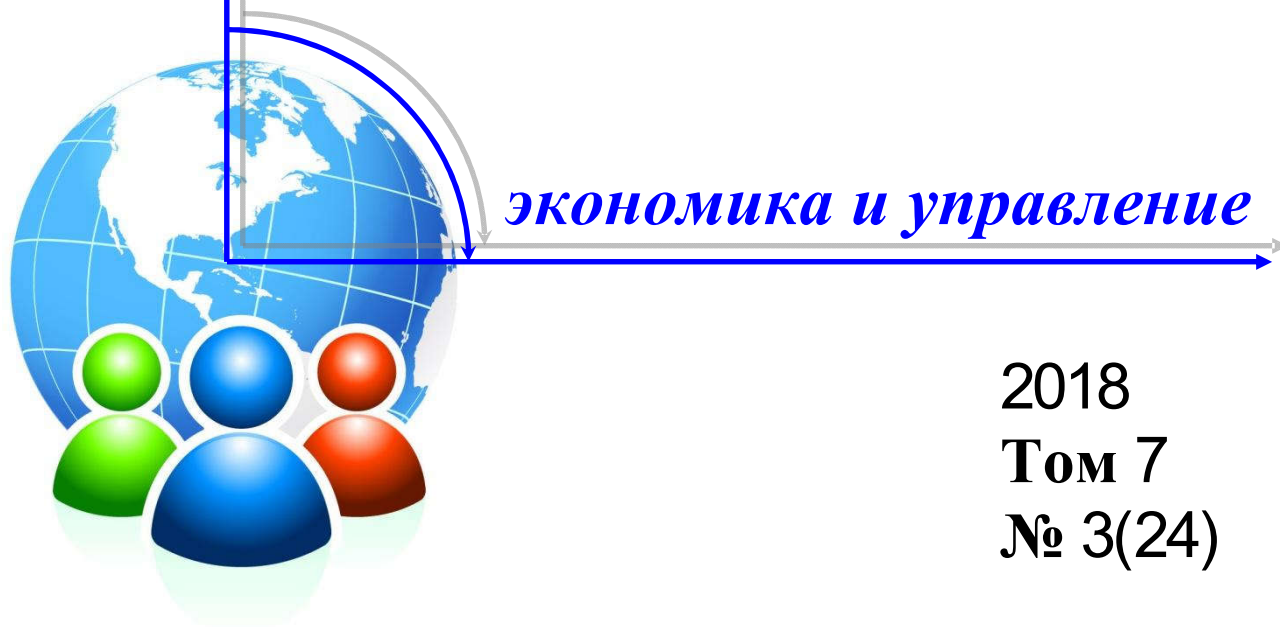


16+

ISSN 2309-1762

# Азимут научных исследований:



*экономика и управление*

2018  
Том 7  
№ 3(24)

<b>ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ, РЕАЛИЗУЮЩИХ ИМПОРТНУЮ МЕБЕЛЬ, НА РЫНКЕ Г.ВЛАДИВОСТОКА</b> Степулева Людмила Фёдоровна, Глухоманова Августа Арнольдовна.....	276
<b>ПОГРАНИЧНЫЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА КАК КОНТАКТНЫЕ ЗВЕНЬЯ ТРАНСПОРТНЫХ СТРУКТУР ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ</b> Суржиков Виктор Иванович.....	281
<b>СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗРЕШЕНИЯ НАЛОГОВЫХ СПОРОВ В ДОСУДЕБНОМ ПОРЯДКЕ</b> Троянская Мария Александровна.....	284
<b>ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗРАБОТКИ В АВТОНОМНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ ОТДЕЛЬНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ВНУТРЕННЕГО КОНТРОЛЯ</b> Турищева Татьяна Борисовна.....	288
<b>К ВОПРОСУ О НАЛОГООБЛОЖЕНИИ ДОБЫВАЮЩЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ</b> Тюрина Юлия Габдрашитовна, Троянская Мария Александровна.....	292
<b>ПЕРСПЕКТИВЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ СВЕКЛОСАХАРНОГО ПРОИЗВОДСТВА В РЕСПУБЛИКЕ БАШКОРТОСТАН</b> Фазрахманов Ильвир Ильдусович, Лукьянова Миляуша Тагировна.....	296
<b>АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ СТРУКТУРЫ КАПИТАЛА ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЙ КОМПАНИИ НА ВЕЛИЧИНУ ЕЕ ПРИБЫЛИ НА ОДНУ АКЦИЮ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МОДЕЛИ EBIT-EPС НА ПРИМЕРЕ КОРПОРАЦИИ HONEYWELL INTERNATIONAL</b> Соколянский Василий Васильевич, Хвещкович Никита Александрович, Забирова Мария Дмитриевна.....	300
<b>МЕХАНИЗМ ФОРМИРОВАНИЯ БРЕНДА РАБОТОДАТЕЛЯ: ОЦЕНКА И ПРОДВИЖЕНИЕ</b> Царева Наталья Александровна, Лисица Лолита Александровна.....	303
<b>ЭКОНОМЕТРИЧЕСКОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ ВЛИЯНИЯ ФАКТОРОВ НА ЦЕНЫ ВТОРИЧНОГО РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ Г. ОРЕНБУРГА</b> Цыпин Александр Павлович, Фаизова Лилия Радиковна.....	308
<b>ОЦЕНКА РИСКОВ СЕКЬЮРИТИЗАЦИИ ИПОТЕЧНЫХ КРЕДИТОВ В США</b> Чехлова Юлия Александровна.....	313
<b>ОСОБЕННОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЗЕМЕЛЬ УЧИТЫВАЕМЫЕ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ МУНИЦИПАЛЬНОЙ ЖИЛИЩНОЙ ПОЛИТИКИ</b> Чижикова Татьяна Александровна, Федотенко Светлана Александровна.....	316
<b>УПРАВЛЕНИЕ ПРАВОВЫМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ В РАКЕТНО-КОСМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ США КАК ЭЛЕМЕНТ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ ЭЛЕКТРОННОГО ГОСУДАРСТВА</b> Чумаков Денис Михайлович.....	319
<b>СРАВНИТЕЛЬНАЯ ОЦЕНКА ФАКТОРОВ ТРУДОВОЙ МОТИВАЦИИ СОТРУДНИКОВ МЕДИЦИНСКИХ УЧРЕЖДЕНИЙ РОССИИ И КИТАЯ</b> Шамалова Елена Викторовна, Ван Фурс Цзыи, Исламова Гузаль Илгизовна.....	325
<b>ПОЛИТИКА И ПРАКТИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАН-УЧАСТНИЦ СОЮЗА БРИКС</b> Шашло Нина Владимировна, Астраханцева Анисья Валерьевна.....	329
<b>СТРАТЕГИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СУБЪЕКТА: АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ И ЗАДАЧИ</b> Шнайдер Ольга Владимировна.....	334
<b>СТЕКХОЛДЕРСКИЙ ПОДХОД К ФОРМИРОВАНИЮ ОТЧЕТНОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СУБЪЕКТОВ</b> Шнайдер Ольга Владимировна.....	337
<b>ВЛИЯНИЕ ОПЕРАЦИОННОГО МЕНЕДЖМЕНТА НА ПРОЕКТНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КРУПНОЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ КОМПАНИИ</b> Юзвович Лариса Ивановна, Рязанов Леонид Павлович, Юзвович Александр Владимирович.....	341
<b>ПРОБЛЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ НА БАЗЕ ВТО: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ</b> Соколова Дарья Ивановна, Яновская Ольга Рудольфовна, Валюк Ирина Владимировна.....	345
<i>политические науки</i>	
<b>ПРОБЛЕМЫ ПОЛИТИЧЕСКОГО ХАРАКТЕРА В ОТНОШЕНИЯХ КЫРГЫЗСТАНА И США</b> Бейшеналиев Алмазбек Бейшеналиевич.....	349
<b>ПОИСК ИДЕНТИЧНОСТИ ДИСФУНКЦИОНАЛЬНОГО ОБЩЕСТВА И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ВОЗНИКНОВЕНИЕ ЭКСТРЕМИЗМА</b> Гонсалес Седилло Хоел Иван.....	353
<b>АКТУАЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ФАКТОРЫ ЭЛЕКТОРАЛЬНОЙ АКТИВНОСТИ РОССИЙСКОЙ МОЛОДЕЖИ</b> Ежов Дмитрий Александрович.....	356

УДК 33

**ПОГРАНИЧНЫЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА КАК КОНТАКТНЫЕ ЗВЕНЬЯ ТРАНСПОРТНЫХ СТРУКТУР ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ**

© 2018

**Суржиков Виктор Иванович**, старший преподаватель кафедры «Туризма и экологии» Владивостокского государственного университета экономики и сервиса, младший научный сотрудник лаборатории территориально-хозяйственных структур

*Тихоокеанский институт географии Дальневосточное отделение Российской академии наук (690041, Россия, Владивосток, ул. Радио, 7, e-mail: Viktor.Surzhikov@vvsu.ru)*

**Аннотация.** В статье рассмотрена существующая сеть пограничных пунктов пропуска на дальневосточном участке государственной границы с Китайской Народной Республикой с точки зрения контактных звеньев транспортных структур юга Дальнего Востока. Проведён анализ деятельности пятнадцати пунктов пропуска, который показал, что во всех пунктах без исключения произошло увеличение товарооборота в период с 2014 по 2016 годы. Увеличение товарооборота привело к повышению уровня загруженности пунктов пропуска. Для его оценки были рассчитаны оценочная пропускная способность и коэффициент загруженности по всем пропускным пунктам. Наиболее перегруженными являются транзитные международные автомобильные пункты пропуска Пограничный и Краскино в Приморском крае. Остальные пункты работают либо на пределе возможностей, либо не работают на полную проектную мощность, что во многом обусловлено качеством дорог, отсутствием прямой связи между локальными пограничными переходами, находящимися в относительной близости друг от друга, режимом работы и статусом пунктов пропуска. Сделан вывод, что дальнейшее развитие трансграничных связей не возможно без модернизации существующих и строительства новых пунктов пропуска через государственную границу, в том числе с привлечением частного капитала.

**Ключевые слова:** пограничные пункты пропуска, пропускная способность, государственная граница, контактные звенья, транспортные структуры, внешнеэкономическая деятельность, международная торговля, Дальний Восток России

**BORDER CHECKPOINTS AS CONTACT LINKS OF TRANSPORT STRUCTURES IN THE SOUTH OF THE RUSSIAN FAR EAST**

© 2018

**Surzhikov Victor Ivanovich**, senior lecturer of the chair «Tourism and Ecology» Vladivostok State University of Economics and Service, junior researcher of the laboratory of territorial-economic structures

*Pacific Institute of Geography Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences (690041, Russia, Vladivostok, Radio street 7, e-mail: Viktor.Surzhikov@vvsu.ru)*

**Abstract.** The article considers the existing network of border checkpoints in the Far Eastern section of the state border with the People's Republic of China from the point of view of the contact links of transport structures in the south of the Far East. The analysis of the activity of fifteen checkpoints was carried out, which showed that in all points without exception, there was an increase in turnover in the period from 2014 to 2016. The increase in turnover has led to an increase in the level of congestion at checkpoints. To estimate it, estimated throughput and load factor were calculated for all checkpoints. The most overloaded are transit international automobile checkpoints Pogranichny and Kraskino in Primorsky Krai. The rest of the posts either work at the capacity limit or do not work at full design capacity, which is largely due to the quality of the roads, the lack of a direct link between local border crossings that are relatively close to each other, the mode of operation and the status of checkpoints. It is concluded, that further development of cross-border links is not possible without the modernization of existing and construction of new border crossing points, including private capital.

**Keywords:** border checkpoints, throughput, state border, contact links, transport structures, foreign economic activity, international trade, the Far East of Russia

Внешнеэкономическая деятельность в целом, и международная торговля в частности, неразрывно связана с транспортным комплексом той или иной территории.

Этот факт обуславливается тем, что транспорт играет одну из ведущих ролей в обеспечении внешнеторговых операций, позволяет сократить сроки и стоимость поставок, а также сохранить качество товара.

Состояние транспортного комплекса территории характеризует уровень её развития, степень вовлеченности в мировую торговлю.

В условиях современной либерализации внешнеэкономической деятельности эффективность внешнеторговых перевозок и международного транзита напрямую зависит от должного уровня транспортного обеспечения. Для Дальнего Востока с его экспортно-ориентированной экономикой эффективное транспортное обеспечение внешнеторговых и транзитных товаропотоков является стратегической задачей.

В работах отечественных авторов широко рассмотрены вопросы, касающиеся транспортного комплекса, транзитного потенциала, а также транспортного сотрудничества Дальнего Востока России и Китайской Народной Республики [1-7]. В меньшей степени уделено внимание работе пограничных пунктов пропуска, что актуализирует данное исследование.

Среди девяти субъектов Дальнего Востока четыре (Приморский, Хабаровский края и Амурская, Еврейская автономная области) занимают приграничное с

Китайской народной республикой положения, выступая приграничными контактными географическими структурами.

Их «образует сочетания природных, природно-ресурсных и хозяйственных компонентов, структур расселения, расположенных по разные стороны от государственной границы, в приграничных районах двух соседних стран» [8].

Они обеспечивают взаимодействие с провинциями Хэйлунцзян и Цзилинь в природоохранной, ресурсной, социальной, экономической, туристско-рекреационной сферах посредством транспортного комплекса соседствующих территорий, определяющее значение в котором имеют пункты пропуска – контактные звенья, обеспечивающие проницаемость транспорта через государственную границу.

На границе Дальнего Востока с Китайской Народной республикой располагаются 15 пунктов пропуска: 5 – автомобильных, 3 – железнодорожных, 5 – смешанных и 1 – речной [9] (рисунок 1).

Плотность пунктов пропуска и её динамика определяют интенсивность взаимодействия, взаимную потребность соседних государств в сотрудничестве. Так только Приморский и Хабаровский края имеют относительно высокую плотность пунктов пропуска 0,7 и 0,8 соответственно на каждые 100 км государственной границы. Плотность пунктов пропуска в Амурской и Еврейской автономных областях характеризуется крайне низкими

показателями – 0,2 и 0,3.



Рисунок 1 – Пункты пропуска на дальневосточном участке российско-китайской границы, составлено автором по [10]

Среди всех существующих пунктов пропуска в пределах границы Дальнего Востока с Китайской Народной республикой выделяют два типа:

– первый тип – автомобильные, смешанные и железнодорожные пункты пропуска обеспечивающие двусторонние связи;

– второй тип – сухопутные пункты пропуска обеспечивающие транзитные связи [11]. Из 15 пунктов пропуска осуществляют двухсторонние связи 11, 4 являются транзитными (железнодорожные: Махалино и Пограничный; автомобильные: Краскино и Пограничный).

Пропускная способность каждого пункта пропуска характеризует спрос потока транспорта, а также интенсивность экономического взаимодействия между сопредельными государствами. Так, товарооборот пунктов пропуска юга Дальнего Востока имеет положительную динамику. В 2016 г. он увеличился по сравнению с 2014 г. минимум в 0,06 раз (СМПП Покровка), максимум – в 6,41 раз (ЖДПП Хасан). На остальных пунктах пропуска увеличение произошло в среднем в 1,4 раз (таблица 1).

Таблица 1 – Товарооборот пунктов пропуска, тонн [12]

Субъект	Название пункта пропуска	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Изменение (2016 г. / 2014 г.) раз
Еврейская автономная область	Амурзет	51619	51188	67399	1,31
	Нижнеленинское	66951	89033	98143	1,47
Амурская область	Благовещенск	259009	227735	299716	1,16
	Покровка	10701	10719	23316	2,18
	Сквородино	42	36	2	0,05
Хабаровский край	Покровка	150179	148936	9473	0,06
	Хабаровск	379994	374165	450031	1,18
	Турый Рог	17106	17484	22438	1,31
Приморский край	Марково	25913	24648	35272	1,36
	Полтавка	258437	253909	278755	1,08
	Пограничный	626614	579280	676384	1,08
	Краскино	71017	64444	98878	1,39
	Пограничный	7343667	7269950	7793177	1,06
	Хасан	259039	1209621	1659209	6,41
	Махалино	606547	606609	1979860	3,26

Увеличение товарооборота привело к повышению загруженности пунктов пропуска. Нами был рассчитан коэффициент загруженности, который представляет собой соотношение реального потока транспортных средств и людей через пункт пропуска и его проектной пропускной способности в среднем за год. Для этого рассчитывалась оценочная пропускная способность по всем пропускным пунктам [13,14].

Расчёты показали, что наиболее перегруженными пропускными пунктами на дальневосточном участке российско-китайской границы являются транзитные АПП Пограничный и Краскино в Приморском крае.

Таблица 2 – Коэффициент загруженности погранич-

ных пунктов пропуска юга Дальнего Востока в 2016 г.

Субъект РФ	Наименование пункта пропуска	Сопредельный пункт пропуска	Коэффициент загруженности
Приморский край	Пограничный (А)	Суйфэнхэ	2,11
Приморский край	Пограничный (Ж)	Суйфэнхэ	0,40
Приморский край	Турый Рог (А)	Мишань	0,76
Приморский край	Марково (А)	Хулинь	0,57
Приморский край	Полтавка (А)	Дуннин	0,63
Приморский край	Краскино (А)	Хуньчунь	1,64
Приморский край	Махалино (Ж)	Хуньчунь	0,04
Приморский край	Хасан (Ж)	Тунцзян	0,10
Еврейская автономная область	Амурзет (СМ)	Лобэй	0,40
Еврейская автономная область	Нижнеленинское (СМ)	Тунцзян	0,42
Амурская область	Покровка (СМ)	Сюньхэ	0,31
Амурская область	Благовещенск (СМ)	Хэйхэ	0,84
Амурская область	Сквородино (СМ)	Моха	*
Хабаровский край	Покровка (СМ)	Жаохэ	0,37
Хабаровский край	Хабаровск (Р)	Фуянь	0,98

Примечание: \* – Нерегулярный режим работы, по заявкам. Вид международного сообщения: СМ – смешанный пункт пропуска, Р – речной пункт пропуска, А – автомобильный пункт пропуска, Ж – железнодорожный пункт пропуска.

Смешанный пункт пропуска Благовещенск и речной пункт пропуска Хабаровск работают на пределе возможностей. Остальные пункты пропуска не работают на полную проектную мощность. Это обусловлено качеством дорог, отсутствием прямой связи между локальными пограничными переходами, находящимися в относительной близости друг от друга, режимом работы и статусом пунктов пропуска.

При этом, ещё в 2009 г. Президент Российской Федерации Д.А. Медведев и Председатель Китайской Народной Республики Ху Цзиньтао утвердили «Программу сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики (2009-2018 годы)» [15], первый пункт которой посвящён обустройству пунктов пропуска, строительству и реконструкции приграничной инфраструктуры. Разработанный комплекс мероприятий предполагал:

– строительство (реконструкцию) многостороннего автомобильного пункта пропуска Пограничный – Суйфэнхэ;

– реконструкцию пунктов пропуска Нижнеленинское - Тунцзян, Амурзет - Лобэй, Пашково - Цзяньин, Покровка - Жаохэ;

– установление и обустройство железнодорожного пункта пропуска Нижнеленинское - Тунцзян;

– обустройство и реконструкцию двустороннего автомобильного пункта пропуска Покровка - Логух;

– строительство пункта пропуска в районе предполагаемого строительства моста через р. Амур (в районе г. Благовещенск и г. Хэйхэ);

– строительство многостороннего автомобильного пункта пропуска Краскино - Хуньчунь;

– усовершенствование инфраструктуры пунктов пропуска Благовещенск - Хэйхэ и др.

Для реализации вышеперечисленных мероприятий российской стороной была разработана и принята федеральная целевая программа «Государственная граница 2012-2021 годы». В программу были включены несколько пунктов пропуска в Приморском крае: АПП Пограничный, АПП Краскино и ЖПП Пограничный. С 2012 г. они так и не были построены. Кроме того, с принятием федерального закона «О свободном порте Владивосток» пункты пропуска должны были перейти на круглосуточный режим работы [16]. Но по понятным причинам этого не произошло. Даже Таможенная служба признала проблемы с пунктами пропуска Дальнего Востока [17].

В ходе совещания по вопросу развития пунктов пропуска и портовой инфраструктуры региона, прошедшего 7 декабря 2017 г. во Владивостоке, вице-премьер - полпред Президента РФ в ДФО Юрий Трутнев высказался

о крайней необходимости модернизировать существующие и строить новые пункты пропуска через государственную границу [18]. При этом, стоит использовать наработанную практику строительства или реконструкции воздушных, железнодорожных и морских пунктов пропуска за счёт средств частных инвесторов в западной части России, которые берут на себя вопросы финансирования строительства, а потом передают переходы в собственность государства. Государство в свою очередь платит за это в течение определённого срока.

Подводя итог, следует отметить, что реализация таких крупных проектов, как федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» [19], Свободный порт Владивосток, международные транспортные коридоры (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2» [20], как и интеграции в экономическое пространство Азиатско-Тихоокеанского региона в целом, не возможны без эффективной работы современных, отвечающих мировым стандартам пунктов пропуска.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Бакланов П.Я. Неиспользованные возможности транспортного потенциала Приморья для выхода прилегающих регионов СВА к тихоокеанскому побережью РФ / П.Я. Бакланов, В.П. Каракин, М.Т. Романов, В.В. Ермошин // Труды десятой международной конференции «Управление развитием крупномасштабных систем», 02-04 октября 2017 г. Под общей редакцией С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. – М.: Издательство Федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт проблем управления им. В.А. Трапезникова Российской академии наук, 2017. – С. 396-399.

2. Бардаль А.Б. Транспортные связи Дальнего Востока Российской Федерации с Китаем: текущее состояние и перспективные проекты // Проблемы Дальнего Востока. – 2010. – №5. – С. 61-71.

3. Бардаль А.Б. Транспортные взаимодействия России и Китая: Дальний Восток // ЭКО. – 2014. – №6. – С. 66-81.

4. Лаврентьев А.В. Российский Дальний Восток и страны Северо-Восточной Азии: некоторые итоги, проблемы и перспективы транспортного сотрудничества // Известия Восточного Института. – 2016. – №1(29). – С.67-74.

5. Павленко О.А. Оценка транзитного потенциала международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2017. – №1(78). – С. 55-63.

6. Фисенко А.И. Роль международных транспортных коридоров приморья в обеспечении развития свободного порта Владивосток // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2017. – № 1(78). – 48-54.

7. Фисенко А.И. Северо-Восточный регион Китая в системе формирования транзитной грузовой базы для свободного порта Владивосток // Транспортное дело России. – 2015. – № 3 (118). С. 102-106.

8. Бакланов П.Я. Контактные географические структуры и их функции в Северо-Восточной Азии / П.Я. Бакланов // Известия РАН (сер. геогр.). – 2000. – №1. – С. 31-39.

9. Пункты пропуска ДФО [Электронный ресурс] // Официальный сайт Дирекции по строительству и эксплуатации объектов Росграницы. – Режим доступа: <http://www.rosgranstroy.ru/checkpoints/the-list-of-checkpoints/254/>

10. Цифровая географическая основа «Россия и сопредельные государства 1:2 500 000» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Всероссийского научно-исследовательского геологического института им. А.П. Карпинского. – Режим доступа: <http://www.vsegei.ru/ru/info/topo/>

11. Заостровских Е.А. Проблемы и перспективы развития пунктов пропуска Дальнего Востока России / Е.А.

Заостровских // Регионалистика. – 2014. – Т.1, №3. – С. 69-75.

12. Товарооборот пунктов пропуска ДФО [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной таможенной службы Дальневосточного таможенного управления. – Режим доступа: <http://dvtu.customs.ru>

13. Колосов В.А. Подходы к оценке барьерности российских границ / В.А. Колосов, М.В. Зотова, А.Б. Себенцов // Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы. Под ред. В.А. Колосова и А.Б. Володина. – М., 2016. – 188 с.

14. Проектная пропускная способность пунктов пропуска [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федеральной таможенной службы Дальневосточного таможенного управления. – Режим доступа: <http://dvtu.customs.ru>

15. Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-востока Китайской Народной Республики (2009-2018 годы) [Электронный ресурс] // Право РФ и КНР. – Режим доступа: <http://www.chinaruslaw.com/>

16. Федеральный закон «О свободном порте Владивосток» от 13.07.2015 N 212-ФЗ (действующая редакция, 2016) [Электронный ресурс] // Официальный сайт компании «КонсультантПлюс». – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182596/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/)

17. Таможенная служба признала проблемы с пунктами пропуска Дальнего Востока [Электронный ресурс] // Таможенный информационный сервер TKS.RU. – Режим доступа: <http://www.tks.ru/>

18. Пункты пропуска на Дальнем Востоке могут строить частные инвесторы [Электронный ресурс] // Официальный сайт Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока. – Режим доступа: <https://minvr.ru/press-center/news/11040/>

19. Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» [Электронный ресурс] // Официальный сайт компании «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>

20. Об утверждении Концепции развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Правительства России. – Режим доступа: <http://government.ru/news/25953/>

*Работа выполнена при поддержке гранта РГО-РФФИ «Географические предпосылки и ограничения формирования сетевых многофункциональных транспортных структур в Дальневосточном макрорегионе России» № 17-05-41044.*

*Статья поступила в редакцию 02.08.2018*

*Статья принята к публикации 27.08.2018*