определяет содержание и принципы использования инфраструктуры для формирования общественных благ, законодательные основы использования инфраструктурных объектов, правовую

природу отношений [8]. Таким образом, подходы к содержанию дефиниции «инфраструктура» чрезвычайно широки, многоаспектны и требуют детализации в рамках отдельных вопросов развития научного знания, в том числе экономики и права [9].

На рис. 1 представлена схема содержательного плана термина «инфраструктура логистической системы», которая определяет основные задачи каждой из исследуемых специализированных видов инфраструктур.



Рис. 1. Наполнение и соотношение отдельных видов инфраструктуры, обеспечивающей безопасность территории: от логистики и транспорта до таможенной сферы / Fig. 1. Filling and Correlation of Certain Types of Infrastructure Ensuring the Security of the Territory: from Logistics and Transport to the Customs Sphere

Источник: составлено авторами / Source: compiled by the authors

Наиболее широкой по смыслу и содержанию можно считать логистическую инфраструктуру (базис логистической системы), которая «управляет» потоком информации, товаров/ грузов/ транспортных средств, физических лиц, не допуская срывов сроков поставок, оптимизируя маршруты поставок, определяя качество логистических услуг, в конечном итоге стимулируя рост товарной безопасности на рынке. Ее основа – транспортная инфраструктура, которая, собственно, обеспечивает «физически» перемещение объектов, предоставляя различные виды транспорта и обслуживающие его площадки. Здесь, безусловно, в приоритете безопасность технического свойства (безаварийность, надежность трассы, качество ремонтов на пути следования транспортных средств). Таможенная же инфраструктура, управляемая субъектом – органом исполни-

тельности власти (в России – Федеральная таможенная служба, в Беларуси – Государственный таможенный комитет), контролируя потоки, ограничивает ввоз/ вывоз несанкционированных (запрещенных) товаров/ грузов, предупреждая поставки контрабанды, контрафакта, обеспечивая конкурентную чистоту рынка, способствуя защите прав потребителей, снижая криминогенную составляющую бизнес-сообщества, предопределяет достижение общенациональной безопасности.

Так как объектом обсуждения в нашем исследовании является собственно совокупность ТТИ, то обратимся к характеристикам элементов (подсистем, звеньев). Так, рассмотрение транспортной инфраструктуры возможно осуществлять с учетом входящих в нее следующих основных подсистем:

1. Пути транспортного сообщения (транспортные сети).

2. Технические транспортные сооружения.

3. Строения, созданные с целью обеспечения транспортной работы [10].

Подпункты в, з пункта 5 ФЗ «О транспортной безопасности» определяют объекты транспортной инфраструктуры как технологический комплекс, включающий в себя в аспекте рассмотрения автомобильного транспорта дороги, тоннели, эстакады, мосты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование [11]. Таким образом, наряду с основными элементами (автомобильные дороги и дорожные инженерные устройства) транспортная инфраструктура включает предприятия и службы автотранспортного и дорожного хозяйства, объекты дорожного сервиса, иные сооружения и объекты.

Как отмечается в современных исследованиях, развитие экономики предполагает создание и обновление транспортной инфраструктуры. Проекты по ее созданию имеют общественное значение, предполагают политическое решение и нередко коммерчески непривлекательны [12]. В этой связи в данной сфере «ключевую роль играет государство, инвестируя средства в форме либо государственного контракта, либо государственно-частного партнерства» [13, С. 31].

В ряде исследований дается теоретическая трактовка определения роли государства в формировании и развитии транспортной инфраструктуры, но не в целом, а в отдельных аспектах.

Государственно-правовое регулирование инфраструктуры транспортного комплекса М.Ю. Лебедева, В.П. Маслаков предлагают рассматривать как систему «институтов и мероприятий, служащих в рамках права формированию и развитию условий, благоприятных для национальной экономики и общества, в соответствии с одобренными им целями развития транспортного комплекса, устойчивости, укрепления экономической, экологической, транспортной безопасности» [14, С. 55].

Однако до настоящего времени не выработаны принципы и особенности государственного регулирования транспортной инфраструктуры, в том числе и по причине «нечеткости научного определения транспортной инфраструктуры, расхождения точек зрения относительно ее экономического содержания, отсутствия согласия между исследователями по принципиальным вопросам, касающимся ее структурных особенностей» [14, С. 54-55].

Как справедливо отмечает Р.В. Федоренко в рассматриваемой сфере «отсутствует комплексное понимание процессов организации движения международных товаропотоков, объединяющее вопросы таможенного сопровождения, развития терминальной обработки грузов, встраивания существующей логистической инфраструктуры в

международный транспортный коридор и обеспечения привлекательности данного маршрута как для иностранных компаний, использующих его в качестве пути транзита, так и для предприятий, нацеленных на экспорт своей продукции» [15, 391].

Вместе с тем, указанные правовые пробелы в российском законодательстве влияют на процесс унификации правовых норм СГ в аспектах формирования единой транспортной политики.

Несмотря на обозначенные сложности, постепенно процесс формирования единой транспортной системы, а значит и построение общей транспортной инфраструктуры, в СГ активизируется. Так, в [16] указывается, что сам процесс запущен с 2001 года: государственные органы, отвечающие за эффективность интеграции транспортной системы работали над вопросами создания структур управления транспортным комплексом, проводили политику гармонизации государственного регулирования деятельности бизнес-субъектов, решали вопросы о разграничении полномочий между союзными и национальными органами власти. К 2021 году в СГ был принят Декрет «Об основных направлениях реализации положений Договора о создании Союзного государства» [17] (в составе приложений 28 программ, из них программы № 13 и № 14 были ориентированы на интеграцию информационных систем транспортного контроля (здесь представляется интересным опыт построения единой информационной системы, которая обеспечивает единство подходов к транспортному контролю, при этом продолжается доработка интеграционных модулей СКТАТ-ТК и выстраиваются перспективы эксплуатации модернизированных интеграционных сервисов «Транспортная инспекция»), а также на единые подходы к государственному регулированию общего транспортного рынка). Статус «Исполнено» по данным программам в целом обеспечил согласование единых требований к самим перевозчикам и дорожным магистралям (единые элементы обустройства, содержание элементов обустройства, порядок государственного контроля по функционирующей инфраструктуре).

С точки зрения влияния транспортной инфраструктуры на уровень региональной безопасности весомым будет мнение заместителя председателя Комиссии Парламентского Собрания Союза Беларуси и России по энергетике и транспорту Г. Рапоты. По его мнению (из материалов 2023 г.), формирование рассматриваемой сферы можно отнести к стратегическим вопросам не только развития экономики, но и двухсторонних отношений, устойчивого развития Союзного государства в целом [18]. Однако, сам эксперт достаточно осторожно прогнозирует быстрые успехи на данном направлении. Причина – недостаточная активность и понимание важности строительства единой новой транспортной инфраструктуры у должностных лиц как от РФ, так и от Беларуси: «...как только дело доходит до специалистов исполни-

тельных органов власти, называется тысяча причин, почему этого делать нельзя. Но не предъявляется ни одной возможности – вот в чем беда. И если мы хотя бы в этой части поменяем свой менталитет, будет уже намного лучше» [18]. Таким образом, важность транспортной инфраструктуры сложно переоценить, но для СГ еще предстоит приложить множество усилий не только финансового плана, но и организационного, где-то даже личностного роста лиц, отвечающих за этот фронт общегосударственной работы.

Обращая свой взгляд на вторую составляющую объекта нашего исследования – таможенную инфраструктуру, рассмотрим ее характеристики с позиции роли в обеспечении безопасности СГ. Общее определение таможенной инфраструктуры достаточно детально отражено в нормативно-правовых документах. Так, к ней относят «...здания, сооружения, помещения, открытые площадки, оснащенные техническими средствами таможенного контроля, инженерными, информационными, телекоммуникационными системами и средствами их обеспечения, места базирования водных судов таможенных органов и объекты социального назначения, обеспечивающие деятельность таможенных органов» [19, ст. 257]. Практически аналогичное определение: «...стационарные технические средства таможенного контроля, таможенные лаборатории, склады временного хранения и таможенные склады, учрежденные таможенными органами, а также административные здания, информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети, сети связи, вычислительные центры таможенных органов» [20]. Данные определения включают материальную базу таможенного контроля и надстройку в виде программных продуктов, сопровождающих организацию контроля на местах.

Для интеграционных объединений, в том числе и для СГ, конечно, важно данный вид инфраструктуры наращивать и поддерживать в работоспособном состоянии для достижения целей устойчивого положения в сфере национальной безопасности. Так, для СГ формирование единого таможенного пространства, организация эффективного таможенного контроля на внешних границах СГ и беспрепятственного перемещения по территории СГ товаров и транспортных средств – приоритетная задача. В этом направлении успешно действует Таможенный комитет СГ, в полномочия которого входит и обеспечение надежности функционирования таможенной инфраструктуры. Основные программы по данному направлению начали реализовываться практически с начала объединения: это проекты по развитию сети пунктов пропуска на территории России и Беларуси, а также по «сращиванию» IT-сервисов. Стоит отметить, что второе направление особо актуально и на текущий момент. Так, в Союзной программе по интеграции информаци-

онных систем государственных контролирующих органов по прослеживаемости товаров [21] определены дальнейшие перспективы развития таможенного сотрудничества через создание платформы, обеспечивающей документальное сопровождение и прозрачность перемещения товаров (включенных в список прослеживаемых). В продолжение развития целей программы идет работа по определению полномочий единого оператора, по подбору модели, протокола взаимодействия, а также требуемых для мониторинга реквизитов и характеристик прослеживаемых единиц.

Еще одной зоной сотрудничества можно назвать такой инфраструктурный проект как Межгосударственный центр для координации работы по управлению рисками, а также для реализации аналитических функций и мониторинга совершения таможенных операций (начал деятельность с декабря 2022 года). Сотрудники центра – должностные лица таможенных органов России и Беларуси, совместно выполняющие таможенный контроль (в формате мобильных групп), объективно проводящие категорирование лиц, совершающих таможенные операции, ведущие разработку научно и практически обоснованных союзных профилей риска для выявления и предупреждения правонарушений на «исходном» этапе, в целом настроенные на противодействие терроризму, экстремизму, валютным и иным преступлениям.

Развитие таможенной инфраструктуры в СГ, как уже указывалось, предопределяет чистоту рынка, защиту потребителей от некачественного продукта, способствует транспортной безопасности с позиции выявления незаконопослушных участников внешнеэкономической деятельности. Достигаются данные результаты как через межгосударственное и межведомственное взаимодействие (в том числе через рассмотренные выше IT-системы), так и с помощью разработки союзных профилей риска (относимых как к товарным партиям, так и к конкретным компаниям, занимающимся перемещением грузов из третьих стран на территорию СГ).

Оценивая развитие инфраструктуры стран СГ в целом, нельзя не указать и их общемировой рейтинг, формируемый в рамках индекса эффективности логистики. Так, совокупный индекс Беларуси на 2024 год – 82 позиция, РФ – 90; в сравнении с 2023 годом уровень показателя снизился (сравним ранее 79 место – для Беларуси и 88 – для РФ), при этом непосредственно оценка качества транспортной инфраструктуры в 2024 году – 2.7 балла для стран СГ, компетентность в области логистики – 2.6 балла [22].

Также важно оценивать и экономические показатели, определяющие эффективность логистических процессов: показатель внешнеторгового оборота в СГ за 2023 год составил 46.5 млрд. долл. (рост 5% к 2022 г.), при этом за 1 квартал 2024 г. рост 4% (14.8 млрд. долл.) [23].

Далее рассмотрим более детально характеристики приграничных регионов РФ и РБ в рамках обозначенной тематики исследования ТТИ. Так как в качестве исследуемых территорий в дальнейшем анализе будут использованы сопредельные регионы – Псковская область (Россия) и Витебская область (Республика Беларусь), то в контексте тематики проанализируем их обеспечение инфраструктурой.

Итак, приграничные с Республикой Беларусь Псковская область и другие регионы образуют один из геостратегических регионов Российской Федерации, а совместно с Витебской областью и другими регионами соседней республики «трансграничный регион – Российско-белорусское приграничье» [24, С. 64].

Общая протяженность российско-белорусской границы в пределах Псковской области составляет 305 км, в рамках которой отсутствуют международные пункты пропуска с необходимым оборудованием контроля перехода российско-белорусской границы транспортными средствами и гражданами третьих стран. Псковско-витебское приграничье в условиях концентрации межгосударственных связей и развития экономической интеграции приобретает характер «зоны контактов», опирающуюся на соответствующую транспортную сеть.

В Псковской области наиболее грузонапряженным на российско-белорусской границе является АПП «Невельский» по дороге М-20 (Е-95). На автомобильных дорогах регионального значения на границе Псковской и Витебской областей ранее имелись пропускные пункты Долосцы, Дрозды, Язно и Стайки.

Связности Псковской и Витебской областей способствуют автодороги: Р-23 (М-20), протяженностью 500 км, СПб – Псков – Пустошка – Невель; Р-51 (А122), протяженностью 295 км, Шимск – Старая Русса – Локня – Великие Луки – Невель; М-8, протяженностью 102 км, Невель – Витебск; А 117, протяженностью 152 км, Опочка – Себеж – Клястицы – Полоцк.

Так как особенностью сотрудничества Псковской и Витебской областей является наличие «прозрачной» государственной границы, то можно согласиться с позициями исследователей, считающих такое сотрудничество не приграничным, а межрегиональным, а главными субъектами такого сотрудничества в настоящее время выступают областные и муниципальные власти псковско-витебского приграничья.

Правовые основы приграничного сотрудничества ориентируют субъектов транспортных отношений к участию в совершенствовании транспортной инфраструктуры, в том числе в рамках государственно-частного партнерства. После подписания в 1999 г. Союзного договора быстрых и существенных сдвигов по формированию единого экономического пространства, на наш взгляд, не произошло, не были также преодолены

недостатки в трансграничной транспортной связанности районов и городов смоленско-белорусского и псковско-витебского приграничья. Хотя работа в этом направлении проводилась как в РФ, так и в РБ. Так, например, принятый в РФ в 2017 г. Федеральный закон «Об основах приграничного сотрудничества» [25] и утвержденная в 2020 г. «Концепция приграничного сотрудничества» [26] заложили базовые ориентиры для организации сотрудничества по всем направлениям в приграничной территории Российской Федерации.

На текущий момент регионоведцами называются и другие препятствия широкомасштабного российско-белорусского приграничного сотрудничества: «состояние нормативной правовой базы, обеспечивающей единые организационно-правовые и методологические подходы к вопросу развития приграничного сотрудничества, что, в свою очередь, предполагает активизацию работы по сближению и гармонизации российского и белорусского законодательства в гражданско-правовой, банковской, налоговой, таможенной, миграционной и других сферах в целях формирования благоприятных условий для непосредственного сотрудничества регионов и взаимодействия субъектов хозяйствования» [24, С. 80].

Кроме того, в связи с необходимостью сокращения транспортных издержек в рамках улучшения транспортной оснащённости приграничных территорий, на повестке дня стоит важность разработки научно обоснованной системы показателей и критериев, которые обеспечили бы анализ соответствия уровня ТТИ, непосредственно, целям и задачам развития территории.

Еще одним проблемным моментом можно назвать и недостаточную разработанность информационных транспортных и таможенных ИТ-систем (стыковка и интеграция функциональных блоков, отсутствие единого оператора, контролирующего бизнес-процессы в ТТИ), наличие рисков возникновения административных барьеров (на уровне взаимодействия государств), все эти факторы явно снижают уровень достижения целей построения безопасной ТТИ, что, в свою очередь, негативно воздействует на общее положение в сфере региональной безопасности.

Таким образом, выявляются не только проблемы организационно-правового характера, но и, собственно, функционального развития ТТИ, поддерживающих и вспомогательных систем и технологий.

А что же на практике? Какой видится ТТИ приграничья СГ бизнес-сообществу? Насколько хорошо (или слабо) она развита? На эти и другие вопросы авторы предложили ответить представителям транспортных организаций и специалистам в области логистики, имеющим опыт международных перевозок. Из числа опрошенных 80% осуществляли транспортные перевозки из Псковской области в Республику Беларусь. Ос-

новой блок вопросов включал запрос на оценку наличия, состояния и функционирования транспортной инфраструктуры в приграничье Псковской и Витебской областей. Респондентам было предложено оценить по 10 бальной шкале качество дорожного полотна, гостиницы (мотели), автосервисы, автозаправки, места стоянок на участках дорог «Псков – Пустошка – Невель», «Локня – Великие Луки – Невель», «Невель – Витебск», «Опочка – Себеж – Клястицы – Полоцк». Ни по одному параметру не было получено более 8 баллов. Наибольшие баллы получили: автозаправки (8) и гостиницы, мотели (8) на дорогах «Невель – Витебск» и «Опочка – Себеж – Клястицы – Полоцк». Наименьшие баллы были выставлены дорожному полотну (4), гостиницам (мотелям) (5), автосервисам дороги «Псков – Пустошка – Невель» (6).

На вопрос «Оцените значимость для деятельности перевозчиков состояния и функционирования транспортной инфраструктуры по пути следования» высокий балл (8) получили «качество дорожного полотна» и «места стоянок», а наименьшие получили «гостиницы, мотели» (5) и «автосервисы» (4).

При невысоких баллах, выставленных респондентами, из числа опрошенных, никто не обращался в органы публичной власти с предложениями по улучшению и с жалобами на состояние транспортной инфраструктуры на приграничной территории Псковской области с Республикой Беларусь.

Результаты опроса показывают, что уровень ТТИ приграничья СГ на период оценки находится в стадии формирования, максимальное удовлетворение отмечается по тем позициям для грузоперевозчиков, которые не являются для них важными (сравним, оценка гостиницы, мотели – 8 баллов, при их восприятии по важности – 5), следовательно, основной упор в развитии ТТИ приграничья СГ на предстоящий период должен быть сделан на программах по развитию дорожных коммуникаций, строительству новых трасс, а уже далее – обустройству всей ТТИ сервисной инфраструктурой. В целом, такие задачи заложены в Транспортной стратегии России до 2030 года с прогнозом до 2035 г. [27]. Согласно документу, развитие современной эффективной инфраструктуры, обеспечивающей снижение транспортных издержек, ускорение движения грузов, является важнейшей стратегической целью. При этом практика государственно-частного партнерства является наиболее перспективной и предпочтительной при реализации инфраструктурных проектов. Аналогичные приоритеты отражены в Стратегии инновационного развития транспортно-коммунального комплекса республики Беларусь до 2030 года.

Приступая к обобщению материалов, сделаем попытку сформировать пул факторов, влияющих на макроуровне на безопасность функционирования и развития территории приграничья в составе Союзного государства (рис. 2). Уровень влияния на схеме – авторская оценка, максимальное значение фактора – 10 баллов.

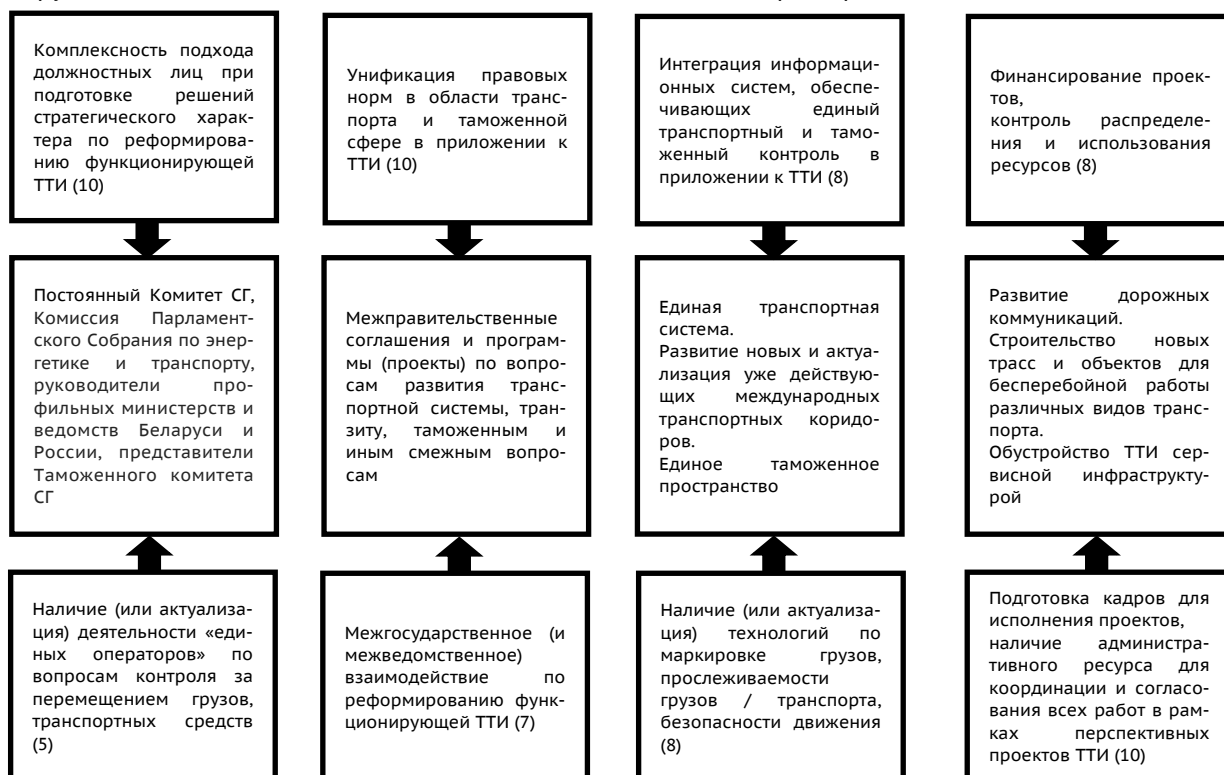


Рис. 2. Процесс формирования единых подходов к развитию транспортной и таможенной инфраструктуры: влияние факторов / Fig. 2. The Process of Forming Unified Approaches to the Development of Transport and Customs Infrastructure: the Influence of Factors

Источник: составлено авторами / Source: compiled by the authors



## Заключение

Результаты исследования еще раз подчеркнули важность развития ТТИ как стратегического приоритета для национальных экономик России и Беларуси, Союзного государства в целом. Кроме того, отметим, что обеспечение региональной безопасности, включая реальное обеспечение прав и свобод субъектов ТТИ, формирование условий для обеспечения деятельности транспорта и объектов инфраструктуры, на наш взгляд, относится к жизненно важным интересам приграничных территорий РФ и РБ. Позитивные характеристики ТТИ, несомненно, будут способствовать ускорению взаимной торговли, достижению общенациональных целей, прозрачности и устойчивости процессов межгосударственного диалога.

Предлагаем рекомендации, способствующие развитию эффективной ТТИ:

1. Продолжить тренд на формирование единой политики в СГ в области построения общей транспортной и таможенной системы:

- гармонизировать подходы, связанные с разными (на данный момент) принципами ведения статистики взаимной торговли;
- инициировать систематическое обновление нормативно-правовой базы в разрезе внедрения новых технологий (системы прослеживаемости; системы транспортного контроля);
- обеспечить формирование условий для реализации проекта единой транспортной системы СГ;
- в рамках интеграции усилить работу по обеспечению функционирования существующих международных транспортных коридоров (создание новых коридоров).

2. Активизировать технологическое и инфраструктурное проектирование в области ТТИ:

- инициировать проекты единой технологической инфраструктуры для транспортной и таможенной систем;
- ускорить формирование единой информационной среды взаимодействия контролирующих органов СГ (транспортный и таможенный контроль);
- инициировать программы по импортозамещению и локализации в промышленности и в других высокотехнологичных сферах стран СГ в целях развития ТТИ.

3. Обеспечить развитие человеческого капитала через оптимизацию кадровой политики (организационный аспект):

- ускорить процессы кадровой политики, определяющей организацию и координацию контролирующих органов СГ;
- активизировать деятельность специалистов по формированию союзных профилей риска для оптимизации контроля товаропотоков на территории СГ.

4. В области формирования благоприятных условий для развития бизнес-структур:

- обеспечивать условия справедливой конкуренции для вовлечения бизнес-структур во ВЭД;
- информировать о раскрытых преступлениях, акцентировать внимание на строгости исполнения закона в отношении таких преступлений;
- разрабатывать единые регламенты противодействия таможенным и иным правонарушениям.

Кроме того, требуется усилить внимание руководства СГ на процессах инициации, разработки и внедрения нормативно-правовой базы. Так, все нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность транспортного комплекса и таможенной сферы, модернизацию ТТИ должны разрабатываться с учетом сближения их правовой основы с требованиями международного права, а также международных организаций, членами которых является РФ и РБ с учетом интересов СГ.

Считаем, что требуются совместные усилия представителей власти, бизнес-сообщества, научного корпуса по дальнейшей детализации проектов и программ СГ, и этот процесс обеспечит тот самый импульс, который позволит назвать современный этап интеграции стран СГ поистине инновационным, который в условиях ужесточения внешнего давления будет способствовать исполнимости и достижимости целей устойчивого развития и предопределяет обеспечение региональной безопасности.

## Вклад авторов

Вклад Васильевой М.В. заключается в детализации плана исследования; анализе дефиниции «региональная безопасность»; изучении программ Союзного государства; анализе таможенной инфраструктуры; подготовке на основании общего обсуждения графических схем – *рис.1* и *рис.2*; написании текста статьи. Вклад Сапогова В.М. заключается в определении тематики исследований; изучении нормативно-правовой базы по теме исследования; анализе и систематизации материалов о развитии транспортной инфраструктуры; подготовке и проведении практического исследования с развернутым анализом ответов; написании текста статьи.

## Библиография

- [1] Лавровский Б.Л. Особенности пространственного развития России: что было, что будет // Российский экономический журнал. 2023. № 2. С. 40-57. DOI: 10.52210/0130-9757\_2023\_2\_40
- [2] Овинников В.А., Самаруха А.В. Инфраструктура как объект формирования и развития производственных комплексов в российской экономике // Экономика и управление: проблемы, решения. 2023. Том 3. № 5. С. 42-54. DOI: 10.36871/ek.up.p.r.2023.05.04.006
- [3] Правовая и нормативная документация (2024). Официальный сайт Постоянного Комитета Союзного государства. URL: [https://посткомсг.рф/docs/#theme\\_1425](https://посткомсг.рф/docs/#theme_1425) (дата обращения 10.03.2024).
- [4] Итоги для Союзного государства Беларуси и России (2023). Портал СНГ ПМЭФ-2023. URL: <https://e-cis.info/news/566/109938/> (дата обращения

- 14.03.2024).
- [5] Транспорт и его инфраструктура играют одну из ключевых ролей в повышении благосостояния наших народов (2020). Официальный сайт Постоянного Комитета Союзного государства. URL: [https://посткомсг.рф/actual\\_comment/223840/](https://посткомсг.рф/actual_comment/223840/) (дата обращения 18.03.2024).
- [6] Рогач О.В., Фролова Е.В. Оценка деятельности органов власти по развитию социальной инфраструктуры урбанизированных пространств // Искусство управления. 2023. Том 15. № 3. С. 516-535. DOI: 10.17072/2218-9173-2023-3-516-535
- [7] Баландин Д.А., Глезман Л.В., Федосеева С.С. Развитие инфраструктуры как фактор результативности управления территориальным пространством региона // Экономика, предпринимательство и право. 2022. Том 12. № 1. С. 449-464. DOI: 10.18334/epp.12.1.114125
- [8] Вартанова М.Л. Экономическое содержание инфраструктуры обслуживания рынка труда. В книге: Развитие экономических систем: теория, методология, практика: монография. Пенза: МНИЦ ПГАУ, 2022. С. 155-171.
- [9] Шугуров М.В. Перспективы формирования общего пространства научно-технической информации в рамках ЕАЭС: правовые аспекты // Вестник Томского государственного университета. 2022. № 481. С. 262-269. DOI: 10.17223/15617793/481/28
- [10] Белик В.А. Классификация транспортной инфраструктуры по объектному содержанию: социальная и производственная транспортная инфраструктура // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2021. № 2(196). С. 35-43. DOI: 10.46554/1993-0453-2021-2-196-35-43
- [11] Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (2007). КонсультантПлюс. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=455144&dst=1000000001&cacheid=B7CF6A08D597959C7A09F9C78D10687F&mode=splus&rnd=EtHcvEUwYSnHJav4#oXJcvEU24UNCzbQ9> (дата обращения 18.05.2024).
- [12] Евдокимов В.Б., Залоило М.В. Правовое регулирование качества государственного управления: доктринальные проекции // Вестник Томского государственного университета. 2021. № 473. С. 224-230. DOI: 10.17223/15617793/473/28
- [13] Беляков И.В. О количественной оценке рисков инфраструктурных проектов с государственным участием // Вопросы государственного и муниципального управления. 2022. № 4. С. 30-60. DOI: 10.17323/1999-5431-2022-0-4-30-60
- [14] Лебедева М.Ю., Маслаков В.П. К вопросу о государственном-правовом регулировании транспортной инфраструктуры // Научный Вестник МГТУ ГА. 2013. № 196. С. 51-56.
- [15] Федоренко Р.В. Проблемы развития таможенно-логистической инфраструктуры международного транспортного коридора «Восток – Запад» // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2020. Том 28. № 3. С. 491-504. DOI: 10.22363/2313-2329-2020-28-3-491-504
- [16] Создание объединенной транспортной системы Беларуси и России (2023). Евразия. Эксперт. URL: <https://eurasia.expert/dose-sozdanie-obedinennoy-transportnoy-sistemy-belarusi-i-rossii/> (дата обращения 04.06.2024).
- [17] Постановление Совета Министров Союзного государства от 10.09.2021 № 18 «Об Основных направлениях реализации положений Договора о создании Союзного государства на 2021 – 2023 годы» (вместе с Декретом «Об основных направлениях реализации положений Договора о создании Союзного государства») (2021). КонсультантПлюс. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=INT&n=68325&dst=100010&cacheid=28B8227A6DCBA4177024133015A57E9E&mode=splus&rnd=hF5Sw#bsRdvEUkn7JEjKSF> (дата обращения 01.05.2024)
- [18] О том, почему Союзному государству так нужна единая транспортная система (2023). Рамблер. Финансы. URL: <https://finance.rambler.ru/economics/50422578-grigoriy-rapota-tom-pochemu-soyuznomu-gosudarstvu-tak-nuzhna-edinaya-transportnaya-sistema/> (дата обращения 04.06.2024).
- [19] Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (2018). КонсультантПлюс. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=470738&cacheid=972ECEC06CB04E553F8C892E97BEC208&mode=splus&rnd=hF5Sw#5TkevEUIL3PMaOVD> (дата обращения 12.04.2024).
- [20] Письмо ФТС РФ от 21.08.2009 № 21-50/39656 «О направлении Концепции» (вместе с «Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации» (2009). КонсультантПлюс. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=91304&dst=100006&cacheid=C768CAD4F8C43E60167909BBCC201C70&mode=splus&rnd=hF5Sw#8fnevEUPhwc9M6DA> (дата обращения 23.05.2024).
- [21] Программы Союзного государства (2024). Постоянный Комитет Союзного государства. URL: <https://посткомсг.рф/programs/> (дата обращения 20-25.03.2024).
- [22] Logistics Efficiency Index by Country 2024 (2024). World Population Review. (На англ.). URL: <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/logistics-performance-index-by-country> (дата обращения 14.07.2024).
- [23] Новости экспорта (2024). Единый информационный портал «Экспортеры России». URL: <https://www.rusexporter.ru/news/detail/39642/?ysclid=lylbz52v5h635330172> (дата обращения 14.07.2024).
- [24] Федоров Г.М., Дружинин А.Г., Катровский А.П. Приграничное сотрудничество вдоль государственной границы России. Часть 2. В книге: Регионы Западного и Юго-Западного побережья России: монография. Калининград: Издательство БФУ им. И. Канта, 2022. 159 с.
- [25] Федеральный закон от 26.07.2017 № 179-ФЗ «Об основах приграничного сотрудничества» (2017) КонсультантПлюс. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=370205&cacheid=5754E3FFF8EA6C43B073E130EDE9489&mode=splus&rnd=hF5Sw#ujSgvEUuqaiOnQIY1> (дата обращения 12.04.2024).
- [26] Распоряжение Правительства РФ от 07.10.2020 № 2577-р «Об утверждении Концепции приграничного сотрудничества в Российской Федерации» (2020). КонсультантПлюс. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=370205&cacheid=5754E3FFF8EA6C43B073E130EDE9489&mode=splus&rnd=hF5Sw#ujSgvEUuqaiOnQIY1>

q=doc&base=LAW&n=364572&cacheid=71E5150307E7949C4AAC927B89CAD40C&mode=splus&rnd=EtHcvEUwYsnHJav4#UqAhvEUuP2Wdsn6X5 (дата обращения 12.04.2024).

- [27] Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» (2021). КонсультантПлюс. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=402052&cacheid=B9C852580E6F7916171ED91BB30FEBA6&mode=splus&rnd=EtHcvEUwYsnHJav4#78ihvEUuOBonqirK1> (дата обращения 12.03.2024).

### References

- [1] Lavrovskii B.L. The Spatial Development of the Russian Federation: Past and Future // *Russian Economic Journal*. 2023. Vol. 2. Pp. 40-57. (In Russ.). DOI: 10.52210/0130-9757\_2023\_2\_40
- [2] Ovinnikov V.A., Samarukha A.V. Infrastructure as an Object of Formation and Development of Industrial Complexes in the Russian Economy // *Economics and management: problems, solutions*. 2023. Vol. 3(5). Pp. 42-54. (In Russ.). DOI: 10.36871/ek.up.p.r.2023.05.04.006
- [3] Pravovaya i normativnaya dokumentaciya [Legal and regulatory documentation] (2024). Official Website of the Standing Committee of the Union State. (In Russ.). URL: [https://посткомср.рф/docs/#theme\\_1425](https://посткомср.рф/docs/#theme_1425) (accessed on 10.03.2024).
- [4] Itogi dlya Soyuznogo gosudarstva Belarusi i Rossii [Results for the Union State of Belarus and Russia] (2023). CIS SPIEF-2023 portal. (In Russ.). URL: <https://ecis.info/news/566/109938/> (accessed on 14.03.2024).
- [5] Transport i ego infrastruktura igrayut odnu iz klyuchevyh rolej v povyshenii blagosostoyaniya nashih narodov [Transport and its infrastructure play one of the key roles in improving the well-being of our peoples] (2020). Official Website of the Standing Committee of the Union State. (In Russ.). URL: [https://посткомср.рф/actual\\_comment/223840/](https://посткомср.рф/actual_comment/223840/) (accessed on 18.03.2024).
- [6] Rogach O.V., Frolova E.V. Evaluating the Activities of the Authorities in Developing Social Infrastructure of Urbanized Spaces // *ARS ADMINISTRANDI*. 2023. Vol. 15(3). Pp. 516-535. (In Russ.). DOI: 10.17072/2218-9173-2023-3-516-535
- [7] Balandin D.A., Glezman L.V., Fedoseeva S.S. Infrastructure Development as a Factor of Effectiveness of Regional Territorial Space Management // *Economics, Entrepreneurship and Law*. 2022. Vol. 12(1). Pp. 449-464. (In Russ.). DOI: 10.18334/epp.12.1.114125
- [8] Vartanova M.L. Economic Content of the Labor Market Service Infrastructure. In book: *Development of Economic Systems: Theory, Methodology, Practice: Monograph*. Penza: MNITS PGAU, 2022. Pp. 155-171. (In Russ.).
- [9] Shugurov M.V. Prospects of the Formation of a Common Space of Scientific and Technical Information within the EAEU: Legal Aspects // *Tomsk State University Journal*. 2022. Vol. 481. Pp. 262-269. (In Russ.). DOI: 10.17223/15617793/481/28
- [10] Belik V.A. Classification of Transport Infrastructure by Object Content: Social and Industrial Transport Infrastructure // *Vestnik of Samara State University of Economics*. 2021. Vol. 2(196). Pp. 35-43. (In Russ.). DOI: 10.46554/1993-0453-2021-2-196-35-43
- [11] Federal Law of February 9, 2007 No. 16-FL "O transportnoj bezopasnosti" ["On Transport Security"] (2007). ConsultantPlus. (In Russ.). URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=455144&dst=1000000001&cacheid=B7CF6A08D597959C7A09F9C78D10687F&mode=splus&rnd=EtHcvEUwYsnHJav4#oXJcvEU24UNCzbQ9> (accessed on 18.05.2024).
- [12] Evdokimov V.B., Zaloilo M.V. Legal Regulation of the Quality of Public Administration: Doctrinal Projections // *Tomsk State University Journal*. 2021. Vol. 473. Pp. 224-230. (In Russ.). DOI: 10.17223/15617793/473/28
- [13] Belyakov I.V. On Quantitative Risk Assessment of Infrastructural Projects with State Participation // *Public Administration Issues*. 2022. Vol. 4. Pp. 30-60. (In Russ.). DOI: 10.17323/1999-5431-2022-0-4-30-60
- [14] Lebedeva M.J., Maslakov V.P. To the Question of the State-Legal Regulation of the Transport Infrastructure // *Civil Aviation High Technologies*. 2013. Vol. 196. Pp. 51-56. (In Russ.).
- [15] Fedorenko R.V. Problems of Developing the Customs and Logistics Infrastructure of the East-West International Transport Corridor // *RUDN Journal of Economics*. 2020. Vol. 28(3). Pp. 491-504. (In Russ.). DOI: 10.22363/2313-2329-2020-28-3-491-504
- [16] Sozдание ob"edinennoj transportnoj sistemy Belarusi i Rossii [Creation of a unified transport system of Belarus and Russia] (2023). Eurasia. Expert. (In Russ.). URL: <https://eurasia.expert/dose-sozдание-obedinennoj-transportnoj-sistemy-belarusi-i-rossii/> (accessed on 04.06.2024).
- [17] Decree of the Council of Ministers of the Union State of September 10, 2021 No. 18 "Ob Osnovnyh napravleniyah realizacii polozhenij Dogovora o sozdanii Soyuznogo gosudarstva na 2021 – 2023 gody" (vmeste s Dekretom "Ob osnovnyh napravleniyah realizacii polozhenij Dogovora o sozdanii Soyuznogo gosudarstva") ["On the main directions for the implementation of the provisions of the Treaty on the Establishment of the Union State for 2021-2023" (together with the Decree "On the main directions for the implementation of the provisions of the Treaty on the Establishment of the Union State")] (2021). ConsultantPlus. (In Russ.). URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=INT&n=68325&dst=100010&cacheid=28B8227A6DCBA4177024133015A57E9E&mode=splus&rnd=hF5Sw#bsRdvEUkn7JEjkSF> (accessed on 01.05.2024).
- [18] O tom, pochemu Soyuznomu gosudarstvu tak nuzhna edinaya transportnaya sistema [About why the Union State needs a unified transport system] (2023). Rambler. Finance. (In Russ.). URL: <https://finance.rambler.ru/economics/50422578-grigoriy-rapota-tom-pochemu-soyuznomu-gosudarstvu-tak-nuzhna-edinaya-transportnaya-sistema/> (accessed on 04.06.2024).
- [19] Federal Law of August 8, 2018 No. 289-FL "O tamozhenom regulirovanii v Rossijskoj Federacii i o vnesenii izmenenij v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossijskoj Federacii" ["On Customs Regulation in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation"] (2018). ConsultantPlus. (In Russ.). URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=470738&cacheid=972ECEC06CB04E553F8C892E97BEC208&mode=splus&rnd=hF5Sw#5TkevEUIL3PMaOVD> (accessed on 12.04.2024).
- [20] Letter of the Federal Customs Service of the Russian Federation of August 21, 2009 No. 21-50/39656 "O

- napravlennii Konceptii" (vmeste s "Konceptiej tamozhennogo oformleniya i tamozhennogo kontrolya tovarov v mestah, priblizhennykh k gosudarstvennoj granice Rossijskoj Federacii" ["On the direction of the Concept" (together with the "Concept of customs clearance and customs control of goods in places close to the state border of the Russian Federation") (2009). ConsultantPlus. (In Russ.). URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=91304&dst=100006&cacheid=C768CAD4F8C43E60167909BBCC201C70&mode=splus&rnd=hF5Sw#8fnevEUPhwc9M6DA> (accessed on 23.05.2024).
- [21] Programmy Soyuznogo gosudarstva [Programs of the Union State] (2024). The Standing Committee of Union State. (In Russ.). URL: <https://посткомср.рф/programs/> (accessed on 20-25.03.2024).
- [22] Logistics Efficiency Index by Country 2024 (2024). World Population Review. URL: <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/logistics-performance-index-by-country> (accessed on 14.07.2024).
- [23] Novosti eksporta [Export News] (2024). Unified information portal "Exporters of Russia". (In Russ.). URL: <https://www.rusexporter.ru/news/detail/39642/?ysclid=lylbzs2v5h635330172> (accessed on 14.07.2024).
- [24] Fedorov G.M., Druzhinin A.G., Katrovsky A.P. Prigranichnoe sotrudnichestvo vdol' gosudarstvennoj granicy Rossii. CHast' 2. V knige: Regiony Zapadnogo i YUgo-Zapadnogo porubezh'ya Rossii: monografiya [Border Cooperation along the State Border of Russia. Part 2. In the book: Regions of Western and South-Western border of Russia: a monograph]. Kaliningrad: Publishing House of the BFU named after I. Kant, 2022. 159 p. (In Russ.).
- [25] Federal Law of July 26, 2017 No. 179-FL "Ob osnovah prigranichnogo sotrudnichestva" ["On the Basics of Cross-border Cooperation"] (2017) ConsultantPlus. (In Russ.). URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=370205&cacheid=5754E3FFF8EAC6C43B073E130EDE9489&mode=splus&rnd=hF5Sw#ujSgvEUuqai0nQIY1> (accessed on 12.04.2024).
- [26] Decree of the Government of the Russian Federation of October 7, 2020 No. 2577-r "Ob utverzhdenii Konceptii prigranichnogo sotrudnichestva v Rossijskoj Federacii" ["On approval of the Concept of cross-border cooperation in the Russian Federation"] (2020). ConsultantPlus. (In Russ.). URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=364572&cacheid=71E5150307E7949C4AAC927B89CAD40C&mode=splus&rnd=EtHcvEUwYSnHJav4#UqAhvEUuP2Wdsn6X5> (accessed on 12.04.2024).
- [27] Decree of the Government of the Russian Federation of November 27, 2021 No. 3363-r "O Transportnoj strategii Rossijskoj Federacii do 2030 goda s prognozom na period do 2035 goda" ["On the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035"] (2021). ConsultantPlus. (In Russ.). URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=402052&cacheid=B9C852580E6F7916171ED91BB30FEBA6&mode=splus&rnd=EtHcvEUwYSnHJav4#78ihvEUuOBonqirK1> (accessed on 12.03.2024).

#### Информация об авторах / About the Authors

**Мария Владимировна Васильева** – канд. экон. наук, доцент; доцент, Псковский государственный университет, Псков, Россия / **Mariya V. Vasilyeva** – Cand. Sci. (Economics), Docent; Associate Professor, Pskov State University, Pskov, Russia  
E-mail: [solndolina@yandex.ru](mailto:solndolina@yandex.ru)

SPIN РИНЦ 7697-2360

ORCID 0000-0002-8643-2036

**Владимир Митрофанович Сапогов** – канд. юрид. наук, доцент; доцент, Псковский государственный университет, Псков, Россия / **Vladimir M. Sapogov** – Cand. Sci. (Law), Docent; Associate Professor, Pskov State University, Pskov, Russia

E-mail: [dikbul@yandex.ru](mailto:dikbul@yandex.ru)

SPIN РИНЦ 5098-0882

ORCID 0000-0003-4959-8966

Дата поступления статьи: 07 июня 2024  
Принято решение о публикации: 10 сентября 2024

Received: June 07, 2024  
Accepted: September 10, 2024