

DOI 10.22394/1818-4049-2018-82-1-14-22

УДК 338.49

А. Б. Бардаль**Система пунктов пропуска через государственную границу:
российский Дальний Восток**

Активизация внешнеэкономических взаимодействий, формирование международных систем транспортного сообщения, расширение туристического обмена предъявляют высокие требования к совершенствованию приграничной транспортной инфраструктуры, в т. ч. созданию адекватной сети пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации (далее – РФ). В рамках статьи рассматривается система пунктов пропуска через государственную границу как важный элемент международных взаимодействий. Представлены относительные оценки действующей системы пунктов пропуска в разрезе федеральных округов РФ. Рассчитаны показатели плотности установленных и действующих пунктов относительно масштабов экономической деятельности, плотности населения и протяженности государственной границы.

Дальний Восток занимает в транспортной системе Российской Федерации уникальное географическое положение: являясь приграничной территорией, он выступает естественной зоной взаимодействия с крупнейшими странами Азиатского-Тихоокеанского региона (далее – АТР) и прежде всего с активно развивающейся Китайской Народной Республикой (далее – КНР). По его территории пролегают транзитные торговые и туристические пути между Европой и Северо-Восточной Азией, а также между странами Северо-Восточной Азии и Северной Америкой. Более подробно проанализирован масштаб внешней торговли субъектов Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО) и КНР, изменение транспортных взаимодействий между странами в части автомобильного, железнодорожного, воздушного транспорта. Рассмотрена система пунктов пропуска на Дальнем Востоке России. В результате сделан вывод о том, что действующая в настоящее время на Дальнем Востоке система пунктов пропуска через государственную границу не соответствует масштабам экономических взаимодействий Российской Федерации с КНР на современном этапе и требует совершенствования.

Ключевые слова: *пункты пропуска через государственную границу, транспортная инфраструктура, российский Дальний Восток, международные взаимодействия, КНР.*

Масштаб и эффективность внешнеэкономических взаимодействий страны определяются множеством факторов, среди которых не последнюю роль играют наличие адекватной транспортной сети в приграничных регионах и уровень развития системы пункта пропусков через государственную границу.

Основная масса публикаций в рамках данной тематики посвящена рассмотрению особенностей технологических процессов при пересечении границы. Например, вопросам организации различ-

ных видов контроля, действию режима «одного окна» и особенностям применения предварительного информирования [Бормотова, Липатова, Шипилов, 2015. С. 75–80; Антонова, Белоусова, 2017. С. 180–187; Рыбаков, Страхов, Страхова, 2017. С. 80–84]. Имеется ряд работ, посвященных общим вопросам формирования системы пунктов пропуска через государственную границу [Колосов, Зотова, Себенцов, 2016. С. 26–43; Королёв, 2010, С. 31–46]. Региональные особенности функционирования пунктов пропу-

Бардаль Анна Борисовна – канд. экон. наук, доцент, ст. научный сотрудник, Институт экономических исследований ДВО РАН (680042, Россия, Хабаровск, ул. Тихоокеанская, д. 153). E-mail: Bardal@ecrin.ru

Таблица 1

Характеристики элементов инфраструктуры международных взаимодействий РФ*

Территория	Плотность относительно		
	протяженности границ (ед. на 1000 км)	масштабов экономической деятельности (ед. на трлн руб.)	заселенности (ед. на млн чел.)
Российская Федерация	6,3 / 5,2	5,5 / 4,6	2,6 / 2,2
Центральный федеральный округ	26,6 / 19,3	2,4 / 1,7	1,5 / 1,1
Северо-Западный федеральный округ	25,3 / 22,4	10,1 / 9,0	5,7 / 5,0
Южный федеральный округ	10,9 / 10,9	12,0 / 12,0	3,6 / 3,6
Северо-Кавказский федеральный округ	7,7 / 7,2	8,3 / 7,8	1,5 / 1,4
Приволжский федеральный округ	9,9 / 9,9	2,3 / 2,3	0,8 / 0,8
Уральский федеральный округ	12,4 / 12,4	2,1 / 2,1	1,6 / 1,6
Сибирский федеральный округ	8,8 / 6,1	9,1 / 6,3	3,4 / 2,3
Дальневосточный федеральный округ	2,5 / 1,8	16,8 / 12,0	10,2 / 7,3

*Примечание: * в числителе указаны данные относительно общего числа установленных пунктов пропуска, в знаменателе – относительно действующих в настоящее время пунктов пропуска.*

Источник: рассчитано по данным¹.

ска тоже нашли отражение в публикациях [Калешук, Володькин, Лазарев, 2015. С. 31–46; Белоусова, Антонова, Романов, 2017. С. 16–26; Горячко, Колосов, 2016. С. 55–72].

Для характеристики инфраструктуры пересечения государственной границы не существует общепринятых показателей. Примем относительную плотность пунктов пропуска в разрезе федеральных округов в качестве меры сопоставления пространственных характеристик системы. Рассчитаем показатели плотности пунктов пропуска через государственную границу в рамках

федеральных округов относительно: 1) масштабов экономической деятельности (число пунктов пропуска на 1 трлн руб. валового регионального продукта (далее – ВРП); 2) заселенности (число пунктов пропуска на 1 млн чел. населения); 3) протяженности государственной границы (число пунктов пропуска на 1 тыс. км границы) (табл. 1).

Расчет с учетом установленных и фактически действующих пунктов пропуска необходим, поскольку для отдельных регионов эти показатели значительно разнятся. При этом Дальний Восток значительно проигрывает по числу пунктов

¹ Распоряжение Правительства РФ № 2665-р (Приложение «Перечень пунктов пропуска через государственную границу РФ») // Минтранс РФ. URL: <https://www.mintrans.ru/activities/168> (10.02.2018).

² ДФО имеет границу с КНР (сухопутные и водные участки по реке) и Корейская Народно-Демократическая Республика (далее – КНДР) (речные и морские участки), а также морскую с Японией и США.

пропуска относительно протяженности границ. Высокие относительные показатели при учете ВРП и плотности населения определяются значительным отставанием ДФО от других федеральных округов по масштабам экономической деятельности (за исключением Южного федерального округа, отставание ДФО по ВРП составляет по итогам 2016 г. от 1,3 до 6,4 раз) и плотности населения (отставание составляет от 1,3 до 6,3 раз).

Дальний Восток занимает в транспортной системе Российской Федерации уникальное географическое положение: являясь приграничной территорией, он выступает естественной зоной взаимодействия с крупнейшими странами АТР² и прежде всего с активно развивающейся КНР. По его территории пролегают транзитные торговые и туристические пути между Европой и Северо-Восточной Азией, а также между странами Северо-Восточной Азии и Северной Америкой.

Активизация внешнеэкономических взаимодействий, формирование международных систем транспортного сообщения, расширение туристического обмена предъявляют высокие требования к совершенствованию приграничной транспортной инфраструктуры, в т. ч. созданию адекватной сети пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

По состоянию на 2018 г. на террито-

рии ДФО установлено 63 пункта пропуска через государственную границу РФ, из них действуют лишь 45³: 5 – автомобильных; 9 – воздушных; 3 – железнодорожных; 20 – морских; 7 – смешанных (в период навигации функционируют как речные, в период ледостава – как автомобильные); 1 – речной. В соотношении масштабов регионов (численность населения, промышленное производство и т. д.) и возможностей осуществления внешнеэкономических взаимодействий (наличие на территории пунктов пропуска через государственную границу РФ) в настоящее время имеются диспропорции в развитии пограничной инфраструктуры, связанные с пространственной неравномерностью в их размещении. Подавляющее число пунктов пропуска на территории ДФО функционирует в Приморском крае (всего 15 ед., в т. ч. 5 автомобильных, 3 железнодорожных и 1 воздушный) (рис. 1).

При этом значительная часть объектов пунктов пропуска существенно устарела и требует модернизации [Чень Цюцзе, 2015, с. 78–82]. По оценкам Росгранстрой только четыре пункта пропуска на территории ДФО полностью соответствуют нормативным требованиям. В связи с этим осуществляются работы по развитию инфраструктуры пунктов пропуска региона. Так, в Приморском крае в результате реконструкции авто-

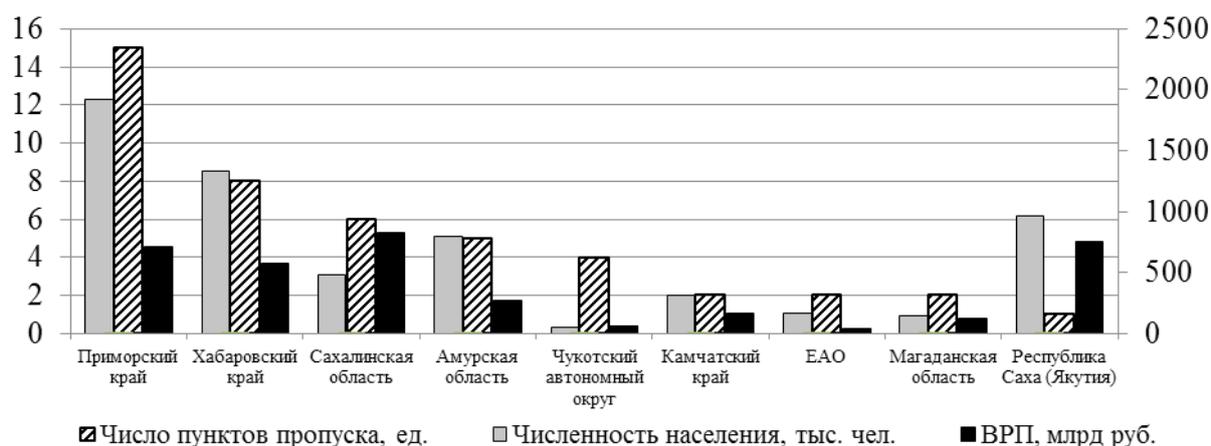


Рис. 1. Сравнительная характеристики показателей для оценки приграничной инфраструктуры регионов Дальнего Востока³

³ Регионы России. Социально-экономические показатели – 2017 г. // Росстат. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b17_14p/Main.htm

мобильных грузо-пассажирских пунктов пропуска Краскино и Пограничный ожидается увеличение их пропускной способности в пять раз⁴. Ведутся работы по реконструкции смешанного грузо-пассажирского пункта пропуска Поярково в Амурской области (расширение зоны таможенного контроля и строительство дополнительного причала⁵). Планируется модернизировать морские пункты пропуска Сахалинской области (Невельск и Холмск).

Развитие системы пунктов пропуска наравне с совершенствованием транспортной инфраструктуры направлено на реализацию дополнительных возможностей по активизации внешнеэкономического фактора социально-экономического развития соответствующих территорий. Далее рассмотрим более подробно существующее положение и проблемы транспортного взаимодействия с КНР и КНДР, с которыми РФ имеет сухопутную границу на территории ДФО.

Протяженность государственной границы РФ и КНР составляет 4209,3 км и включает как сухопутные (650,3 км), так и водные – речные (3489,0 км) и озерные (70,0 км) – участки. В пределах территории ДФО находится 3227 км границы (2981 км с провинцией Хэйлунцзян и 246 км с провинцией Цзилинь).

Развитие транспортных связей вызвано активизацией торговли между странами, получившей отображение на региональном уровне. Несмотря на определенный спад в последние годы, экономические взаимодействия между Дальним Востоком России и КНР имеют значимый для экономики российского макрорегиона масштаб. Китай остается одним из ключевых партнеров дальневосточного региона во внешней торговле (рис. 2).

По итогам 2016 г. в КНР из ДФО было отправлено 81,7% поставляемой на экспорт древесины; 42,9% рыбопродукции; 13,8% топливно-энергетических ресурсов. Наиболее активно вовлечены в процесс внешней

торговли с КНР приграничные субъекты РФ: Приморский край, Еврейская автономная область, Амурская область, Хабаровский край (табл. 2, 3).

Активизация взаимодействий между странами требует наличия достаточной по масштабам и качеству инфраструктуры, в т. ч. транспортной, пограничной, таможенной и т. д. В настоящее время между китайскими провинциями Хэйлунцзян и Ляонин и приграничными административно-территориальными субъектами РФ осуществляется движение по автодорожным (более 30) и двум железнодорожным транспортным направлениям, действует 44 пункта пропуска через государственную границу РФ.

Число пунктов пропуска со временем изменяется с учетом потребностей экономики. Так, осенью 2011 г. в Амурской области установлен смешанный грузо-пассажирский пункт пропуска Скородино. Этот пункт организован для обслуживания ветки российского нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» в Китай – здесь проходят таможенный и пограничный контроль эксплуатационные бригады. Срок его действия ограничен соглашением РФ и КНР о сотрудничестве в нефтяной сфере и составляет 23 года.

Некоторые официально установленные пункты пропуска в настоящее время не функционируют. Фактически не действуют по причине отсутствия грузо- и пассажиропотока три автомобильных пункта пропуска через государственную границу. Пункт пропуска Кани-Курган – Чанфатунь, установленный в 1996 г. в районе предполагаемого строительства моста через реку Амур в районе г. Благовещенск, был организован как временный для обеспечения перемещения персонала, занятого при строительстве. Однако данный проект не был реализован. Пункты пропуска Джалинда – Мохе и Константиновка – Сунью были организованы с учетом возможных перспектив, однако на сегодня перевозки по

⁴ Реконструкция пунктов пропуска / Тихоокеанская Россия. URL: <http://to-ros.info/?p=35164>

⁵ Международный пункт пропуска Поярково-Сюнькэ реконструируют / Амур-инфо. URL: <http://www.amur.info/news/2017/06/22/126224>

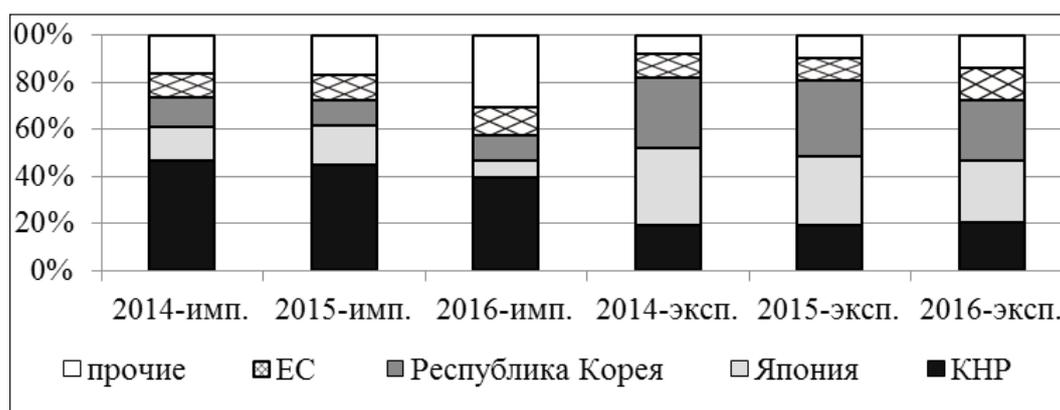
Рис. 2. Структура экспорта и импорта Дальнего Востока⁶

Таблица 2

Экспорт дальневосточных субъектов РФ в КНР (2016 г.)⁶

Территория, субъект РФ	Объем перевозок, тыс. т	Стоимость перевезенных грузов, млн долл.	Доля КНР в экспорте субъекта/территории, %
Республика Саха (Якутия)	4575,1	280,4	6,3
Камчатский край	308,4	203,1	35,6
Приморский край	3805,2	1096,2	50,4
Хабаровский край	5320,6	899,9	58,2
Амурская область	1221,2	311,9	91,7
Магаданская область	8,3	12,1	3,1
Сахалинская область	3436,6	922,2	10,2
Еврейская автономная область	185,6	33,1	95,7
Чукотский автономный округ	65,5	91,1	95,1
Дальний Восток	18926,5	3850,0	20,7

Таблица 3

Импорт дальневосточных субъектов РФ из КНР (2016 г.)⁶

Территория, субъект РФ	Объем перевозок, тыс. т	Стоимость перевезенных грузов, млн долл.	Доля КНР в импорте субъекта/территории, %
Республика Саха (Якутия)	4,3	10,7	10,9
Камчатский край	7,6	6,9	7,8
Приморский край	1105,9	1821,5	57,1
Хабаровский край	82,5	175,0	42,2
Амурская область	87,0	134,3	81,2
Магаданская область	6,6	21,5	44,2
Сахалинская область	43,8	70,0	4,1
Еврейская автономная область	25,1	26,8	98,5
Чукотский автономный округ	17,2	19,9	38,1
Дальний Восток	1380,0	2286,6	39,5

⁶ Таможенная статистика внешней торговли // Федеральная таможенная служба Российской Федерации. URL: <http://stat.customs.ru/apex>

этим направлениям не осуществляются.

Автомобильный транспорт используется на следующих маршрутах: Пограничный – Суйфэньхэ, Лесозаводск – Хулинь, Камень-Рыболов – Мишань, Покровка – Дуннин, Славянка – Хуньчунь, Славянка – Янцзы, Уссурийск – Дуннин, Уссурийск – Суйфэньхэ, Уссурийск – Янцзы, Уссурийск – Муданьцзян, Уссурийск – Цзиси, Краскино – Хуньчунь, Владивосток – Харбин, Бикин – Жаохэ. Многие линии обслуживают как пассажирские, так и грузовые перевозки.

Число маршрутов двусторонних перевозок между РФ и КНР со временем возрастает. Так, в конце 2008 г. была открыта новая автомобильная линия Уссурийск – Цзиси, являющаяся в настоящее время наиболее протяженной (309 км). Данный маршрут предназначен для перевозок промышленной продукции и продукции сельского хозяйства. В г. Цзиси открыта зона международной торговли и логистики, а также рынок оптовой торговли овощами и фруктами. В 2011 г. открыт новый сухопутно-морской маршрут Хуньчунь (КНР) – Зарубино (РФ) – Пусан (Республика Корея).

Развиваются перевозки воздушным транспортом. В настоящее время функционируют воздушные линии Владивосток – Пекин, Владивосток – Харбин, Владивосток – Гонконг, Владивосток – Муданьцзян, Хабаровск – Харбин, Хабаровск – Пекин.

Перевозки железнодорожным транспортом осуществляются через пограничные пункты пропуска Гродеково – Суйфэньхэ и Махалино – Хуньчунь в Приморском крае. На Дальнем Востоке наиболее крупным по масштабу грузовых перевозок является железнодорож-

ный переход Гродеково – Суйфэньхэ. В 2008 г. объем перевезенных грузов составил 8,4 млн т, в 2010 г. 7,0 млн т, по итогам 2017 г. объем перевозок превысил 10 млн т (рис. 3).

Железнодорожный пограничный переход Махалино – Хуньчунь возобновил работу в августе 2013 г., а с декабря 2013 г. функционирует в полном режиме. Объем перевозимых грузов постоянно растет и по итогам 2017 г. составил 2,49 млн т. Основные виды перевозимых грузов: уголь, руда, лес. По техническому оснащению этот грузопассажирский многосторонний железнодорожный пункт пропуска Махалино – Хуньчунь является в настоящее время лучшим на восточном полигоне сети железных дорог. Он входит в состав международного транспортного коридора «Приморье-2». Проектная мощность пункта составляет 3 млн т. Для диверсификации перевозимых грузов, увеличения объемов перевозки (осуществление транзита контейнеров из китайских провинций, не имеющих прямого выхода к Японскому морю, на юг КНР или в другие страны Северо-Восточной Азии и мира) через приморский порт Зарубино (либо Посьет) необходимо модернизировать оснащение пограничного перехода (в первую очередь стоит вопрос об оборудовании инспекционно-досмотровым комплексом).

На границе с КНДР (общая протяженность 39,4 км, включая речной и морской участки) установлен железнодорожный пограничный пункт пропуска Хасан-Туманган. Сообщение осуществляется по мосту Дружбы через реку Туманная, разделяющую РФ и КНДР. Между странами осуществляется пассажирское (по-

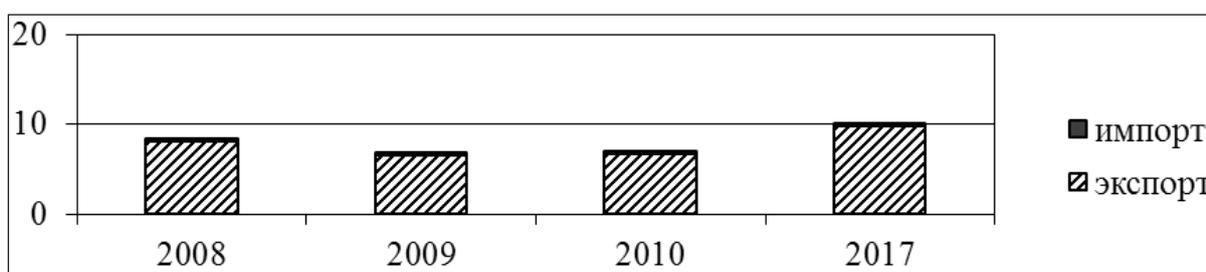


Рис. 3. Динамика перевозок через железнодорожный пункт пропуска Гродеково, млн т²

езд Уссурийск – Туманган к которому присоединяются вагоны, следующие по маршруту Москва – Пхеньян) и грузовое движение. Максимальный объем грузоперевозок был в 1986 г. и составил 4,8 млн т грузов. По итогам 2016 г. было перевезено 1,6 млн т⁷. Основу грузопотока в настоящее время составляет уголь из России, перевозимый транзитом через порт Раджин (КНДР) в КНР.

Таким образом, действующая в настоящее время на Дальнем Востоке система пунктов пропуска через государственную границу не соответствует масштабам экономических взаимодействий РФ с КНР на современном этапе и требует совершенствования. Возможные направления развития инфраструктуры международных взаимодействий могут выступить объектом дальнейших исследований.

Список литературы:

1. Антонова Е. И., Белоусова Т. И. Проблемы использования технологии предварительного информирования в морских пунктах пропуска // *Современные информационные технологии и ИТ-образование*. 2017. № 4. Том 13. С. 180–187.
2. Белоусова Т. И., Антонова Е. И., Романов В. В., Шаланина Н. А. Взаимодействие таможенных органов с государственными контрольными органами в пунктах пропуска свободного порта Владивосток // *Таможенная политика России на Дальнем Востоке*. 2017. № 3 (80). С. 16–26.
3. Бормотова Е. Г., Липатова Н. Г., Шипилов Д. Б. Таможенный контроль в морском пункте пропуска с использованием механизма «единого окна» // *Вестник Российской таможенной академии*. 2015. № 2 (31). С. 75–80.
4. Горячко М. Д., Колосов В. А. Потенциал приграничного взаимодействия и развитие ре-

гионов на юге Дальнего Востока и Сибири // *Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы. Материалы Всероссийской научно-практической конференции, 2016*. 188 с. С. 55–72.

5. Калещук К. В., Володькин П. П., Лазарев В. А. Применение системы автоматизированного контроля для повышения пропускной способности международного пункта пропуска Покровка (РФ) – Жаохэ (КНР) // *Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика*. 2015. № 5-3 (16-3). Том 3. С. 147–151.

6. Колосов В. А., Зотова М. В., Себенцов А. Б. Подходы к оценке барьерности российских границ // *Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы. Материалы Всероссийской научно-практической конференции, 2016*. 188 с. С. 26–43.

7. Королев П. Ю. Особые условия влияния факторов размещения и функционирования таможенной службы в приграничных регионах // *Ученые записки Санкт-Петербургского им. В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии*. 2010. № 1 (35). С. 31–46.

8. Рыбаков О. В., Страхов М. М., Страхова Е. Н. Перспективные направления повышения эффективности использования инспекционно-досмотровых комплексов // *Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии*. 2017. № 1 (26). С. 80–84.

9. Цзоу Сютин Проблемы и перспективы сотрудничества приграничных пунктов пропуска провинции Хэйлуцзян с Россией // *Ученые записки Крымского федерального университета им. В.И. Вернадского. Экономика и управление*. 2017. № 1. Том 3 (69). С. 111–118.

10. Чэнь Цюэзе Состояние и перспективы китайско-российских международных транспортных маршрутов // *Вестник алтайской академии экономики и права*. 2015. № 4. С. 78–82.

Библиографическое описание статьи

Бардаль А. Б. Система пунктов пропуска через государственную границу: российский Дальний Восток // *Власть и управление на Востоке России*. 2018 № 1 (82). С. 14–22. DOI 10.22394/1818-4049-2018-82-1-14-22

⁷ Перевозки через железнодорожный погранпереход Хасан – Туманган (КНДР) возросли, несмотря на политическую ситуацию на Корейском полуострове / РЖД-Партнер.РУ. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/perevozki-cherez-zheleznodorozhnyy-pogranperekhod-khasan-tumangan-kndr-vozrosli-nesmotrya-na-politich/>

Anna B. Bardal – Candidate of Economics, associate professor, senior scientist, the Economic Research Institute of FED of RAS (153 Tikhookeanskaya Street, Khabarovsk, 680042, Russian Federation). *E-mail:* Bardal@ecrin.ru

The system of checkpoints across the state border: the Russian Far East

The intensification of foreign economic cooperation, the formation of international transport communication systems, the expansion of tourist exchange are place high demands on the improvement of border transport infrastructure, including the creation of an adequate network of checkpoints across the state border of the Russian Federation. In the article, a system of checkpoints across the state border is considered as an important element of international interactions. Relative estimates of the current system of checkpoints in the context of federal districts of the Russian Federation are presented. The density indicators of the established and operating checkpoints with respect to the scale of economic activity, population density and the length of the state border are calculated.

The Far East has a unique geographical position in the transport system of the Russian Federation. It is a border area, it acts as a natural zone of interaction with the largest countries of the Asia-Pacific region, first of all, an actively developing China. The territory of the Far East includes transit trade and tourist routes between Europe and the Northeast Asia, as well as between the countries of the North-East Asia and the North America. The scale of the foreign trade and the changing transport interactions in the field of road, rail, and air transport between the administrative subjects of the Far-Eastern Federal District and the China's provinces are analyzed in more detail. The system of checkpoints in the Far East of Russia is considered. As a result, the conclusion that the current system in the Far-Eastern system of checkpoints across the state border does not correspond to the scale of economic interactions between the Russian Federation and the China at the present stage and requires improvement.

Keywords: checkpoints across the state border, transport infrastructure, the Russian Far East, international cooperation, China.

References:

1. Antonova E. I., Belousova T. I. Problemy ispol'zovaniya tekhnologii predvaritel'nogo informirovaniya v morskikh punktah propuska [The problems of using the technology of preliminary information at sea border crossing points] // *Sovremennye informacionnye tekhnologii i IT-obrazovanie [Modern Information Technology and IT-education]*, 2017, no. 4, tom 13, pp. 180–187.
2. Belousova T. I., Antonova E. I., Romanov V. V., SHalanina N. A. Vzaimodejstvie tamozhennykh organov s gosudarstvennymi kontrol'nymi organami v punktah propuska svobodnogo porta Vladivostok [Interaction of customs authorities with state control bodies at the free port of Vladivostok] // *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke [Russia's Customs Policy in the Far East]*, 2017, no. 3 (80), pp. 16–26.
3. Bormotova E. G., Lipatova N. G., SHipilov D. B. Tamozhennyj kontrol' v morskome punkte propuska s ispol'zovaniem mekhanizma «edinogo okna» [Customs control at the sea border crossing point using the Single Window mechanism] // *Vestnik Rossijskoj tamozhennoj akademii [The Russian Customs Academy Messenger]*, 2015, no. 2 (31), pp. 75–80.
4. Goryachko M. D., Kolosov V. A. Potencial prigranichnogo vzaimodejstviya i razvitie regionov na yuge Dal'nego Vostoka i Sibiri [Potential of cross-border cooperation and development of regions in the south of the Far East and Siberia] // *Rossijskoe pogranič'e: social'no-politicheskie i infrastrukturnye problemy. Materialy Vserossijskoj nauchno-praktičeskoj konferencii*, 2016, 188 p., pp. 55–72.
5. Kaleshchuk K. V., Volod'kin P. P., Lazarev V. A. Primenenie sistemy avtomatizirovannogo kontrolya dlya povysheniya propusknoj sposobnosti mezhdunarodnogo punkta propuska Pokrovka (RF) – ZHaoheh (KNR) [Application of the automated control system to increase the capacity of the international checkpoint Pokrovka (RF) - Zhaohhe (PRC)] // *Aktual'nye napravleniya nauchnykh issledovanij XXI veka: teoriya i praktika [Actual directions of scientific research of the XXI century: theory and practice]*, 2015, no. 5–3 (16–3), tom 3, pp. 147–151.
6. Kolosov V. A., Zotova M. V., Sebencov A. B. Podhody k ocenke bar'ernosti rossijskikh granic [Approaches to assessing the barriers to Russian borders] // *Rossijskoe pogranič'e: social'no-*

politicheskie i infrastrukturnye problemy. Materialy Vserossijskoj nauchno-prakticheskoj konferencii, 2016, pp. 26–43.

7. Korolev P. YU. *Osobyje usloviya vliyaniya faktorov razmeshcheniya i funkcionirovaniya tamozhennoj sluzhby v prigranichnyh regionah [Special conditions of influence of factors of accommodation and functioning of customs service in frontier regions] // Uchenye zapiski Sankt-Peterburgskogo im. V.B. Bobkova filiala Rossijskoj tamozhennoj akademii [Scientific notes of St. Petersburg them. VB Bobkov branch of the Russian Customs Academy], 2010, no. 1 (35), pp. 31–46.*

8. Rybakov O. V., Strahov M. M., Strahova E. N. *Perspektivnye napravleniya povysheniya ehffektivnosti ispol'zovaniya inspekcionno-dosmotrovnyh kompleksov [Prospective directions of increasing the effectiveness of the use of inspection and inspection complexes] // Akademicheskij vestnik Rostovskogo filiala Rossijskoj tamozhennoj*

akademii [Academic Bulletin of the Rostov Branch of the Russian Customs Academy], 2017, no. 1 (26), pp. 80–84.

9. Czou Syutin. *Problemy i perspektivy sotrudnichestva prigranichnyh punktov propuska provincii Hejlunczyan s Rossiej [The problems and prospects for cooperation between the Heilongjiang border checkpoints with Russia] // Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta im. V.I. Vernadskogo. EHkonomika i upravlenie [Scientific notes of the Crimean Federal University. V. I. Vernadsky. Economics and Management], 2017, no. 1, tom 3 (69), pp 111–118.*

10. CHehn' Cyucze. *Sostoyanie i perspektivy kitajsko-rossijskih mezhdunarodnyh transportnyh marshrutov [The state and prospects of the Sino-Russian international transport routes] // Vestnik altajskoj akademii ehkonomiki i prava [Bulletin of the Altai Academy of Economics and Law], 2015, no. 4, pp. 78–82.*

Reference to the article

Bardal A. B. The system of checkpoints across the state border: the Russian Far East // Power and Administration in the East of Russia. 2018. No. 1 (82). PP. 14–22. DOI: 10.22394/1818-4049-2018-82-1-14-22
