

# ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ

## DIGITAL TRANSFORMATION OF CUSTOMS TRANSPORT IN THE EURASIAN ECONOMIC UNION

I. Gokinaeva

**Summary.** In the current conditions of digital transformation and globalization of economic processes, the development of information technologies for the unified customs transit system has become one of the key areas of activity for the customs services of the member states of the Eurasian Economic Union. The integration of new technologies into the field of customs control and management of the transit cargo movement process allows not only to optimize existing processes, but also to ensure a higher level of security, transparency, and efficiency in the movement of goods across the customs border.

The article discusses the basics of creating a unified system for the transit of goods by introducing modern information technologies that can ensure the prompt exchange of data between participants in foreign economic activity and customs authorities.

Based on the results of the study, the article provides suggestions for solving the problems associated with the development of the integrated system of the Eurasian Economic Union as part of the digitalization of the customs transit system.

**Keywords:** digitalization of customs transit, integrated information systems, risk management system, customs technologies, artificial intelligence, and customs administration.

**Гокинаева Ирина Александровна**  
Северо-Западный институт управления  
Российской академии народного хозяйства  
и государственной службы при Президенте  
Российской Федерации, Санкт-Петербург  
gokinaeva-ia@ranepa.ru

**Аннотация.** В современных условиях цифровой трансформации и глобализации экономических процессов развитие информационных технологий единой системы таможенного транзита становится одним из ключевых направлений деятельности таможенных служб государств-членов Евразийского экономического союза. Интеграция новых технологий в сферу таможенного контроля и управления процессом перемещения транзитных грузов позволяет не только оптимизировать существующие процессы, но и обеспечить более высокий уровень безопасности, прозрачности и эффективности перемещения товаров через таможенную границу.

В статье рассмотрены основы создания единой системы транзита товаров при внедрении современных информационных технологий, которые способны обеспечить оперативный обмен данными между участниками внешнеэкономической деятельности и таможенными органами.

По результатам исследования даны предложения по решению проблем, связанных с развитием механизма интегрированной системы Евразийского экономического союза в рамках цифровизации системы таможенного транзита.

**Ключевые слова:** цифровизация таможенного транзита, интегрированные информационные системы, система управления рисками, таможенные технологии, искусственный интеллект, таможенное администрирование.

Информационные технологии играют ключевую роль в модернизации таможенной процедуры (ТП) таможенного транзита (ТТ), обеспечивая возможность электронного декларирования товаров, что существенно упрощает процедуру оформления транзитных грузов. Электронное декларирование является фундаментальным элементом цифровизации ТТ. Оно позволяет участникам внешнеэкономической деятельности (ВЭД) передавать данные о товарах в режиме реального времени, минимизируя необходимость использования бумажных носителей. Это способствует сокращению времени на проверку информации и ускорению выпуска товаров.

Развитие интегрированных информационных систем (ИИС) обеспечивает эффективное взаимодействие между всеми участниками цепочки транзитного движения: отправителями, перевозчиками, получателями и таможенными органами (ТО). Такие системы позволяют

обмениваться данными в электронном виде, что исключает ошибки при ручном вводе информации и снижает вероятность мошенничества. Примером может служить единная система межведомственного электронного взаимодействия.

Информационные технологии предоставляют возможности для внедрения системы управления рисками (СУР), которые помогают ТО выявлять потенциально опасные или подозрительные партии товаров. С помощью аналитических алгоритмов и баз данных можно проводить предварительную оценку рисков до фактического прибытия груза на территорию государства-транзитера. Это позволяет сосредоточить внимание на наиболее критичных случаях и минимизировать излишний контроль над добросовестными участниками ВЭД.

Современные технологии, такие как GPS-мониторинг и использование специальных средств идентификации

(например, RFID-меток), позволяют отслеживать местоположение транзитных грузов на протяжении всего пути следования.

Внедрение механизмов электронной подписи и криптографической защиты данных позволяет гарантировать подлинность и достоверность электронных документов, используемых в ТП ТТ. Это особенно важно для обеспечения легитимности транзитных деклараций (ТД) и других документов, что исключает необходимость их дополнительной проверки на этапе прохождения границы.

Информационные технологии способствуют созданию единого технического пространства для всех государств-членов ЕАЭС, что включает унификацию стандартов обмена данными, форматов документов и правил взаимодействия между информационными системами различных государств. Это позволяет обеспечить бесшовное перемещение грузов через общую таможенную территорию без необходимости повторного оформления.

Внедрение информационных технологий в процесс реализации ТП ТТ заключается в следующем: ускорение процессов оформления: автоматизация многих этапов работы с документами значительно сокращает время на оформление грузов; цифровые технологии делают весь процесс транзитного перемещения более прозрачным, что способствует снижению коррупционных рисков; технологии отслеживания и управления рисками позволяют своевременно выявлять потенциальные угрозы; оптимизация затрат; уменьшение количества человеческих ресурсов, задействованных в оформлении грузов, снижает административные и финансовые издержки.

Информационные технологии играют ключевую роль в модернизации ТП ТТ, становясь основой для повышения эффективности, прозрачности и безопасности перемещения товаров через территорию ЕАЭС и других государств. Внедрение современных технологий позволяет оптимизировать процессы управления рисками, сократить временные затраты на оформление грузов и минимизировать административные барьеры для участников ВЭД.

Уровень цифровизации ТТ в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) на 2025 г. можно охарактеризовать как высокий, но неоднородный. Значительным достижением является внедрение системы электронного транзита, когда подача электронной транзитной декларации (ЭТД) и обмен данными между ТО происходят в электронном виде.

Система электронного транзита в рамках ЕАЭС представляет собой комплекс цифровых механизмов и про-

цессов, обеспечивающих оформление, сопровождение и контроль транзитных перемещений товаров между государствами-членами ЕАЭС в безбумажной форме.

Функционирование системы основано на применении единого электронного транзитного документа, который содержит исчерпывающую информацию о грузе, маршруте следования, участниках перевозки и условиях транспортировки. Все операции по созданию, передаче и обработке транзитных данных осуществляются посредством ИИС ЕАЭС, что позволяет обеспечить автоматизированный обмен данными между национальными ТО в реальном времени.

Ключевым элементом контроля в рамках системы выступает применение электронных навигационных пломб (ЭНП), которые фиксируют целостность транспортных средств и позволяют отслеживать перемещение товаров по всему маршруту транзита. Это технологическое решение минимизирует необходимость физического контроля на промежуточных этапах и позволяет оперативно реагировать на возможные нарушения.

Развитие системы электронного транзита направлено на обеспечение полной юридической значимости электронных документов, унификацию технологических процессов и взаимное признание электронных средств идентификации и аутентификации между государствами-членами ЕАЭС. В долгосрочной перспективе система должна стать основой для формирования единого цифрового пространства таможенного регулирования, что будет способствовать дальнейшему углублению интеграционных процессов в ЕАЭС и расширению внешнеэкономических связей ЕАЭС.

Также, в рамках развития цифровизации ТТ сформирован механизм ИИС ЕАЭС, которая соединяет ТО государств-членов ЕАЭС. Механизм ИИС ЕАЭС представляет собой технологическую платформу, обеспечивающую информационное взаимодействие между государственными органами государств-членов ЕАЭС в целях реализации задач экономической интеграции. В контексте таможенного регулирования ИИС ЕАЭС служит основой для координации деятельности ТО, формируя единую цифровую среду для обмена данными о перемещении товаров, транспортных средствах и сопроводительной документации.

Функционирование системы построено на принципах распределённого хранения и обработки информации, где каждый национальный сегмент сохраняет автономность в управлении данными, одновременно обеспечивая их доступность для уполномоченных органов других государств-членов ЕАЭС. За счёт использования стандартизованных форматов сообщений и единых протоколов передачи данных достигается совмести-

мость национальных информационных систем, что позволяет осуществлять оперативный и достоверный обмен сведениями, необходимыми для выполнения ТП.

ИИС ЕАЭС играет ключевую роль в обеспечении бесшовности таможенных операций, способствуя синхронизации действий сторон, снижению административных барьеров и повышению прозрачности трансграничных потоков. Благодаря встроенным механизмам аутентификации, авторизации и защиты информации, система гарантирует безопасность передаваемых данных и соблюдение принципов конфиденциальности, предусмотренных законодательствами государств-членов. Интеграция на базе ИИС ЕАЭС формирует предпосылки для дальнейшей цифровизации процессов в рамках ЕАЭС и является одним из центральных инструментов построения единого экономического пространства.

В современных условиях глобальных трансформационных пре-образований, РФ раньше других государств-членов ЕАЭС встала на путь цифровизации [6], о чем свидетельствует принятие в 2018 г. Национального проекта «Цифровая экономика» [5]. Возможность автоматической регистрации ЭТД во всех российских ТО, наделенных компетенцией по совершению таможенных операций, связанных с помещением товаров под ТП ТТ, реализована с октября 2019 г.

Использование информационных технологий ТО государств-членов ЕАЭС при организации таможенного контроля транзитных грузов сопровождается рядом системных и технологических проблем, обусловленных как уровнем цифровой зрелости национальных систем, так и сложностью координации в условиях многосторонней интеграции.

Во-первых, наблюдается неоднородность технической и программной инфраструктуры между государствами-членами ЕАЭС, что затрудняет полную синхронизацию информационного обмена. Несмотря на наличие ИИС ЕАЭС, интеграция национальных решений с данной платформой происходит с различной скоростью и глубиной, особенно в государствах с менее развитой информационно-технической инфраструктурой. Это приводит к рассогласованности в обработке транзитных данных и необходимости дублирования процедур, включая использование бумажных носителей.

Во-вторых, сохраняется проблема недостаточной совместимости правовых и регламентных подходов к признанию юридической значимости электронных документов, в том числе ЭТД и цифровых подписей. Отсутствие единых правил интероперабельности может вызывать задержки при перемещении товаров между странами, а также снижает уровень доверия к результатам автоматизированного контроля.

Технические ограничения также проявляются в виде нестабильной работы программных комплексов, перегрузки каналов связи, недостаточной защищённости информационных систем от киберугроз и утечек данных. Это особенно актуально для маломощных пунктов прохождения или удалённых регионов, где скорость передачи данных и качество связи остаются критически низкими.

Также межведомственная координация и согласованность действий при цифровом сопровождении транзита всё ещё требуют совершенствования. Недостаточная интеграция таможенных систем с логистическими, транспортными и фискальными платформами снижает эффективность комплексного контроля и анализа транзитных рисков.

Основной прогресс был обеспечен благодаря внедрению pilotного проекта, связанного с использованием ЭНП для мониторинга перемещения грузов. Кроме того, значимый вклад внесла разработка проекта соглашения о применении подобных технологий на территории ЕАЭС.

Соглашение о применении на территории ЕАЭС ЭНП было подписано лишь в начале 2-го квартала 2023 г. — то есть с задержкой на 2 года. При этом практика применения ЭНП показала, что и в процессе применения пломб имеет место ряд проблем.

Во-первых, одной из ключевых проблем выступает отсутствие единых технических стандартов и регламентов, определяющих порядок использования ЭНП на межгосударственном уровне. Это приводит к фрагментарности подходов, при которой каждое государство-член ЕАЭС использует собственные типы устройств, программное обеспечение и протоколы передачи данных. В результате возникают сложности в совместимости и интероперабельности оборудования, особенно при прохождении транзитных маршрутов через несколько государств-членов ЕАЭС.

Во-вторых, недостаточная плотность покрытия транспортной инфраструктуры навигационными контрольными точками и слабая устойчивость сигнала в удалённых регионах ограничивают эффективность мониторинга в реальном времени. Потери сигнала, задержки в передаче координат или отсутствие связи с устройством могут создавать ложные срабатывания, требующие вмешательства и вызывающие необоснованные приостановки движения.

В-третьих, высокая стоимость ЭНП и услуг по их установке и сопровождению. Для участников ВЭД это становится дополнительным финансовым и административным бременем, особенно при перемещении мелких и средних партий товаров. При этом не во всех государ-

ствах ЕАЭС действуют прозрачные механизмы субсидирования или компенсации расходов на применение ЭНП.

Также одним из ключевых барьеров на пути к эффективной цифровой интеграции и полноценной реализации единого таможенного пространства при осуществлении ТТ является проблема разрыва в уровне развития ИТ-инфраструктуры государств-членов ЕАЭС. Например, такие государства как Республика Беларусь и Республика Казахстан обладают высокоразвитыми информационными системами, поддерживающими полный цикл электронного декларирования, интеграцию с навигационными средствами контроля и взаимодействие с транспортными операторами в режиме реального времени. В то же время в Республике Армения и Киргизской Республике, несмотря на предпринимаемые усилия, продолжают действовать фрагментарные ИТ-системы, отдельные модули которых не всегда совместимы с союзной архитектурой и часто требуют ручной доработки при трансграничных операциях.

Следствием разрыва становится неравномерная нагрузка на логистические маршруты, так как перевозчики стремятся минимизировать риски задержек, выбирая более технологически оснащённые страны в качестве транзитных коридоров. Это, в свою очередь, формирует перекос в распределении грузопотоков и снижает общую эффективность транспортно-логистической системы ЕАЭС.

Кроме того, проблема усиливается недостаточной координацией инвестиционных и технических стратегий в рамках ЕАЭС: отсутствие общего плана синхронного технологического развития ИТ-инфраструктуры приводит к нарастанию цифрового разрыва, что противоречит принципам равноправного участия государств в интеграционном процессе.

Следовательно, преодоление цифрового неравенства в развитии ИТ-инфраструктуры ТО является необходимым условием для формирования единого цифрового пространства транзитного перемещения товаров, повышения прозрачности операций и обеспечения равных условий для всех государств участников взаимодействия.

Одна из ключевых проблем — неоднородность уровней защиты информации в государствах-членах ЕАЭС, что обусловлено различиями в национальных правовых режимах, подходах к построению инфраструктуры ключей и сертификации средств защиты.

Недостаточная согласованность криптографических стандартов и протоколов создаёт препятствия для безопасного взаимодействия между национальными сег-

ментами информационных систем. Использование несовместимых алгоритмов шифрования, отсутствие единой процедуры аутентификации и верификации электронных документов затрудняет построение единого доверенного пространства.

Проблемным моментом является также то, что в настоящее время Федеральная таможенная служба (ФТС) России обрабатывает огромные объемы разнородных данных (ДТ, товары, платежи, участники ВЭД и т.д.) Эти данные, поступают из различных источников и требуют иногда сложной обработки. Действующие информационные системы ФТС России во многом устарели и не всегда эффективно справляются с современными объемами и требованиями. Зачастую информация хранится в изолированных системах, что затрудняет ее анализ и использование для принятия решений.

Что касается проблем контроля ТП ТТ, возникающих в процессе прохождения алгоритма автоматического выпуска (АВ) ЭТД, то к ним относятся следующие: отсутствие результатов проверки на риски (26 % ЭТД); несовпадение сведений о весе брутто товаров в подтверждении о прибытии со сведениями в графе 35 ЭТД (64 % ЭТД); несовпадение места доставки со сведениями о ТО назначения, указанной в накладной, представленной в виде электронного документа (72 % ЭТД); несоответствие срока транзита средним расчетным (47 % ЭТД).

Таким образом, более 90 % ДТ не проходят успешно проверку алгоритма АВ по причине некорректного заполнения декларантом граф ЭТД и сведений, представленных в формализованных товаросопроводительных документах (например, критерий «несовпадение места доставки со сведениями о коде железнодорожной станции назначения, приводит к появлению критерия «несоответствие срока транзита средним расчётным значениям с учётом вида транспорта, кодов ТО», поскольку срок транзита программным средством рассчитывается исходя из сведений о месте доставки), что является основной проблемой.

В процессе цифровой трансформации ФТС России возникают определенные вызовы, ключевым из которых остается обеспечение высокого уровня информационной безопасности. Основные угрозы можно структурировать следующим образом: увеличивается вероятность утраты информации, которой оперируют сотрудники ТО и участники ВЭД, или утраты их личных данных; под влиянием санкционного давления со стороны западных стран ряд зарубежных ИТ-решений, ранее используемых ФТС России для анализа больших данных и выполнения других задач, прекратили свою работу на территории России. Например, платформа Oracle, которая предоставляла широкие возможности для обработки массивов информации, стала недоступной. Это

создает зависимость от иностранных разработчиков и повышает риски потери данных без возможности их восстановления.

Существует проблема, связанная с большим объемом документов, которые бизнес вынужден предоставлять, и этот объем продолжает расти. Цифровизация не решает эту задачу полностью, так как подготовка каждого документа — будь то в бумажном или электронном виде — требует времени и усилий ДЛ ТО. Основная цель сбора таких документов заключается в сравнении средней справедливой цены, установленной ФТС России, с ценой, заявленной участниками ВЭД. Однако этот процесс можно оптимизировать за счет внедрения технологий анализа больших данных, а в будущем — технологий искусственного интеллекта (ИИ).

Бизнес надеется на реализацию государственных инициатив, направленных на улучшение системы таможенного администрирования. Среди них — введение прозрачных правил для присвоения категорий участникам ВЭД, создание единого подхода к классификации товаров по Товарной номенклатуре ВЭД ЕАЭС в разных регионах РФ, разработка универсальной СУР до и после выпуска товаров, а также повышение точности выбора объектов для проверок. Особое внимание уделяется внедрению концепции цифрового двойника участника ВЭД, что позволит персонализировать уровень контроля на основе цифрового профиля и цифрового следа компании.

В настоящее время ФТС России активно работает над внедрением перспективных цифровых решений, которые обеспечат комплексную автоматизацию и ускорение цифровой трансформации системы ТП ТТ. Представляется, что основными направлениям улучшения цифровой инфраструктуры ТП ТТ могут стать применение технологий больших данных (Big Data), блокчейна и ИИ, а также интеграция цифровых технологий и формирование единой платформы информационного взаимодействия между государствами-членами ЕАЭС для создания единой системы ТТ.

В процессе развития системы ТТ основными направлениями использования Big Data являются следующие: анализ статистики внешней торговли для выявления тенденций и закономерностей; сравнение данных из различных источников с целью обнаружения несогласий и определения причин таких расхождений; оперативное выявление рисков, связанных с каждой партией товаров, что позволяет проводить более целевые проверки и досмотры; мониторинг цифровых цепочек поставок, предупреждение изменений в логистике и наблюдение за активностью в интернете для выявления подозрительных операций.

ФТС России уже накопила значительные массивы данных о ВЭД, включая импорт и экспорт, а также создала систему взаимодействия с таможенными администрациями других стран. Это позволяет использовать потенциал Big Data для повышения эффективности управления рисками и оптимизации процессов.

Применение технологий Big Data в рамках совершенствования единой системы ТТ в ЕАЭС позволит повысить эффективность, предсказуемость и прозрачность контроля транзитных операций, а также для оптимизировать процессы управления рисками на межгосударственном уровне.

ИИ представляет собой ключевой элемент автоматизации процессов в различных сферах, включая таможенную деятельность. Его значимость подтверждается в рамках «Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» [7], где особое внимание уделяется внедрению стандартов ИИ для оптимизации таможенных операций. Одним из ключевых направлений внедрения ИИ является автоматизация ТП.

Ключевые преимущества применения ИИ в работе ТО включают: повышение производительности за счет ускорения выполнения задач; возможность автоматизированных процессов адаптироваться к изменяющимся условиям, что позволяет решать больше задач одновременно; снижение количества ошибок, вызванных «человеческим фактором», благодаря алгоритмической точности и аналитическим возможностям ИИ.

В настоящее время разрабатывается проект, направленный на создание «интеллектуального пункта» пропуска для всех видов транспортных средств. Этот пункт будет представлять собой единую информационную платформу, интегрирующую данные с различных средств таможенного контроля. На основе собранных данных система будет проводить анализ и принимать решения о необходимости досмотра груза. На сегодняшний день уже реализован один из этапов данного направления. Так, 16 сентября 2022 года в Твери был открыт Главный центр обработки данных ФТС России, где сосредоточена обработка всего объема информации, необходимой для работы ТО.

Благодаря этому реализованному проекту таможенная служба получает новые цифровые возможности, которые позволяют прийти к конечной цели Стратегии-2030 [7], а также созданию интеллектуальной таможни будущего.

Перспективное направление цифровой трансформации, направленное на обеспечение доверия, прозрачности и надежности трансграничного обмена данными между ТО государств-членов, представляет собой ис-

пользование технологии блокчейн в качестве основы для создания единой цифровой платформы транзитных перевозок в рамках ЕАЭС.

В условиях многостороннего взаимодействия, где каждая страна обладает суверенными ИТ-инфраструктурами, блокчейн обеспечивает распределённую архитектуру хранения и обработки информации, позволяющую синхронизировать данные о транзитных операциях без необходимости создания единого центра обработки.

Ключевым преимуществом блокчейна является невозможность незаметного изменения или удаления информации, связанной с ТД, маршрутами, статусами груза или применением ЭНП. Каждое изменение фиксируется в виде неизменяемой записи с временной меткой, цифровой подписью и указанием инициатора операции. Это формирует сквозной цифровой след, что повышает подотчётность участников ВЭД и снижает возможности для манипуляций или коррупционных действий.

Платформа на основе блокчейна может служить единым пространством для автоматизированного обмена транзитными данными, включая декларации, разрешения, электронные сопровождения и результаты контроля, интегрированного с национальными системами через API (Application Programming Interface — программный интерфейс приложений, который позволяет разным приложениям общаться между собой). Это упрощает ТП ТТ, снижает издержки и ускоряет перемещение грузов по всему пространству ЕАЭС.

Кроме того, смарт-контракты, реализуемые на блокчейн-платформе, открывают возможности для автоматизации исполнения условий транзита: например, автоматического уведомления о пересечении контрольных точек, блокировки транзитной гарантии в случае отклонения от маршрута или подтверждения доставки по факту пересечения границы.

Стратегическим направлением развития ЕАЭС в 2025 г. является работа по реализации соглашения от 26.12.2024 «О Единой системе таможенного транзита Евразийского экономического союза и третьей стороны (третьих сторон)» [1] и соглашения от 19.04.2022 «О применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок» [2].

На данный момент соглашение по ЭНП уже вступило в силу. Совет Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) принял более 20 актов, в связи с этим. Сейчас необходимо активизировать работу национальных таможенных администраций — по тарификации услуг национальных операторов по отслеживанию с использованием навигационных пломб, а также по информационно-интеграционным вопросам.

Совершенствование применения ЭНП в целях таможенного контроля транзитных перевозок в рамках ЕАЭС требует системного подхода, включающего как унификацию технологических решений, так и развитие нормативно-правовой и организационной базы. Ниже представлены основные направления таких мер:

- гармонизация технических стандартов и протоколов взаимодействия. Для обеспечения сквозного контроля на всем маршруте следования транзитных товаров необходима разработка и внедрение единых союзных технических стандартов для ЭНП, включая требования к формату передачи данных, интерфейсам связи, криптографической защите и энергетической автономности устройств;
- централизация управления данными и межгосударственный обмен в реальном времени. Создание общей платформы (или модуля в составе ИИС ЕАЭС) для межгосударственного обмена навигационной информацией позволит реализовать оперативный мониторинг транзитных маршрутов и выявление отклонений в режиме реального времени;
- расширение телекоммуникационного покрытия и технической инфраструктуры. Решение проблемы «белых пятен» на маршрутах транзита возможно за счёт развития спутниковой и мобильной инфраструктуры, а также использования гибридных решений (например, буферизация данных с последующей передачей);
- финансово-экономическая оптимизация и поддержка бизнеса. Для повышения привлекательности использования ЭНП необходимо внедрение механизмов софинансирования и субсидирования затрат субъектов ВЭД, особенно для малых и средних компаний;
- нормативное закрепление юридической значимости данных навигационного контроля. Для легитимного использования навигационных данных в целях контроля, доказывания правонарушений и разрешения споров требуется гармонизация правовых актов государств-членов ЕАЭС в части признания статуса электронных данных, полученных от ЭНП, как полноправных доказательств в административных и судебных процедурах. Комплексная реализация вышеуказанных мер позволит превратить ЭНП в неотъемлемый элемент интеллектуальной СУР и цифрового контроля транзитных потоков, соответствующий стратегическим целям развития интеграции в ЕАЭС.

Таким образом, решение данных проблем, позволит совершенствовать информационные технологии единой системы таможенного транзита в рамках Евразийского экономического союза.

ЛИТЕРАТУРА

1. Соглашение от 26.12.2024 «Соглашение о единой системе таможенного транзита Евразийского экономического союза и третьей стороны (третьих сторон)». Санкт-Петербург, 26.12.2024. Не вступил в силу. [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/24bn0222/> (дата обращения 19.06.2025).
2. Соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок. Заключено в г. Москве 19.04.2022г. // Официальный сайт Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.eaeunion.org> (дата обращения 21.06.2025).
3. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22.08.2023 № 128 «О некоторых вопросах применения навигационных пломб» // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения 18.06.2025).
4. Распоряжение Совета Евразийской экономической комиссии от 21.02.2020 № 4 «О плане мероприятий («дорожной карте») по развитию единой системы транзита товаров в Евразийском экономическом союзе на основе системы отслеживания транзитных перевозок товаров с использованием навигационных пломб» // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. — URL: [http://www.pravo.gov.ru.](http://www.pravo.gov.ru) (дата обращения 15.06.2025).
5. Указ Президента РФ от 10.10.2019 № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» (вместе с «Национальной стратегией развития искусственного интеллекта на период до 2030 года») [Электронный ресурс]. — URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_335184/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_335184/) (дата обращения 19.05.2025).
6. Указ Президента РФ от 09.05.2017 № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы» // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. — URL: [http://www.pravo.gov.ru.](http://www.pravo.gov.ru) (дата обращения 19.06.2025).
7. Распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 № 1388-р (ред. от 08.07.2023) «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» [Электронный ресурс]. — URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_353557/62debeae95a59b101c046143d08662125b1b4032/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557/62debeae95a59b101c046143d08662125b1b4032/) (дата обращения 15.07.2025).

© Гокинаева Ирина Александровна (gokinaeva-ia@ranepa.ru)

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»