

ральные карты, фальшивые российские монеты и российские ассигнации), раскрыто понятие утайки таможенных пошлин. Таможенный устав по Азиатской торговле описывал интересную, до того нигде не применявшуюся процедуру: возможности в случае неподачи купцом прошения о досмотре в течение трех месяцев возможности таможенникам самим, проведя осмотр товаров продать их с аукциона. При этом хозяину этих товаров, в случае отсутствия среди них запрещенных, давали возможность в течение 10 лет забрать 99% денежных средств от вырученных товаров.

Другой тенденцией развития таможенной системы было усовершенствование его региональной организации: были образованы таможенные округа. Акты законодательства сохранили факты изменения границ этих округов [10, с. 533].

Анализируя все выше изложенное можно прийти к выводам, что реформировании центрального аппарата управления повлияло и на структуру таможенных органов, подтолкнув их к усложнению организационной структуры, усилению линейной соподчиненности. Намелились интегративные процессы в сфере таможенного регулирования между Россией и рядом европейских стран (введение равных пошлин на товары, одинаковый перечень запрещенных к ввозу предметов). Российское таможенное законодательство официально было разделено на Европейское и Азиатское. Изменения, которые претерпело законодательство в данной сфере, позволяют нам говорить о таможенных органах, как одном из важнейших институтов государства.

1. Аграшенков, А.В. Таможенная служба в России в период модернизации: историко-правовой и политический аспекты / А.В. Аграшенков // Ученые записки Санкт-Петербургского филиала имени В.Б. Бобкова Российской таможенной академии. – 2005. – № 4. – С. 18-26.

2. Аграшенков, А.В. Таможенные уставы и тарифы – основа таможенного законодательства Российской империи в XIX в. / А.В. Аграшенков // Ученые записки Санкт-Петербургского филиала им. В.Б. Бобкова Российской таможенной академии. – 2004. – № 2 (22). – С. 59-66.

3. Балковая, В.Г. История российского таможенного законодательства: учеб. пособ. /В.Г. Балковая. – Владивосток: РИО Владивостокского филиала Российской таможенной академии, 2009. – 116 с.

4. Балковая, В.Г. Правовая база деятельности таможенных учреждений в Российской империи (XVIII вв.) / В.Г. Балковая // Закон и право. – 2012. – № 11. – С. 35-39.

5. Боков, К.И. Становление и развитие таможенного дела и таможенного законодательства в России в XIX – начале XX века: монография / К.И. Боков. – М.: Проспект, 2015. – 176 с.

6. Высочайше утвержденное учреждение Контрольного Таможенного управления по сухопутной западной границе, с приложением штатов оного от 17 июня 1812 г. // ПСЗРИ. Т. XXXII. № 25 146. С. 357-362.

7. О бытии всем заставам по Уральской линии под ведомством Оренбургской таможи: Именной указ, данный Сенату от 11 октября 1807 г. // ПСЗРИ. Т. 29. № 22644. С. 1298.

8. О примерном штате для Бухтарминской таможи: указ министра Коммерции от 6 марта 1803 г. // ПСЗРИ. Т. 27. № 20654. С. 492-493.

9. О продолжении на 25 лет дарованной городу Одессе льготы; об освобождении сего города навсегда от постол; об употреблении десятой части таможенных сборов для содержания гавани в Одессе: Именной указ, данный Сенату от 24 января 1802 г. // ПСЗРИ. Т. 27. № 20121. С. 25-27.

10. О разделении Оренбургского таможенного округа на Оренбургский и Сибирский: Именной указ, данный Сенату от 21 сентября 1824 г. // ПСЗРИ. Т. XXXIX. № 30 064. С. 533.

11. Об уничтожении контрольных таможен, застав и вообще Контрольного таможенного управления: Сенатский указ по положению комитета министров мая 15; от 15 июля 1815 г. // ПСЗРИ. Т. XXXIII. № 25 902. С. 243.

12. Об учреждении в Грузии таможенных застав, по переведении Моздокской таможенной заставы в прочнокопанную крепость: Именной указ, данный Сенату от 23 октября 1803 г. // ПСЗРИ. Т. 27. № 21002. С. 944-945.

13. Об учреждении Порто-франко в Одессе: манифест от 16 апреля 1817 г. // ПСЗРИ. Т. XXXIV. № 26 792. С. 208-211.

14. Об учреждении таможенного управления по Европейской торговле: манифест от 24 июня 1811 г. // ПСЗРИ. Т. XXXI. № 24 684. С. 681-685.

15. Таможенный устав по Азиатской торговле от 30 мая 1817 г. // ПСЗРИ. Т. XXXIV. № 26 894. С. 328-348.

16. Таможенный устав по Европейской торговле от 14 декабря 1819 г. // ПСЗРИ. Т. XXXVI. № 28 030. С. 417-500.

ПОЛИТИЧЕСКОЕ И СОЦИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

УДК 94:656 (571.6)

Опыт и проблемы регулирования приграничных автотранспортных коммуникаций между российским Дальним Востоком и КНР в начале XXI века

Бабко Данил Сергеевич,
бакалавр 1 курса, кафедра государственного и муниципального управления и права
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Россия. Владивосток

E-mail: dan056@mail.ru; тел.: 89510135230
ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, Россия, 690014

Лаврентьев Александр Валентинович,
кандидат исторических наук, доцент, кафедра государственного и муниципального управления и права
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Россия. Владивосток

E-mail: lavrist@list.ru; тел.: 89146763787
ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, Россия, 690014

Проанализированы факторы, влиявшие на процесс формирования системы приграничных транспортных коммуникаций российского Дальнего Востока и провинций КНР.

Ключевые слова и словосочетания: международные отношения, транспорт, либерализация, социально-экономические процессы, регион.

Experience and problems of border control road communications between the Russian Far East and China at the beginning of the XXI century

Babko Danil Sergeevich,
bachelor of the 1st year, state and municipal management and law department
Vladivostok State University of Economics and Service
Russia. Vladivostok

Lavrentev Aleksandr Valentinovich,
candidate of historical sciences, associate professor, state and municipal management and law department
Vladivostok State University of Economics and Service Russia. Vladivostok

The analyses the factors, which influenced the process of the establishment of the system of border transport communications between the Russian Far East and Chinese People's Republic

Keywords: international relations, transport, liberalization, socio-economic processes, region.

Одной из ключевых проблем в диалоге с КНР является преимущественно однообразный и инерционный характер транспортных связей. Поэтому анализ сложного спектра обстоятельств организации международных коммуникаций в какой-то мере выявляет причины их нынешнего не вполне адекватного современным вызовам состояния и, в конечном итоге, может способствовать внесению изменений в планы по дальнейшему совершенствованию сообщений.

Политика «перестройки» в СССР и модернизации в КНР способствовали снижению напряженности после пограничного конфликта конца 1960-х годов и привели к нормализации отношений. Несмотря на первоначальное отсутствие фундаментальной договорно-правовой базы советско-китайского сотрудничества, активизировались приграничные торгово-экономические контакты. Для их надлежащего обслуживания приоритетным становилось налаживание регулярных грузовых и пассажирских перевозок.

После окончательного распада централизованной социалистической системы развитие международных связей российского Дальнего Востока становилось уже не столько перспективным направлением, сколько во многом чуть ли не единственной возможностью стабилизации жизни населения. Ведущее место сохраняли приграничные связи с КНР. Они позволили оставшейся без работы довольно значительной части населения заняться мелким предпринимательством в форме так называемого челночного бизнеса и в условиях кризиса обеспечивать регион необходимыми товарами широкого потребления, а также гражданам обеих стран приезжать в соседнее государство с культурно-познавательными целями.

ральные карты, фальшивые российские монеты и российские ассигнации), раскрыто понятие утайки таможенных пошлин. Таможенный устав по Азиатской торговле описывал интересную, до того нигде не применявшуюся процедуру: возможности в случае неподачи купцом прошения о досмотре в течение трех месяцев возможности таможенникам самим, проведя осмотр товаров продать их с аукциона. При этом хозяину этих товаров, в случае отсутствия среди них запрещенных, давали возможность в течение 10 лет забрать 99% денежных средств от вырученных товаров.

Другой тенденцией развития таможенной системы было усовершенствование его региональной организации: были образованы таможенные округа. Акты законодательства сохранили факты изменения границ этих округов [10, с. 533].

Анализируя все выше изложенное можно прийти к выводам, что реформировании центрального аппарата управления повлияло и на структуру таможенных органов, подтолкнув их к усложнению организационной структуры, усилению линейной соподчиненности. Намелились интегративные процессы в сфере таможенного регулирования между Россией и рядом европейских стран (введение равных пошлин на товары, одинаковый перечень запрещенных к ввозу предметов). Российское таможенное законодательство официально было разделено на Европейское и Азиатское. Изменения, которые претерпело законодательство в данной сфере, позволяют нам говорить о таможенных органах, как одном из важнейших институтов государства.

1. Аграшенков, А.В. Таможенная служба в России в период модернизации: историко-правовой и политический аспекты / А.В. Аграшенков // Ученые записки Санкт-Петербургского филиала имени В.Б. Бобкова Российской таможенной академии. – 2005. – № 4. – С. 18-26.

2. Аграшенков, А.В. Таможенные уставы и тарифы – основа таможенного законодательства Российской империи в XIX в. / А.В. Аграшенков // Ученые записки Санкт-Петербургского филиала им. В.Б. Бобкова Российской таможенной академии. – 2004. – № 2 (22). – С. 59-66.

3. Балковая, В.Г. История российского таможенного законодательства: учеб. пособ. /В.Г. Балковая. – Владивосток: РИО Владивостокского филиала Российской таможенной академии, 2009. – 116 с.

4. Балковая, В.Г. Правовая база деятельности таможенных учреждений в Российской империи (XVIII вв.) / В.Г. Балковая // Закон и право. – 2012. – № 11. – С. 35-39.

5. Боков, К.И. Становление и развитие таможенного дела и таможенного законодательства в России в XIX – начале XX века: монография / К.И. Боков. – М.: Проспект, 2015. – 176 с.

6. Высочайше утвержденное учреждение Контрольного Таможенного управления по сухопутной западной границе, с приложением штатов оного от 17 июня 1812 г. // ПСЗРИ. Т. XXXII. № 25 146. С. 357-362.

7. О бытии всем заставам по Уральской линии под ведомством Оренбургской таможи: Именной указ, данный Сенату от 11 октября 1807 г. // ПСЗРИ. Т. 29. № 22644. С. 1298.

8. О примерном штате для Бухтарминской таможи: указ министра Коммерции от 6 марта 1803 г. // ПСЗРИ. Т. 27. № 20654. С. 492-493.

9. О продолжении на 25 лет дарованной городу Одессе льготы; об освобождении сего города навсегда от постол; об употреблении десятой части таможенных сборов для содержания гавани в Одессе: Именной указ, данный Сенату от 24 января 1802 г. // ПСЗРИ. Т. 27. № 20121. С. 25-27.

10. О разделении Оренбургского таможенного округа на Оренбургский и Сибирский: Именной указ, данный Сенату от 21 сентября 1824 г. // ПСЗРИ. Т. XXXIX. № 30 064. С. 533.

11. Об уничтожении контрольных таможен, застав и вообще Контрольного таможенного управления: Сенатский указ по положению комитета министров мая 15; от 15 июля 1815 г. // ПСЗРИ. Т. XXXIII. № 25 902. С. 243.

12. Об учреждении в Грузии таможенных застав, по переведении Моздокской таможенной заставы в прочнокопанную крепость: Именной указ, данный Сенату от 23 октября 1803 г. // ПСЗРИ. Т. 27. № 21002. С. 944-945.

13. Об учреждении Порто-франко в Одессе: манифест от 16 апреля 1817 г. // ПСЗРИ. Т. XXXIV. № 26 792. С. 208-211.

14. Об учреждении таможенного управления по Европейской торговле: манифест от 24 июня 1811 г. // ПСЗРИ. Т. XXXI. № 24 684. С. 681-685.

15. Таможенный устав по Азиатской торговле от 30 мая 1817 г. // ПСЗРИ. Т. XXXIV. № 26 894. С. 328-348.

16. Таможенный устав по Европейской торговле от 14 декабря 1819 г. // ПСЗРИ. Т. XXXVI. № 28 030. С. 417-500.