

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(**Н И У « Б е л Г У »**)

ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ
КАФЕДРА СОЦИАЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ (НА ПРИМЕРЕ БЕЛГОРОДСКОЙ
ТАМОЖНИ)**

Дипломная работа
студента очной формы обучения, группы 05001304
специальности 38.05.02 Таможенное дело
Наумова Игоря Александровича

Научный руководитель
канд. экон. наук, доцент
Шевченко Н. В.

Рецензент
Начальник отдела,
действительный государственный
советник 3-го класса
Астапов В. И.

БЕЛГОРОД 2018

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ		3
ГЛАВА 1.	ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АВТОТРАНСПОРТНОГО ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ	ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ 8
	1.1. Сущность и содержание автотранспортного обеспечения таможенных органов	8
	1.2. Характеристика нормативно-правовой базы автотранспортного обеспечения таможенных органов	22
ГЛАВА 2	ПРАКТИКА АВТОТРАНСПОРТНОГО БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ	ОРГАНИЗАЦИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ 34
	2.1. Анализ практики автотранспортного обеспечения Белгородской таможни	34
	2.2. Направления совершенствования автотранспортного обеспечения таможенных органов (на примере Белгородской таможни)	47
ЗАКЛЮЧЕНИЕ		57
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ		61
ПРИЛОЖЕНИЯ		69

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. В системе органов государственного управления внешнеэкономической деятельностью особая роль отводится таможенной службе, что обусловлено расширением масштабов обмена информацией, ростом финансовых и материальных потоков, связанных с внешнеэкономической деятельностью

Это повышает необходимость совершенствования таможенной инфраструктуры, в которой транспорт занимает одно из ведущих мест, так как он играет роль системообразующего фактора, являясь связующим звеном в функционировании таможенных органов. Именно эффективно организованное транспортное обеспечение помогает наладить связь и снабжение всех элементов структуры для организации бесперебойной работы. В свою очередь это требует от таможенных органов постоянно решать задачу по организации транспортного обслуживания, добиваясь снижения затрат и повышения эффективности.

Однако развитие транспортного обеспечения имеет ряд нерешенных проблем, среди которых можно выделить отсутствие четких теоретических и методологических положений, позволяющих оценить деятельность автотранспортного подразделения таможенного органа. Этот аспект находит лишь слабое отражение в системе показателей работы таможенной инфраструктуры и таможенного органа в целом. При этом практически не используются имеющиеся объективные возможности для снижения затрат на транспортное обеспечение.

На основании вышеизложенного очевидно, что научная разработка и применение на практике направлений совершенствования в организации автотранспортного обеспечения в таможенных органах приобретает особую актуальность.

Степень разработанности научной проблемы. Выбранная тема характеризуется сложностью и междисциплинарностью поисковых исследований. Разработка логистического подхода в сфере

автотранспортного обеспечения таможенных органов, с целью его расширения и рационализации, основывается на фундаментальных трудах по логистике отечественных и зарубежных исследователей. Главное различие в трудах отечественных и зарубежных авторов основывается на кардинально разных материально-технических, методологических и теоретических базах к устройству транспортного обеспечения в этих странах.

Среди отечественных исследователей, рассматривающих данную тему, следует отметить Х. А. Фасхиева¹, который в своей работе рассмотрел теоретические аспекты создания высокоэффективной международной автотранспортной системы, управляемой территориальными координационно-логистическими центрами.

Интерес вызывают исследования В. Н. Романова², предлагающий более тесно связать деятельность по транспортному обеспечению с общей логистической системой таможенных органов.

В работе М. В. Довженко³ подчеркивается возможность применения международных аспектов логистики к данной теме.

Также следует отметить работы А. Е. Эмировой, Ю. Н. Филатов, А. А. Тулуповой,⁴ которые в своих исследованиях рассматривали вопросы, связанные с особенностями развития и совершенствования таможенной инфраструктуры.

¹Фасхиев Х.А. Линейная автотранспортная система : сб. трудов конференции «Проблемы социально-экономического развития России». Уфа, 18 декабря 2015 года. С. 18-24.

²Романов В.Н. Совершенствование автотранспортного обеспечения логистической деятельности таможенного органа на приграничной территории: автореф. дисс. ... канд. экономич. наук: 08.00.05. Саратов, 2010.

³Довженко М.В. Международные аспекты транспортной логистики // Символ науки. 2017. № 3.

⁴Эмирова А.Е. Системный подход к развитию транспортно-таможенной инфраструктуры // Научные труды северо-западного института управления. 2016. № 4 (16); Филатов Ю.Н. Роль таможенной инфраструктуры в развитии внешнеэкономической деятельности региона // Экономика и управление. 2014. № 7; Тулупова А.А. Роль таможенной инфраструктуры в современном развитии таможенных органов российской федерации // Экономика и социум. 2017. № 4(35).

В свою очередь С. С. Илюхин, И. Н. Банных, Е. Р. Бепиев, А. В. Смолич.¹ рассматривают в своих трудах различные аспекты инфраструктуры таможенных органов, к которой также относится транспорт.

Вместе с тем вопросы транспортного обеспечения таможенного органа не нашли достаточного отражения в исследованиях специалистов и на практике применяются ограниченно. Не проработана задача снижения затрат на транспортное обеспечение таможенного органа. Параметры, по которым оценивается работа АТП ТО, не в полной мере соответствуют организации обслуживания движения материальных и сопутствующих потоков. Размещение транспортных средств в регионе ответственности таможенного органа осуществляется без должных обоснований

Проблемой исследования является противоречие между необходимостью повышения эффективности совершенствования транспортного обеспечения таможенных органов и недостаточным методологическим обоснованием системы оценки уровня автотранспортного обеспечения таможенных органов.

Объект исследования составляет управление инфраструктурой таможенного органа.

Предметом исследования является процесс автотранспортного обеспечения таможенных органов.

Цель исследования – разработка рекомендаций по совершенствованию автотранспортного обеспечения таможенных органов.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи**:

¹ Илюхин С.С. Перспективы взаимодействия таможенной и транспортно-логистической инфраструктур: экономический аспект // Вестник московского государственного областного университета. Серия: экономика. 2015. № 3; Банных И.Н. Таможенная инфраструктура и субъекты рынка околотаможенных услуг стран Евразийского экономического союза // Таможенная политика России. 2017. № 1(78); Бепиев Е.Р. Таможенная инфраструктура: проблемы функционирования // Интеллектуальный потенциал XXI века: ступени познания (сборник статей по материалам конференции). 2017; Смолич А.В. Факторы влияния на развитие таможенной инфраструктуры приграничных регионов // Проблемы экономики и менеджмента. 2013. № 11 (27).

1. Изучить теоретические основы автотранспортного обеспечения таможенных органов.
2. Рассмотреть нормативно-правовое обеспечение автотранспортного обеспечения таможенных органов
3. Проанализировать практику автотранспортного обеспечения Белгородской таможни.
4. Предложить направления совершенствования автотранспортного обеспечения таможенных органов.

В качестве **теоретико-методологической основы исследования** выступают основные положения системного подхода, которые были изложены в научных трудах Б. К. Плоткин, А. С. Янмаев, Г. П. Воронин¹. Анализ работ данных исследователей позволил разобраться в сущности логистики, логистических процессов, механизмов её регулирования, а также возможность более детального применения различных аспектов логистики к рационализации автотранспортного обеспечения таможенных органов.

Важную роль в проведении исследования играли **методы** теоретического и эмпирического исследования, такие как анализ, наблюдение, а также различные статистические методы исследования.

Эмпирическая база исследования представлена федеральным законодательством в области автотранспортного обеспечения таможенных органов, в том числе приказы, распоряжения и постановления.²

¹ Плоткин Б.А. Синергетический эффект логистики: синергизм в логистике // Современные аспекты экономики. 2013. № 10 (182); Янмаев А.С. Развитие международной логистики и ее взаимосвязь с другими видами логистики // Международный студенческий научный вестник. 2014. № 4; Воронин Г.П. Качество логистики - логистика качества // Логистика. 2014. № 12 (97).

² Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения: 11.02.2018); Об утверждении Положения о порядке планирования, организации и схеме материально-технического обеспечения таможенных органов Российской Федерации: приказ ФТС России от 6 октября 2009 года № 1844 (ред. от 18 апреля 2011 года). Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Кодекс». URL: <http://docs.cntd.ru/document/902179848> (дата обращения: 11.02.2018); О Концепции реализации государственной политики в сфере обустройства государственной границы

Научно-практическая значимость исследования состоит в том, что его результаты могут быть использованы таможенными органами Российской Федерации при осуществлении разработки и изменений в системе материально-технического обеспечения таможенных органов.

Структура дипломной работы состоит из введения, двух глав, заключения, списка источников и литературы, а также приложений.

Российской Федерации: Распоряжение Правительства РФ от 11 сентября 2008 года № 1309-Р // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_80001/ (дата обращения: 11.02.2018); О правилах дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090 (ред. от 13 февраля 2018) года // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/ (дата обращения: 11.02.2018).

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АВТОТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ

1.1. Сущность и содержание автотранспортного обеспечения таможенных органов

Без эффективной деятельности органов исполнительной власти, регламентирующих и реализующих таможенные правоотношения, невозможна активизация внешнеторговых связей экономики. Данную деятельность исполняет единая система таможенных органов, которые, относясь к исполнительной власти, имеют конкретные цели формирования, осуществляют государственные исполнительно-распорядительные функции, наделены определенной компетенцией, образуются вышестоящими органами управления, подотчетны и подконтрольны им и ответственны за свою деятельность перед государством и гражданами.

В соответствии со ст. 351 ТК ЕАЭС «Таможенные органы в пределах своей компетенции обеспечивают на таможенной территории Союза выполнение следующих задач:

1. Защита национальной безопасности государств-членов, жизни и здоровья человека, животного и растительного мира, окружающей среды;
2. Создание условий для ускорения и упрощения перемещения товаров через таможенную границу Союза;
3. Обеспечение исполнения международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования, иных международных договоров и актов, составляющих право Союза, законодательства государств-членов о таможенном регулировании, а также законодательства государств-членов, контроль за соблюдением которого возложен на таможенные органы»¹.
Также, в целях обеспечения выполнения вышеописанных задач таможенные органы в пределах своей компетенции выполняют следующие функции:

¹ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения: 11.02.2018).

1. «Совершение таможенных операций и проведение таможенного контроля, в том числе в рамках оказания взаимной административной помощи;
2. Взимание таможенных платежей, а также специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, контроль правильности их исчисления и своевременности уплаты, возврат (зачет) и принятие мер по их принудительному взысканию;
3. Обеспечение соблюдения мер таможенно-тарифного регулирования, запретов и ограничений, мер защиты внутреннего рынка в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Союза;
4. Противодействие легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма при проведении таможенного контроля за перемещением через таможенную границу Союза наличных денежных средств и (или) денежных инструментов;
5. Предупреждение, выявление и пресечение преступлений и административных правонарушений;
6. Защита прав на объекты интеллектуальной собственности на таможенной территории Союза;
7. Ведение таможенной статистики;
8. Осуществление экспортного, радиационного и иных видов государственного контроля (надзора) в соответствии с законодательством государств-членов»¹.

Помимо этого следует отметить, что таможенные органы представляют собой единую иерархичную систему, в которую входят:

1. «Федеральная таможенная служба (ФТС России);
2. Региональные таможенные управления (РТУ);
3. Таможни;

¹ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения: 11.02.2018).

4. Таможенные посты»¹.

Обеспечение автотранспортными средствами таможенных органов осуществляется централизованно на основании ежегодно утверждаемого Плана приобретения, разработка и контроль исполнения которого возложены на ГУТО. Это означает, что РТУ, а также иные элементы структуры, представляют в ГУТО годовую заявку в форме сводной заявки подчиненных таможенных органов Российской Федерации «с указанием количества техники. Одновременно с заявкой на приобретение автотранспортных средств представляется заявка по расходам на их эксплуатацию, включая распределение объемов необходимого финансирования в соответствии с бюджетной классификацией Российской Федерации»².

Важным остается тот факт, что автомобильный транспорт, как средство достижения цели, поставленной перед таможенными органами, является частью их инфраструктуры. Каждый элемент таможенной инфраструктуры определяется как равноправный, так как каждый отдельно взятый фрагмент выполняет свои задачи и функции для обеспечения бесперебойной и четко организованной работы таможенных органов.

В целом под таможенной инфраструктурой понимаются «стационарные технические средства таможенного контроля, таможенные лаборатории, склады временного хранения и таможенные склады, учрежденные таможенными органами, а также административные здания,

¹ О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ (ред. от 29 декабря 2017 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_107181/ (дата обращения: 26.01.2018).

² Об утверждении Положения о порядке планирования, организации и схеме материально-технического обеспечения таможенных органов Российской Федерации: приказ ФТС России от 6 октября 2009 года № 1844 (ред. от 18 апреля 2011 года). Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Кодекс». URL: <http://docs.cntd.ru/document/902179848> (дата обращения: 11.02.2018).

информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети, сети связи, вычислительные центры таможенных органов»¹.

От того, насколько верно отстроена таможенная инфраструктура под текущие условия функционирования внешнеэкономической деятельности, есть ли в ней достаточный потенциал и резервные мощности, зависят такие важнейшие показатели, как пропускная способность таможенных пунктов, эффективность экспортно-импортных операций, уровень правонарушений и коррупции на таможне, финансовые поступления в бюджет от таможенных сборов и пошлин и многое другое. Именно это и определяет важность рационализации обеспечения таможенной инфраструктуры.

Объектами таможенной инфраструктуры выступают: «здание (строение, сооружение) и прилегающая к нему территория, транспортное средство, место (зона) таможенного оформления (контроля), отдельно расположенное помещение, площадка или другой объект, имеющий экономическую и иную значимость для таможенного органа и подлежащий защите от противоправных посягательств»².

Анализ таможенной инфраструктуры предполагает выделение объектов, которые условно можно разделить на три большие группы³.

К первой группе относятся объекты, которые являются основой функционирования таможенных органов, позволяющие организовывать и реализовывать их основные функции. Это материально техническая база таможенных органов:

¹ О направлении Концепции (вместе с «Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации»): письмо ФТС России от 21 августа 2009 года № 21-50/39656 // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_91304/ (дата обращения: 26.01.2018).

² Об утверждении Инструкции по организации пропускного и внутриобъектового режимов на объектах таможенной инфраструктуры: приказ ФТС России от 20 июня 2012 года № 1212. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Кодекс». URL: <http://docs.cntd.ru/document/902011861> (дата обращения 12.02.2018).

³ Бепиев Е.Р. Таможенная инфраструктура: проблемы функционирования // Интеллектуальный потенциал XXI века: ступени познания (сборник статей по материалам конференции). 2017. С. 2.

1. Административные здания;
2. Пункты пропуска и перехода;
3. Таможенные склады;
4. Склад временного хранения;
5. Таможенный представитель;
6. Таможенный перевозчик;
7. Магазины беспошлинной торговли;
8. Транспортные средства;
9. Зоны таможенного контроля на вокзалах, в аэропортах и т.д.

Ко второй группе относятся системы, средства и виды деятельности, обеспечивающие осуществление таможенных процедур, передачу информации о ходе этого процесса и полученных результатах:

1. Технические средства таможенного контроля;
2. Технические средства таможенной экспертизы;
3. Единая автоматизированная информационная система (ЕАИС) ФТС России;
4. Системы контроля за нарушением таможенных процедур и т.д.

В следующую группу входит социальная инфраструктура, необходимая для воспроизводства и развития деятельности кадров таможенных органов и сторонних организаций. Данная группа призвана удовлетворить потребности непромышленного типа в целях повышения общего уровня развития таможенной службы:

1. Учебные заведения и центры;
2. Службы жилищно-бытового обслуживания;
3. Службы здравоохранения и т.д.

Исходя из темы дипломной работы следует выделить такой объект таможенной инфраструктуры как «транспортные средства».

В соответствии с федеральным законодательством транспортные средства представляют собой «устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или

оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами»¹ и включающие в себя:

1. «Транспортные средства автомобильного транспорта, используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу либо используемые для перевозки опасных грузов, на осуществление которой требуется специальное разрешение;

2. Воздушные суда коммерческой гражданской авиации.

3. Воздушные суда авиации общего назначения, определяемые Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

4. Суда, используемые в целях торгового мореплавания (морские суда), за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, а также искусственных установок и сооружений, которые созданы на основе морских плавучих платформ.

5. Суда, используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров, за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, и (или) для перевозки грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке

¹ О транспортной безопасности : федер. закон от 9 февраля 2007 года №16-ФЗ (ред. от 6 июля 2016 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 16.01.2018).

государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

6. Железнодорожный подвижной состав, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

7. Транспортные средства городского наземного электрического транспорта».¹

Указанные транспортные средства входят в состав транспортного комплекса, который рассматривается как совокупность объектов и субъектов транспортной инфраструктуры. Следует отметить, значительную часть транспортных средств составляет автомобильный транспорт, который рассматривается как вид транспорта, реализующий своё функционирование по безрельсовым путям с использованием колесного основания.

Общетеоретическое понятие предполагает рассмотрение автотранспорта как вид транспорта для перевозки пассажиров и грузов на

¹ О транспортной безопасности : федер. закон от 9 февраля 2007 года №16-ФЗ (ред. от 6 июля 2016 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 16.01.2018).

короткие и средние расстояния, что не отменяет эффективность перевозок также и на дальние расстояния.

Для характеристики автомобильного транспорта необходимо выделить их особенности и достоинства, к числу которых относятся:

- маневренность и большая подвижность, мобильность;
- доставка грузов или пассажиров «от двери до двери» без дополнительных перегрузок или пересадок в пути следования;
- автономность движения транспортного средства;
- высокая скорость доставки;
- широкая сфера применения по территориальному признаку, видам груза и системам сообщения;
- более короткий путь следования по сравнению с естественными путями водного транспорта.

К относительным недостаткам автомобильного транспорта следует отнести:

- большую себестоимость;
- большую топливозергоемкость, металлоемкость;
- низкую производительность единицы подвижного состава
- наибольшую трудоемкость;
- загрязнение окружающей среды¹.

Существует множество классификаций автомобильного транспорта, в том числе в зависимости от типов двигателя, назначения, конструкции и т.д.

Наиболее соответствует задачам, решаемым в дипломном исследовании, следующая классификация:

1. Легковой автомобиль – полной массой не более 3500 кг для перевозки пассажиров (от 1 до 8, не включая водителя) и багажа. Легковые автомобили выпускаются с закрытыми кузовами

¹ Мейер Л. Е. Средства транспорта: учебное пособие. Калининград. 2013. С. 18.

(седан, лимузин, купе, хетчбэк, универсал, фургон и микроавтобус) и с кузовами, верх которых убирается (кабриолет, родстер, ландо и фаэтон).

2. Грузовой автомобиль (грузовик) – автомобиль для перевозки грузов. На грузовых шасси выпускают также автомобили специализированного и специального назначения.

3. Автомобиль особо большой грузоподъёмности, фура – автомобиль, автопоезд или другое автотранспортное средство, нагрузки на ось которого превышают 120 кН (12 тонн силы), а габарит по ширине — более 2,5 м.

4. Автомобиль повышенной проходимости – легковой или грузовой автомобиль с приводом более чем на одну ось (или с ведущей одной осью, но возможностью блокировки осевого дифференциала), приспособленный для передвижения вне дорог с твёрдым покрытием. Автомобили повышенной проходимости оснащают трансмиссиями с расширенным диапазоном передаточных чисел, а также шинами со специальным рисунком протектора, часто с централизованной регулировкой давления в шинах и прочими техническими особенностями.

5. Внедорожник – легковой автомобиль, приспособленный для передвижения по дорогам всех типов, в том числе без твердого покрытия (грунтовым и полевым). Внедорожники обычно характеризуются приводом на все колёса, повышенным клиренсом.

6. Пикап – грузопассажирская модификация на базе легкового автомобиля или внедорожника с открытой платформой с задним откидным бортом. Грузоподъёмность от 150 до 4500 кг.

7. Автобус – автомобиль для перевозки более 8 пассажиров, не являющийся троллейбусом¹.

Автотранспортные средства выполняют функции, такие как:

– удовлетворение потребности в грузовых и пассажирских перевозках;

¹ Малкин В. С. Основы эксплуатации и ремонта автомобилей. Ростов-на-Дону, 2015. С. 85.

- установление стабильных транспортных связей;
- поддержание работоспособности элементов, связанных транспортными путями.

Автомобильный транспорт занимает особое место в обеспечения функционирования таможенных органов.

Обеспечением является взаимосвязанная совокупность действий по предоставлению объекту необходимых ресурсов. Рассматривая обеспечения с точки зрения автотранспортного отдела, можно сделать вывод о том, что данное структурное подразделение таможни занимается предоставлением транспортных услуг для определенных целей таможенных органов.

Главной целью автотранспортного обеспечения является удовлетворение потребности таможенных органов в соответствии с возложенными на них задачами при рациональном использовании имеющихся финансовых, материальных и других ресурсов, а также обеспечение безопасности дорожного движения и предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Автотранспортное обеспечение осуществляется за счёт автопарка, числящегося в базе автотранспортного отдела, работников и государственных гражданских служащих, выполняющих свои обязанности в соответствии с установленными и нормами. Отдел выполняет свои функции и задачи по установленным нормативами, отклонение от которых недопустимо.

В целях организации эффективной работы автотранспорта таможенных органов необходимо поддерживать его технически исправное состояние комплексом воздействий, которые в зависимости от некоторых факторов условно можно разделить на две группы¹.

К первой группе относятся воздействия, направленные на поддержание агрегатов, механизмов и узлов автомобиля в работоспособном состоянии в течение наибольшего периода эксплуатации.

¹ Власов М. В. Техническое обслуживание и ремонт автомобилей. М., 2014. С. 107.

Вторая группа связана с воздействиями, направленными на восстановление утраченной работоспособности агрегатов, механизмов и узлов автомобиля.

Комплекс мероприятий первой группы является профилактическим, а второй – более объемный перечень работ по ремонту.

В Российской Федерации принята планово-предупредительная система технического обслуживания и ремонта автомобилей, принципиальные основы которой отражены в «Положении о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта»¹. Данной системы придерживаются также и таможенные органы. Ее сущность состоит в том, что техническое обслуживание осуществляется по плану, а ремонт – по потребности.

Техническим обслуживанием является комплекс технологических операций и организационных действий по поддержанию работоспособности или исправности объекта и включает следующие виды работ:

- уборочно-моечные;
- контрольно-диагностические;
- крепежные, смазочные, заправочные, регулировочные, электротехническое и другие работы, выполняемые, как правило, без разборки агрегатов и снятия с автомобиля отдельных узлов и механизмов.

Если при техническом обслуживании нельзя убедиться в полной исправности отдельных узлов, то их следует снимать с автомобиля для контроля на специальных стендах и приборах.

По периодичности, перечню и трудоемкости выполняемых работ техническое обслуживание согласно действующему данному Положению²

¹ Положение О техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта : утверждено Министерством автомобильного транспорта РСФСР от 20 сентября 1984 года. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_67246/ (дата обращения: 12.02.2018)

² Там же.

подразделяется на следующие виды: ежедневное (ЕО), первое (ТО-1), второе (ТО-2) и сезонное (СО) технические обслуживания.

Положением предусматривается два вида ремонта автомобилей и его агрегатов: текущий ремонт (ТР), выполняемый в автотранспортных предприятиях, и капитальный ремонт (КР), выполняемый на специализированных предприятиях.

Каждый вид технического обслуживания (ТО) включает строго установленный перечень (номенклатуру) работ (операций), которые должны быть выполнены. Эти операции делятся на две составные части: контрольную и исполнительскую¹.

Контрольная часть (диагностическая) операций ТО является обязательной, а исполнительская часть выполняется по потребности. Это значительно сокращает материальные и трудовые затраты при ТО подвижного состава.

Диагностика является частью технологического процесса технического обслуживания (ТО) и текущего ремонта (ТР) автомобилей, обеспечивая получение исходной информации о техническом состоянии автомобиля. Диагностика автомобилей характеризуется назначением и местом в технологическом процессе технического обслуживания и ремонта².

Важность данного вида транспорта подчёркивает выделение группы «Сооружения для ремонта и эксплуатации автомобильного транспорта» в классификации объектов инфраструктуры в соответствии с практическим подходом, которая включает в себя:

1. Бокс для хранения автотранспорта;
2. Мойка для автотранспорта;
3. Мастерские для ремонта автотранспорта;

¹ Положение О техническом обслуживании и ремонте подвижного Состава автомобильного транспорта: утверждено Министерством автомобильного Транспорта РСФСР 20 сентября 1984 года. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_67246/ (дата обращения: 12.02.2018)

² Там же.

4. Профилакторий для автотранспорта;
5. Теплая стоянка для автотранспорта;
6. Участок техобслуживания и ремонта автотранспорта (УТОР)¹.

Также при осуществлении своей деятельности в обязательном порядке таможенными органами должен проводиться предрейсовый осмотр транспортных средств. Автомобиль проверяют на неисправности:

1. Тормозной системы;
2. Рулевого управления;
3. Световых приборов (фары, поворотники, и т.д.);
4. Стеклоочистительных приборов;
5. Колес, шин;
6. Двигателя;
7. Тахографа;
8. Звуковых сигналов и других элементов.

Механик, который проводит технический осмотр, должен вести учет прохождения предрейсового контроля.

Проведение своевременных работ по поддержанию рабочего состояния автомобильного транспорта таможенных органов является важным звеном его функционирования, в частности обеспечивает безопасность при реализации функций.

Также следует отметить, что автотранспорт таможенных органов должен храниться в помещениях (отапливаемых и неотапливаемых), под навесами или на открытых площадках. При этом должны соблюдаться следующие условия:²

1. Автомобили, которые должны быть всегда готовы к немедленному выезду, следует хранить в отапливаемых помещениях или в условиях, когда обеспечен немедленный и безотказный пуск двигателя;

¹ Чернышев Л.А. Инфраструктура муниципальных образований. М., 2013. С. 123.

² Об утверждении межотраслевых правил по охране труда на автомобильном транспорте : Постановление Минтруда Рос. Федерации от 12 мая 2003 года № 28 // Российская газета. – 2003. – 4 ноября.

2. Легковые автомобили следует хранить в помещениях и только при их отсутствии – под навесом;

3. Автоцистерны для перевозки жидкого топлива должны храниться на открытых площадках, под навесами или в изолированных помещениях одноэтажных зданий, имеющих непосредственный выезд наружу;

Любой из способов хранения автомобилей должен обеспечивать сохранность их механизмов и безотказность работы в холодный период года. Для этой цели в местах, где этого требуют климатические условия, при хранении автомобилей на открытых площадках, под навесом или в неотапливаемых помещениях должно быть предусмотрено оборудование для разогрева или подогрева автомобильных двигателей.

Расстановка автомобилей на стоянках может быть: с внутренним проездом, с непосредственным выездом и прямоточная.

Помимо хранения транспортных средств необходима организация складского хозяйства, заключающаяся в комплексе складов и обслуживающего персонала, осуществляющего прием материальных ресурсов, их размещение, хранение, учет и проверку состояния.

Производственные запасы материалов и запасных частей хранят в специально оборудованных складах, и от того, насколько правильно осуществляется работа, зависит бесперебойность обеспечения процесса производства всеми необходимыми материальными средствами. Правильное хранение позволяет эффективно выявлять сверхнормативные запасы и избегать потерь¹.

Основные задачи работников складов:

- рациональная организация хранения материальных ценностей, исключая или уменьшающая естественную убыль и снижение качества.
- подготовка запасных частей и материалов для нужд производства.

¹ Степанов Т.А. Организационные аспекты управления складским хозяйством : сб. трудов конференции «Проблемы развития современной науки». Уфа, 1 декабря 2015 года. С. 254-256.

- своевременное выявление излишних материальных ценностей и принятие мер к их реализации.
- своевременное информирование диспетчерского пункта комплекса подготовки производства о снижении уровня запасов или отсутствии запасных частей.
- содействие правильному расходу материалов согласно утвержденным нормам.
- организация учета материальных ценностей.
- внедрение средств механизации при переработке грузов и осуществление учета.

Склады должны обеспечивать сохранность материальных ценностей (не допускать старения и окисления материалов и т.п.), пожарную безопасность, нормальные санитарно-гигиенические условия для работников. Поэтому в соответствии с физическими, химическими и другими качествами хранимых материальных ценностей выбирается конструкция хранилища, устанавливаются наиболее рациональные параметры хранения (температура на складе, влажность воздуха, освещенность, воздухообмен и т.д.).

Таким образом, автотранспортное обеспечение является сложным процессом, который осуществляет взаимосвязь всех элементов таможенной инфраструктуры.

1.2. Характеристика нормативно-правовой базы автотранспортного обеспечения таможенных органов

Деятельность таможенных органов обеспечивается в большей части за счёт нормативно-правового обеспечения, которое регулируется все основные процессы и явления, включающего в себя целый спектр работа по разработке и внедрению правовой базы, нормативно-правовой документации, необходимой для обеспечения всей структуры «правилами» ведения своей деятельности.

Нормативно-правовой базой автотранспортного обеспечения таможенных органов на современном этапе являются следующие нормативно-правовые акты:

1. Распоряжение Правительства РФ «О Концепции реализации государственной политики в сфере обустройства государственной границы Российской Федерации»¹.

2. Приказ ФТС России «Об утверждении Положения о порядке планирования, организации и схеме материально-технического обеспечения таможенных органов Российской Федерации»².

3. Письмо ФТС России «О направлении Концепции»³ (вместе с «Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации»).

4. Распоряжение Правительства РФ «О Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»⁴.

5. Федеральный закон «О службе в таможенных органах Российской Федерации»⁵.

¹ О Концепции реализации государственной политики в сфере обустройства государственной границы Российской Федерации : Распоряжение Правительства РФ от 11 сентября 2008 года № 1309-Р // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_80001/ (дата обращения: 11.02.2018).

² Об утверждении Положения о порядке планирования, организации и схеме материально-технического обеспечения таможенных органов Российской Федерации: приказ ФТС России от 6 октября 2009 года № 1844 (ред. от 18 апреля 2011 года). Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Кодекс». URL: <http://docs.cntd.ru/document/902179848> (дата обращения: 11.02.2018).

³ О направлении Концепции (вместе с «Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации») : письмо ФТС России от 21 августа 2009 года № 21-50/39656 // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_91304/ (дата обращения: 11.02.2018).

⁴ О транспортной стратегии Российской Федерации : Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-Р (ред. от 12 мая 2018 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_91304/ (дата обращения: 11.02.2018).

⁵ О службе в таможенных органах Российской Федерации : федер. закон от 21 июля 1997 года № 114-ФЗ (ред. от 1 июля 2017 года) // Опубликован на сайте

6. Федеральный закон «О государственной гражданской службе Российской Федерации»¹.

7. Приказ ФТС России «Об утверждении типовых положений о подразделениях тылового обеспечения таможенных органов»².

8. Федеральный закон «О транспортной безопасности»³.

9. Постановление Правительства РФ «О Правилах дорожного движения»⁴.

10. «Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта»⁵ (утв. Минавтотрансом РСФСР 20.09.1984)

Особого внимания заслуживает Распоряжение Правительства РФ от 11.09.2008 № 1309-Р «О Концепции реализации государственной политики в сфере обустройства государственной границы Российской Федерации»⁶.

справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_15264/ (дата обращения: 11.02.2018).

¹ О государственной гражданской службе Российской Федерации : федер. закон от 27 июля 2004 года № 79-ФЗ (ред. от 28 декабря 2017 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_48601/ (дата обращения: 11.02.2018).

² Об утверждении типовых положений о подразделениях тылового обеспечения таможенных органов : приказ ФТС России от 2 ноября 2015 года № 2225. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Кодекс». URL: <http://docs.cntd.ru/document/420343009> (дата обращения: 11.02.2018).

³ О транспортной безопасности : федер. закон от от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ (ред. от 6 июля 2016 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 11.02.2018).

⁴ О правилах дорожного движения : Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090 (ред. от 13 февраля 2018) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/ (дата обращения: 11.02.2018).

⁵ Положение О техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта : утверждено Министерством автомобильного Транспорта РСФСР 20 сентября 1984 года. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_67246/ (дата обращения: 11.02.2018).

⁶ О Концепции реализации государственной политики в сфере обустройства государственной границы Российской Федерации : Распоряжение Правительства РФ от 11 сентября 2008 года № 1309-Р // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_80001/ (дата обращения: 11.02.2018).

Данная Концепция раскрывает основные проблемы, цели, приоритетные задачи и основные механизмы реализации государственной политики в сфере обустройства государственной границы Российской Федерации на перспективу, а также этапы реализации Концепции и ожидаемые результаты.

Автотранспортное обеспечение является важным сегментом в обустройстве государственной границы РФ, поскольку именно за счёт транспорта и рационального обеспечения им возможно снабжение приграничных сооружений всеми необходимыми ресурсами. Данный вывод подтверждается тем, что в вышеописанной Концепции одной из задач, посредством решения которых осуществляется обустройство государственной границы, является развитие материально-технической базы, в том числе и транспортной инфраструктуры.

Для осуществления своевременного и качественного исполнения своих функций и обязанностей по автотранспортному обеспечению таможенные органы должны, в зависимости от необходимости, поддерживать в надлежащем состоянии материально-техническую базу.

Данный вопрос регулируется Приказом ФТС России от 6 октября 2009 года № 1844 (ред. от 18 апреля 2011) «Об утверждении Положения о порядке планирования, организации и схеме материально-технического обеспечения таможенных органов Российской Федерации»¹, в котором определяется порядок планирования, организация и схема материально-технического обеспечения структурных подразделений центрального аппарата Федеральной таможенной службы, региональных таможенных управлений (далее - РТУ), в том числе специализированных РТУ, таможен, таможенных.

¹ Об утверждении Положения о порядке планирования, организации и схеме материально-технического обеспечения таможенных органов Российской Федерации : приказ ФТС России от 6 октября 2009 года № 1844 (ред. от 18 апреля 2011 года). Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Кодекс». URL: <http://docs.cntd.ru/document/902179848> (дата обращения: 11.02.2018).

Также в Положении установлено, что «потребность в автотранспортных средствах, специальном автотранспорте и подъемно-транспортном оборудовании представляется в ГУТО в составе сводной годовой заявки с указанием количества техники, приобретаемой в централизованном и децентрализованном порядке. Одновременно с заявкой на приобретение автотранспортных средств представляется заявка по расходам на их эксплуатацию, включая распределение объемов необходимого финансирования в соответствии с бюджетной классификацией Российской Федерации»¹.

Далее следует рассмотреть «Концепцию таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации», направленную письмом ФТС России от 21 августа 2009 № 21-50/39656 «О направлении Концепции»². В ней даются четкие определения, которые в полной мере раскрывают смысл таких понятий как «таможенная инфраструктура», «транспортно-логистическая инфраструктура», «таможенно-логистическая инфраструктура».

Одной из основных задач данной Концепции является развитие таможенной и транспортно-логистической инфраструктур, важным элементом которых является также и транспортные средства таможенных органов.

Данная Концепция призвана согласовывать свои мероприятия с уже принятыми и разрабатываемыми концепциями и стратегиями, в частности, с описанной ранее «Концепцией реализации государственной политики в сфере обустройства государственной границы Российской Федерации», а

¹ Об утверждении Положения о порядке планирования, организации и схеме материально-технического обеспечения таможенных органов Российской Федерации : приказ ФТС России от 6 октября 2009 года № 1844 (ред. от 18 апреля 2011 года). Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Кодекс». URL: <http://docs.cntd.ru/document/902179848> (дата обращения: 11.02.2018).

² О направлении Концепции (вместе с «Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации») : письмо ФТС России от 21 августа 2009 года № 21-50/39656 // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_91304/ (дата обращения: 11.02.2018).

также с «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года»¹, которая будет рассмотрена ниже.

Стратегической целью «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» является удовлетворение потребностей к инновационному развитию экономики и общества в современных, качественных и доступных транспортных услугах. Достижение данной цели призвано быть реализованным путём развития всей без исключения транспортной системы, достижения высочайшего уровня развития техники и технологий, концентрация внимания на множестве системообразующих элементов и т.д.

Данная стратегия напрямую влияет также на развитие таможенных структур, так как от развитой транспортной системы будет зависеть и развитие прилегающих к ней элементов, которые в свою очередь дадут толчок для всеобъемлющего развития социально-экономической сферы. В свою очередь автотранспортное обеспечение таможенных органов станет более рациональным, менее затратным, что приведет к росту эффективности этого элемента таможенной деятельности.

Также важно отметить федеральные законы, описывающие порядок прохождения службы в таможенных органах, права и обязанности сотрудников и их правовое положение, так как они являются ключевыми правовыми актами, регламентирующими работу государственных гражданских служащих и сотрудников таможенных органов

К их числу относится федеральный закон от 21 июля 1997 № 114-ФЗ (ред. от 1 июля 2017) «О службе в таможенных органах Российской Федерации»², в котором определяется:

¹ О транспортной стратегии Российской Федерации : Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-Р (ред. от 12 мая 2018 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_91304/ (дата обращения: 11.02.2018).

² О службе в таможенных органах Российской Федерации : федер. закон от 21 июля 1997 года № 114-ФЗ (ред. от 1 июля 2017 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_15264/ (дата обращения: 11.02.2018).

1. Порядок поступления на службу в таможенные органы;
2. Порядок присвоения специальных званий;
3. Порядок прохождения и условия службы в таможенных органах;
4. Порядок прекращения службы в таможенных органах.

Ещё 1 нормативно-правовым актом, затрагивающим этот вопрос, является федеральный закон от 27 июля 2004 № 79-ФЗ (ред. от 28 декабря 2017) «О государственной гражданской службе Российской Федерации»¹. Предметом регулирования данного закона являются отношения, возникающие в связи с поступлением, прохождением и прекращением государственной гражданской службы Российской Федерации, а также определение правового статуса этой категории лиц.

В соответствии с данным нормативно-правовым актом следует выделить определение государственной гражданской службы Российской Федерации, представляющей собой «вид государственной службы, представляющей собой профессиональную служебную деятельность граждан Российской Федерации на должностях государственной гражданской службы Российской Федерации по обеспечению исполнения полномочий федеральных государственных органов, государственных органов субъектов Российской Федерации, лиц, замещающих государственные должности Российской Федерации, и лиц, замещающих государственные должности субъектов Российской Федерации»².

Также в федеральном законе установлено, что государственная гражданская служба Российской Федерации подразделяется на федеральную государственную гражданскую службу и государственную гражданскую службу субъектов Российской Федерации.

Помимо этого закреплено, что государственными должностями Российской Федерации и государственными должностями субъектов

¹ О государственной гражданской службе Российской Федерации : федер. закон от 27 июля 2004 года № 79-ФЗ (ред. от 28 декабря 2017 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_48601/ (дата обращения: 11.02.2018).

² Там же.

Российской Федерации являются «должности, устанавливаемые Конституцией Российской Федерации, федеральными законами для непосредственного исполнения полномочий федеральных государственных органов, и должности, устанавливаемые конституциями (уставами), законами субъектов Российской Федерации для непосредственного исполнения полномочий государственных органов субъектов Российской Федерации»¹;

Следующий нормативно-правовой акт, который оказывает непосредственное влияние на автотранспортное обеспечение таможенных органов – Приказ ФТС России от 02 ноября 2015 № 2225 (ред. от 02 марта 2017) «Об утверждении типовых положений о подразделениях тылового обеспечения таможенных органов»². Данным приказом утверждено типовое положение «Об автотранспортном подразделении тыловой службы Регионального таможенного управления», закрепляющее в себе то, что автотранспортное подразделение является структурным подразделением тыловой службы, что влечет за собой полное подчинение и отчетность перед тыловой службой.

В данном положении отражено:

- общие положения, касающиеся автотранспортного подразделения (иерархия подчинения, непосредственное руководство, условия построения работы подразделения и т.д.);
- задачи подразделения;
- функции подразделения;
- права подразделения;
- заключительные положения, отражающие роль начальника подразделения.

¹ О государственной гражданской службе Российской Федерации : федер. закон от 27 июля 2004 года № 79-ФЗ (ред. от 28 декабря 2017 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_48601/ (дата обращения: 11.02.2018).

² Об утверждении типовых положений о подразделениях тылового обеспечения таможенных органов : приказ ФТС России от 2 ноября 2015 года № 2225 (ред. от 11 марта 2017 года). Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Кодекс». URL: <http://docs.cntd.ru/document/420343009> (дата обращения: 11.02.2018).

Целью данного положения является полное описание деятельности подразделения, описание приведенных выше пунктов, дающих всеобъемлющее представление о деятельности и функционировании автотранспортного подразделения тыловой службы.

Нормативно-правовое регулирование автотранспортного обеспечения таможенных органов осуществляется с помощью не только нормативно-правовых актов таможенного назначения, а также документацией, носящей общий характер применения.

К числу таких относится федеральный закон от 9 февраля 2007 № 16-ФЗ (ред. от 6 июня 2016) «О транспортной безопасности»¹. В данном нормативно-правовом акте отражены понятия, затрагивающие сферу транспортной безопасности («уровень безопасности», «обеспечение транспортной безопасности» и т.д.), однако, помимо этого, даны ещё такие определения как «транспортные средства», «субъекты транспортной инфраструктуры», «транспортный комплекс», отмеченные в первом подразделе данной дипломной работы.

Его целью является устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

Под уровнем безопасности понимается «степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства»².

Важное место в соответствии с данным федеральным законом занимает обеспечение транспортной безопасности, под которой понимается «реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса,

¹ О транспортной безопасности : федер. закон от от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ (ред. от 6 июля 2016 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 11.02.2018).

² Там же.

соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства»¹, что является одной из главных задач при осуществлении своей деятельности автотранспортным отделом. В свою очередь актами незаконного вмешательства являются любые противоправные действия, а также бездействие, несущее потенциальную угрозу работе транспортного комплекса, которое может повлечь за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо иные последствия.

Поскольку автотранспортное подразделение осуществляет транспортные услуги, то данный федеральный закон напрямую влияет на их реализацию, поскольку транспортная безопасность является составным элементом любых манипуляций с подвижным составом любого вида транспорта.

Конечно, стоит отметить «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения», закрепленных в Постановлении Правительства РФ от 23 октября 1993 № 1090 (ред. от 13 февраля 2018) «О Правилах дорожного движения»². В положениях отражены условия допуска транспортных средств к эксплуатации, требования к техническому состоянию и перечень обязательного оснащения транспорта, а также причины запрета эксплуатации транспортных средств.

Помимо этого, хотелось бы обратить внимание на «Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта»³. Данный нормативно-правовой акт содержит в себе 2 части:

¹ О транспортной безопасности : федер. закон от от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ (ред. от 6 июля 2016 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 11.02.2018).

² О правилах дорожного движения : Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090 (ред. от 13 февраля 2018 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/ (дата обращения: 11.02.2018).

³ Положение О техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта : утверждено Министерством автомобильного Транспорта РСФСР 20 сентября 1984 года. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой

1. Содержит основы технического обслуживания и ремонта подвижного состава, определяет систему и техническую политику по данным вопросам на автомобильном транспорте; исходные нормативы, регламентирующие их; классификация условий эксплуатации и методы корректирования нормативов; принципы организации производства технического обслуживания и ремонта подвижного состава и другие основополагающие данные;

2. Содержит виды технического обслуживания и ремонта; периодичности технического обслуживания; перечни операций и трудоемкости; межремонтные пробеги; распределение трудоемкости по видам работ; химмотологическую карту и другие материалы, необходимые для планирования и организации технического обслуживания и ремонта.

Вышеописанное положение является очень важным, ведь оно содержит в себе всю информацию о техническом обслуживании и ремонте автотранспорта, который необходимо поддерживать в надлежащем состоянии во избежание непредвиденных ситуаций во время выполнения поставленных задач, а также для организации бесперебойного обеспечения таможенных органов транспортными услугами.

Подводя итог вышесказанному можно сделать следующие выводы:

Во-первых, автотранспортная база таможенных органов является частью таможенной инфраструктуры, относясь к важным функционирующим элементам. Это подтверждает то, что в существующую структуру объектов таможенной инфраструктуры, состоящей из 3-х условно выделенных групп, входят также транспортные средства. Следует выделить, что именно автотранспортные средства являются одним из звеньев, связывающих многие составные элементы инфраструктуры таможенных органов, посредством предоставления транспортных услуг и качественного выполнения своих функций.

Во-вторых, существует обширная нормативно-правовая база, отражающая основные компоненты работы данного элемента таможенной инфраструктуры, особенности функционирования и жизнедеятельности. Правовую базу, рассматриваемую в данной курсовой работе, составили акты, используемые только на территории Российской Федерации, так как автотранспортное обеспечение является так называемой внутренней деятельностью таможенных органов, лишь косвенно затрагивая внешние интересы государства.

В-третьих, многие нормативно-правовые акты являются актами общего применения, т.е. применяется не только в таможенной сфере, что отражает непосредственное влияние развития таможенных органов на социально-экономическую ситуацию в целом. Например, к числу таких относятся правила дорожного движения, являющиеся обязательными к использованию всеми без исключения участниками дорожного движения, а также федеральный закон «О транспортной безопасности»¹

¹ О транспортной безопасности : федер. закон от от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ (ред. от 6 июля 2016 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 11.02.2018).

ГЛАВА 2. ПРАКТИКА ОРГАНИЗАЦИИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ

2.1. Анализ практики автотранспортного обеспечения Белгородской таможни

В настоящее время Белгородская таможня является одной из крупнейших в Центральном регионе России. В зоне деятельности таможни находится граница с Украиной протяженностью 540,9 км, которая проходит через Харьковскую, Сумскую и Луганскую области.

Таможне непосредственно подчинено 11 таможенных постов и 3 отдела таможенного оформления и таможенного контроля с самостоятельным кодом в составе таможенных постов. В структуру таможни также входят 2 службы, 39 отделов и отделений, врачебный здравпункт.

За январь-февраль 2018 года в Белгородской таможне оформление экспортно-импортных поставок осуществляли 601 участник ВЭД, из них: 583 – юридические лица, 17 – физические. Вывозом товаров из региона занимались 202 участника ВЭД, ввозом – 469.

Таможенными постами Белгородской таможни по таможенным процедурам, учитываемым таможенной статистикой, за январь-февраль 2018 года оформлено 5569 декларации на товары, из них 5569 (100%) с применением электронной формы декларирования.

Общий объем грузов (вес нетто), оформленных таможенными постами Белгородской таможни в течение января-февраля 2018 года составил 2030,61 тыс. тонн.

В отчетном периоде года среди экспортных товаров наибольший удельный вес (по стоимости) имеют руды и концентраты железные (6,4% общего объема экспорта), черные металлы (81,06% общего объема экспорта), портландцемент (3% общего объема экспорта). Среди основных товарных групп импорта можно отметить черные металлы (38,12 % общего объема импорта), оборудование, механические устройства и их части (12,92% общего объема импорта).

В свою очередь реализация функций по автотранспортному обеспечению Белгородской таможни возложена на автотранспортный отдел, являющийся структурным подразделением таможни. Стоим отметить, что «Организационное, методическое руководство и контроль деятельности Отдела осуществляет тыловое управление вышестоящего органа, в компетенцию которого входят вопросы организации автотранспортного обеспечения, а в части выполнения задач и функций, возложенных на Отдел, - начальник таможни или заместитель начальника таможни курирующий тыловое обеспечение»¹.

Отдел в своей деятельности руководствуется Федеральным законодательством, а также Положением «об автотранспортном отделе таможни», в котором отмечается, что «непосредственное руководство деятельностью Отдела осуществляет начальник автотранспортного отдела, который подчиняется непосредственно начальнику таможни или заместителю начальника таможни курирующему тыловое обеспечение»².

Работа Подразделения строится на основе планов работы таможни и отдела, который утверждается начальников таможни, сочетания принципа единоначалия при решении вопросов служебной деятельности и персональной ответственности каждого должностного лица Отдела за состояние дел на порученном участке и за выполнение отдельных поручений.

Анализируя Положение следует выделить следующие задачи Отдела:

1. «Автотранспортное обеспечение деятельности таможни и таможенных постов (обеспечение автомобильной техникой и запасными частями к ней, горюче-смазочными материалами, осуществление пассажирских и грузовых перевозок).

2. Организация профилактической работы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и разработка мер по снижению

¹ Положение Об автотранспортном отделе таможни. Документ опубликован не был.

² Там же.

аварийности на автомобильном транспорте таможни, а также защита окружающей среды от вредного воздействия автомобильного транспорта.

3. Обеспечение таможни и таможенных постов материально-техническими средствами, необходимыми для эффективной работы технической базы, закрепленной за таможней.

4. Обеспечение рационального и эффективного расходования бюджетных средств, выделенных таможне на реализацию мероприятий по вопросам, отнесенным к компетенции Отдела;

5. Совершенствование форм и методов работы по направлениям деятельности Отдела. Подготовка предложений об укреплении материально-технической базы таможни и таможенных постов начальнику таможни или заместителю начальника таможни, курирующему тыловое обеспечение»¹.

Проводя качественный и количественный анализ состава автотранспортного отдела Белгородской таможни можно отметить, что численность работников составляет на 01.01.2018 г. 49 человек (см. таб. 1).

Таблица 1

Численность штата автотранспортного отдела Белгородской таможни

Наименование должности	Количество
Государственный гражданский служащий	3
Механик	2
Зав. складом/зав. хоз.	2
Водитель	42

Как можно заметить, основную группу работников составляют водители (86%), как основных исполнителей функций и задач автотранспортного обеспечения. Остальную часть штата составляют государственные гражданские служащие (6%), механики (4%), а также совмещенные должности заведующего складом и заведующего хозяйством (4%).

Проводя анализ функций, можно выделить основные направления работ по автотранспортному обеспечению.

¹ Положение Об автотранспортном отделе таможни. Документ опубликован не был.

Первым направлением деятельности является подготовка отчетности, а также справочной и аналитической информации и материалов о деятельности таможи по вопросам, отнесенным к компетенции Отдела, для представления в вышестоящий таможенный орган.

Отчетность и иные материалы имеют разную периодичность: ежемесячные (бухгалтерская отчетность, сбор путевых листов), квартальная (горюче-смазочные материалы), полугодовая (тех. обслуживание), годовая. Вся отчетность готовится главным таможенным инспектором.

Также Отделом проводится формирование потребности таможи и таможенных постов в бюджетных средствах, принятие участия в формировании сводной годовой заявки таможи и таможенных постов на материально-техническое оснащение, осуществление мер по оптимизации расходов и обеспечению эффективного использования бюджетных средств.

Выполнение данных мероприятий осуществляется непосредственно начальником Отдела, а также его заместителем. В конце каждого года начальник отдела, изучив отчетность и иные материалы, готовит сводную заявку на материально-техническое обеспечение, в которой отражены потребности в бюджетных средствах на нужды автотранспортного отдела. Далее, после распределения бюджетных средств, происходит их перераспределение и оптимизация, для наиболее эффективного использования

В рамках осуществления контроля за транспортными средствами осуществляет ведение базы данных об их наличии, состоянии и движении, а также потребности в пополнении парка технических средств.

Ведением базы данных, связанной с любой информацией об автотранспортных средствах, занимается главный таможенный инспектор. Данные обновляются по мере их поступления, а также отражаются во всех отчетах (в основном в полугодовых и годовых).

В распоряжении Белгородской таможни находится большое количество автотранспортных средств (см. табл. 2), выполняющие различные задачи и назначения, относящихся к различным категориям.

Таблица 2

Автотранспортная база Белгородской таможни

Тип	Количество					Старше 10-ти лет
	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.	2017г.	
Легковые	50	52	52	40	41	16
Автобусы	27	27	26	23	23	13
Грузовые	7	6	6	5	5	2
Специальные	8	8	8	8	8	3
Прочие	5	5	4	4	4	4
Всего	97	98	96	80	81	38

Рассматривая данные из таблицы 2, можно сделать выводы о том, что наибольшее число в общем объеме (~50%) транспорта имеют «легковые автомобили». В период с 2013 по 2015 гг. их количество почти не изменялось, однако в 2015 г. был произведен вывод из эксплуатации по техническим причинам 12-ти автомобилей. Долю приблизительно в 25% занимают «автобусы». Их количество за период с 2013 по 2017 гг. изменилась незначительно, и из эксплуатации было выведено 4 транспортных средства. Оставшиеся 25% техники разделены между «грузовыми», «специальными» и «прочими». Наибольшую долю здесь имеют «специальные» транспортные средства, количество которых за искомый период не изменялось, далее идут грузовые автомобили и прочие (вспомогательные).

Также стоит отметить, что число автотранспортных средств, выпущенных более 10-ти лет назад, составляет 47%, являясь почти половиной от общего количества.

В целом число автотранспортных средств Белгородской таможни сократилось с 97 единиц до 81. Наглядно данное изменение можно увидеть на рисунке 1.



Рис. 1. Количество автотранспортных средств

Помимо этого Отдел обязан четко выполнять мероприятия по организации выпуска на линию автотранспортных средств, находящихся на балансе таможни, в том числе их предрейсовый технический контроль, принимает участие в организации предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств и должностных лиц, использующих в служебных целях служебный транспорт, осуществляет контроль за их проведением.

В соответствии с данным элементом работы по автотранспортному обеспечению существует алгоритм действий, начальным звеном которого является первичный осмотр автотранспорта, заключающийся во внешнем осмотре на предмет явно заметных дефектов и повреждений. Далее следует получение путевого листа у диспетчера, в котором фиксируется вся важная информация, касающаяся автомобиля, водителя, маршрута, и т.д. На основе всех этих данных проводится контроль за использованием транспортного средства и эффективностью труда водителя. Следом водитель проходит предрейсовый медицинский осмотр (рассмотрение жалоб водителя, визуальный осмотр, измерение давления, пульса, температуры тела, выявление признаков опьянения, определение наличия психоактивных веществ, для определения процента алкоголя в крови применяют алкотестер). Помимо первичного осмотра также проводится осмотр транспортного

средства механиком, проверяющим автомобиль на неисправности тормозной системы, рулевого управления, световых приборов, стеклоочистительных приборов, колес, шин, двигателя, тахографа, звуковых сигналов, других элементов. Механик обязан вести учет прохождения предрейсового контроля. После данных мероприятий механик ставит свою подпись, тем самым давая разрешение водителю транспортного средства на выполнение рейса.

После проставления необходимых отметок диспетчером, медицинским служащим, механиком и самим водителем следует выполнение маршрута, после которого исполнитель обязан заполнить оставшиеся поля путевого листа, дожидаясь отметки механика о возвращении транспортного средства и сдать путевой лист диспетчеру.

Выполнение описанного алгоритма обязательно для всех водителей, совершающих рейсовые поездки. Без выполнения всех пунктов невозможен выезд автотранспорта с мест его парковки и, как следствие, выполнение своих задач.

Отчетность по путевым листам собирается ежемесячно, после чего сдается в бухгалтерию. Также ведется журнал, в котором отмечается время выезда/приезда водителя, тех. осмотра, хранящийся в Отделе.

Важным элементом является организация технического обслуживания, ремонт автотранспортных средств, находящихся на балансе таможни, а также их хранение.

Отдел осуществляет тех. обслуживание и ремонт автотранспортных средств по заключенным контрактам со станциями тех. обслуживания и ремонтными мастерскими, выигравшими торги на осуществление такой деятельности. Контракты могут быть заключены на любой период в зависимости от вида работы, их периодичности, объема и т.д.

Помимо этого, для выполнения функции Отдел обладает также развитой инфраструктурой (см. таб. 3), необходимой для проведения мелких ремонтных и обслуживающих работ, а также для хранения транспорта.

Инфраструктура автотранспортного отдела Белгородской таможни

Наименование объекта	Количество	Описание
Смотровая яма	3	Углубление в помещении, предназначенное для более детального осмотра транспортного средства
Подъемник	2	Грузоподъемная машина, предназначенная для перемещения объектов в специальных грузонесущих устройствах
Бокс для хранения автотранспорта	2	Помещение, предназначенное для нахождения в них транспортных средств
Мастерская для ремонта	2	Помещение, предназначенное для проведения ремонтных работ с транспортными средствами
Участок техобслуживания	2	Помещение, площадка, предназначенная для проведения мероприятий, связанных с техобслуживанием
Открытая стоянка	1	Площадка, предназначенная для хранения, парковки транспортных средств

Каждый объект оснащен необходимыми элементами для комфортной работы в них с целью организации более эффективной работы.

Также Отдел осуществляет метрологический контроль диагностических средств, приборов и оборудования также является

Все диагностические средства, находящиеся в эксплуатации Отдела, должны проходить проверку в соответствии со своими техническими требованиями с определенной периодичностью, также указанной в паспорте.

Это необходимо для того чтобы выяснить: продолжает ли оборудование работать исправно и точно, указывая на исправность техники или наоборот, либо ему необходимо ремонт/замена.

Следует отметить, что силами отдела проводятся мероприятия по обеспечению сохранности материально-технических средств по номенклатуре, а также соблюдение порядка их хранения и расходования, рационального использования, а также по предупреждению недостачи, хищений.

С этой целью на базе Белгородской таможни находится склад, в котором хранятся все материально-технические средства Отдела. Организацию и контроль по работе склада реализует заведующий складом, по совместительству заведующий хозяйством. Он ведет контроль выдачи материальных средств, а также их хранения, собирает и систематизирует ежемесячную отчетность о расходуемых средствах.

Помимо этого силами Отдела проводится организация мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения автомобильного транспорта, находящегося на балансе таможни, охране окружающей среды от его вредного воздействия в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

Вышеописанный перечень мероприятий проводится на ежемесячных собраниях, организуемых начальником Отдела. Однако могут быть назначены и внеплановые лекции, семинары или собрания по мере необходимости.

Следующим направлением работ является подготовка предложений для принятия решений о списании в установленном порядке с баланса таможни пришедших в негодность материально-технических средств, их утилизацию или реализацию.

На данный момент в таможенной структуре России по отношению к автотранспортным средствам на практике применяется только понятие «реализация», заключающееся в том, что выведенная из эксплуатации техника подлежит продаже с целью выручки денежных средств.

Механизм реализации заключается в том, что первым делом составляется докладная записка на имя начальника таможни с просьбой о разрешении на вывод из эксплуатации транспортного средства. Далее, в соответствии с приказом начальника таможни, автомобиль выводится из эксплуатации и составляется акт по форме ОС-4а. Все необходимые документы отправляются в ЦТУ, затем, пройдя рассмотрение, в ФТС России. После этого назначаются сроки необходимой оценки транспортного средства

с последующим предоставлением плана продажи в тыловую службу Управления. После выполнения всех действий назначаются торги, на которых транспортное средство выставляется на реализацию.

То, что в данный момент на практике применяется только реализация автотранспортных средств, подтверждают данные из таблицы 4.

Таблица 4

Реализованные и списанные автотранспортные средства Белгородской таможни

Наименование действия	Количество		
	2015г.	2016г.	2017г.
Списано	0	0	0
Отправлено на реализацию	9	20	16
Реализовано	9	9	2

Данные из таблицы 4 показывают, что реализация автотранспортных средств после вывода их из эксплуатации равна 59% (20 из 34 транспортных средств). Нереализованные же, в свою очередь, 14 транспортных средств (41%) с большей долей вероятности будут отправлены на реализацию во время следующих торгов.

Также ведется учет дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств таможенных органов, регистрируемых в специально отведенном журнале. Данные, зарегистрированные в нем, ежеквартально сверяются с данными ГИБДД МВД России.

Отсутствие дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств таможенных органов не исключает необходимости постоянного проведения всего комплекса работ по их профилактике и предупреждению

Проведение данных мероприятия призвано минимизировать количество травм и снизить вредное воздействие на организм при осуществлении исполнителями возложенных на них обязанностей и на окружающую среду. Указанные мероприятия регулярно проводятся в таможенных органах в соответствии с установленным планом и распорядком

В целях реализации своих функций в установленном порядке организовывается проведение мероприятий по обеспечению обязательного страхования гражданской ответственности таможенных органов – владельцев транспортных средств.

ФТС России в установленном порядке проводит заключение договора со страховой компанией о страховании гражданской ответственности таможенных органов – владельцев транспортных средств. Таможня, в свою очередь, направляет данные, необходимые для заключения такого страхового договора и получает документы по мере их поступления.

Отдел также принимает участие в мероприятиях по охране труда, гражданской обороне и обеспечению пожарной безопасности, реализуемых в таможне.

Мероприятия реализуются так же на общих ежемесячных собраниях совместно с посещением собраний, организуемых отделом тылового обеспечения Белгородской таможни.

В случае образования комиссии таможни, затрагивающей интересы Отдела, в состав комиссии направляется должностное лицо в соответствии с приказом начальника таможни, представляющее интересы отдела. Данное должностное лицо должно действовать в пределах своей компетенции и всесторонне помогать в решении вопросов, поставленных перед комиссией.

В обязательном порядке Отдел принимает участие в профессиональной подготовке должностных лиц, проводит семинары по вопросам, отнесенным к компетенции Отдела.

Данная функция реализуется в соответствии с Указом Президента РФ «О дополнительном профессиональном образовании государственных гражданских служащих Российской Федерации».¹

¹ О дополнительном профессиональном образовании государственных гражданских служащих Российской Федерации : указ Президента РФ от 28 декабря 2006 года № 1474 (ред. от 08 марта 2015 года) // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_64958/ (дата обращения: 11.02.2018).

Необходимо выделить тот факт, что возложение на Отдел функций, не предусмотренных Положением, кроме специальных (адресных) поручений начальника таможни, не допускается.

Следует отметить, что все вышеописанные функции направлены на реализацию эффективного автотранспортного обеспечения Белгородской таможни. Их полное и своевременное выполнение является залогом бесперебойного снабжения транспортными услугами элементов таможни. Основными маршрутами являются 11 таможенных постов Белгородской таможни. В таблице 5 приведены данные по отношению к пункту отправления из Отдела, находящегося по адресу г. Белгород, 5-й заводской переулок, д. 7а.

Таможенный пост является последним элементом в структуре таможенных органов Российской Федерации, однако его роль не менее важна, чем роль вышестоящих элементов.

Таблица 5

Маршруты-пункты назначения деятельности автотранспорта Отдела

Наименование Маршрута-пункт назначения	Средняя длительность маршрута	Средняя протяженность маршрута
Белгородский ТП	23 мин	10 км
ТП МАПП Нехотеевка	40 мин	40 км
Валуйский ТП	2 ч 21 мин	150 км
Губкинский ТП	1 ч 40 мин	120 км
ТП МАПП Ровеньки	3 ч 20 мин	240 км
Грайворонский ТП	1 ч 15 мин	77 км
Новооскольский ТП	1 ч 30 мин	110 км
Старооскольский ТП	2 ч 10 мин	150 км
Пролетарский ТП	1 ч	70 км
Шебекинский ТП	1 ч 30 мин	70 км
Алексеевский ТП	2 ч 10 мин	170 км

Самым дальним пунктом назначения является таможенный пост МАПП Ровеньки, время в пути до которого составляет 3 ч 20 мин, а протяженность данного маршрута – 240 км. Самым ближним, соответственно, является Белгородский таможенный пост (23 минуты в пути с дальностью в 10 км). Приблизительно одинаковое расстояние и время в пути до Валуйского, Старооскольского и Алексеевского таможенных постов (~1.5 ч и 155 км).

Анализируя выполнение Отделом своих функций можно отметить, что автотранспортное обеспечение осуществляется с помощью эффективных и действенных способов, однако данная система не лишена недостатков. Среди них выделяется:

1. Несоответствие количества специалистов в отделе объему выполняемых работ, в связи с чем происходит нерациональное распределение обязанностей между служащими.

Данная проблема очень важна, ведь эффективного и производительного труда невозможно достичь без его правильного распределения между сотрудниками. Также рациональное распределения обязанностей помогает достичь нужного уровня концентрации на выполнении поставленных задач, что влечет за собой повышение качества работы.

2. Необходимость обновления/модернизации транспортных средств.

Данный недостаток обусловлен тем, что проблема устаревших транспортных средств является актуальной для всей страны в целом. Такая категория транспорта не проходит основные стандарты и параметры безопасности, тем самым подвергает угрозе всех участников дорожного движения, а также пагубно воздействует на окружающую среду.

3. Отсутствие действенного организационно-правового механизма контроля технического состояния транспортных средств.

Проведение детального контроля за состоянием транспорта является важным звеном в планировании работ по автотранспортному обеспечению, в

следствии чего удастся своевременно организовывать мероприятия по техническому обслуживанию и ремонту, а также отслеживать динамику состояния автотранспортных средств.

2.2. Направления совершенствования автотранспортного обеспечения таможенных органов (на примере Белгородской таможни)

Таможенные органы являются сложным образованием с множеством взаимосвязанных элементов. Планирование работы персонала в такой системе является очень важным процессом, поскольку одним из главных принципов работы таможенных органов является слаженная работа всех элементов, составной частью которых является именно персонал.

Также стоит отметить, что персонал должен обладать определенным набором квалификационных качеств и характеристик, с помощью которых он будет выполнять поставленные перед ним задачи.

Помимо этого важно четкое закрепление обязанностей за различными группами штата Отдела, ведь это способствует концентрации каждой категории на своих задачах и функциях без отвлечения на другие, не менее важные моменты в работе Отдела, что повышает их производительность труда.

Проведенный анализ кадрового состава Отдела выявил, что существует потребность в увеличении штатной численности технических специалистов.

Для того чтобы решить данную проблему, целесообразно будет увеличить количественный штат отдела на 2-3 человека, которые будут занимать такие должности как «механик по выпуску», «инженер по охране труда и технике безопасности», «инженер по безопасности дорожного движения». Также возможно осуществление совмещения обязанностей двух должностей одним человеком, поскольку они имеют пересечения как в своих обязанностях и требованиях, так и в роли, занимаемой в составе Отдела.

Механик по выпуску автотранспорта – специалист, который отвечает за исправным состоянием автотранспорта перед выпуском на линию.

Соискатель данной должности в таможенных органах должен соответствовать всем необходимым квалификационным и профессиональным требованиям, а именно:

Во-первых, механик по выпуску должен знать нормативно-правовую базу по тех. обслуживанию и ремонту автомобильного транспорта, а также по безопасности дорожного движения. Помимо этого необходимы профессиональные знания об устройстве, характеристике, особенностях и правилах эксплуатации автомобильного транспорта;

Во-вторых, механик по выпуску обязан уметь контролировать техническое состояние автотранспортных средств, выходящих на линию;

В-третьих, наличие диплома о среднем профессиональном образовании в соответствии с занимаемой должностью, либо наличие диплома о профессиональной переподготовке с присвоением необходимой квалификации.

Помимо соответствия всем требованиям механик по выпуску должен будет выполнять следующие обязанности:

- обеспечение стабильной работы транспорта на линии и его исправное состояние, выпуск его на линию по установленному плану и прием по завершению работы;
- осуществление контроля над правильным использованием автотранспорта;
- организация передачи техники в ремонтные мастерские, осуществляющие необходимые действия по заключенному контракту, а также осуществление контроля выполненных работ при приеме автомобильного транспорта;
- проводить все необходимые мероприятия по поддержанию исправного технического состояния автотранспортного средства.

Следующая должность, в которой нуждается штат Отдела, – инженер по охране труда и технике безопасности. Он также, как и механик по выпуску, должен при поступлении на работу в таможенные органы

соответствовать всем необходимым квалификационным и профессиональным требованиям, а именно:

Во-первых, инженер по охране труда и технике безопасности должен знать нормативно-правовую базу по охране труда, а также систему стандартов безопасности труда.

Во-вторых, наличие диплома о высшем профессиональном образовании (без предъявления требований по стажу) или наличие диплома о среднем профессиональном образовании.

В-третьих, инженер по охране труда и технике безопасности должен уметь работать с методическими материалами, касающимися соответствующих вопросов.

Обязанности, которые должен выполнять работник, занимая данную должность в таможенных органах:

- осуществление контроля над соблюдением законодательства по охране труда;
- изучение и, по мере возможности, проведение улучшения рабочих мест;
- принятие участия в разработке и проведении мероприятий по предупреждению несчастных случаев и профессиональных травм;
- осуществление ведения отчетности по охране труда и технике безопасности;

Учитывая специфику деятельности Отдела необходим человек, который будет исполнять обязанности инженера по безопасности дорожного движения.

Во-первых, инженер по безопасности дорожного движения должен иметь исключительные знания по вопросам, связанным с его деятельностью, а также нормативно-правовую базу по безопасности движения.

Во-вторых, наличие диплома о высшем профессиональном образовании (без предъявления требований по стажу) или наличие диплома о среднем профессиональном образовании.

В-третьих, инженер по безопасности дорожного движения должен уметь работать с методическими материалами, касающимися соответствующих вопросов.

Инженер, занимающий данную должность, обязан:

- осуществлять непосредственный контроль по соблюдению работниками правил дорожного движения;
- принимать необходимые меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий;
- организация распространения опыта безаварийной работы;
- осуществление отчетной деятельности по безопасности дорожного движения.

Внедрение вышеописанных рабочих мест поможет правильно распланировать работу и распределить обязанности такого важного ресурса, как персонал, несовершенство которого может привести к его потере и стать большой проблемой.

Наличие проблемы по необходимости обновлению/модернизации автопарка Белгородское таможни подкреплено распоряжением Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы». В нем выделяются угрозы безопасности дорожного движения, в число которых входит «значительное количество транспортных средств, не отвечающих современным требованиям безопасности (в настоящее время половина транспортных средств имеет срок эксплуатации более 10-ти лет)»¹.

Ранее проведенный анализ транспортных средств Белгородской таможни показал, что почти половину автопарка (47%) составляют автотранспортные средства с годом выпуска более 10-ти лет назад.

¹ Об утверждении стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы : распор. Правительства РФ от 08 января 2018 года № 1-р // Опубликован на сайте справочной правовой системы «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_288413/ (дата обращения: 21.04.2018).

Отрицательными чертами стареющего автопарка является то, что такие транспортные средства являются:

- небезопасными, создавая угрозу при дорожном движении;
- имею повышенный расход топлива, запасных частей, расходных материалов и затрат на ремонт;
- не соответствуют или в скором времени перестанут соответствовать нормам и стандартам, в частности экологическому стандарту, регулирующий содержание вредных веществ в выхлопных газах (в России на 01.01.2018г действует стандарт Евро-5).

Исходя из этого можно сделать вывод о необходимости масштабного обновления парка транспортных средств.

Для решения данной проблемы следует применить следующие варианты, основанные на альтернативном принципе, с целью выбора наиболее подходящего:

1. Закупка нового автомобильного транспорта, которая включает в себя как покупку бывшего в употреблении транспорта с малым сроком эксплуатации, так и покупку новой техники у официальных представителей.

Первый вариант с покупкой б/у транспорта менее затратный, но стоит учитывать тот факт, что спустя некоторое количество лет его эксплуатация станет под вопрос. Минусом второго варианта является его дороговизна, что может стать причиной в отказе от него.

2. Продажа выведенных из эксплуатации автотранспортных средств.

В таможенных органах осуществляется реализация выведенных из эксплуатации транспортных средств. Однако далеко не все транспортные средства удастся реализовать, а вырученных средств от проведения таких мероприятий не хватает на полную замену списанных материально-технических средств. Для полной реализации выведенных из эксплуатации автотранспортных средств стоит предложить вариант их продажи компаниям, занимающимся именно покупкой б/у транспорта.

3. Аренда автотранспорта или лизинг.

Эти два понятия являются схожими, но также у них есть также ряд различий, учитывая которые заинтересованное лицо может выбрать для себя более удобный вариант решения вопроса.

4. Модернизация автопарка.

Данный способ является менее затратным и чаще всего встречающимся. Несомненно, массовая модернизация и обновление старого парка посредством его качественного и масштабного ремонта поможет снизить вредное воздействие на окружающую среду, а также водителей такого транспорта, уменьшить риск дорожно-транспортных происшествий и несчастных случаев, связанных с технической неисправностью и износом техники, уменьшит потребление им всевозможных расходных материалов, однако это не в полной мере поможет исправить проблему устаревших транспортных средств.

5. Ещё одним способом, который может помочь решить проблему стареющего автопарка, является использование услуги Trade-in, заключающаяся в том, что владелец старого автомобильного транспорта может обменять его на новый со скидкой. Данной услугой пользуются многие коммерческие организации, занимающиеся транспортными услугами, которым необходимо поддерживать свои автотранспортные средства в технически исправном состоянии и в соответствии со всеми нормами и стандартами.

Перечень данных предложений призван решить проблему с обновлением автотранспортных средств посредством их комплексного применения либо выбором одного, наиболее выгодного варианта.

Помимо двух проблем, описанных ранее, необходимо провести совершенствование анализа текущего технического состояния и износа транспортных средств. Несомненно, непредвиденные поломки и выход из строя техники предсказать почти невозможно, поскольку автомобиль является сложным техническим устройством и любое повреждение в ходе

проведения ремонтных работ, выполнения рейса и иных манипуляций с ним может привести к необратимым последствиям.

Однако чтобы минимизировать возможность простоя автомобиля в связи с его поломкой необходимо грамотно рассчитать степень его текущего состояния и износа. В случае если пренебрегать данными мероприятиями, то данная проблема может стать реальностью в связи с тем, что цепочка действий по заключению контракта на техническое обслуживание составляет продолжительный срок.

Исходя из вышесказанного, предлагается внедрить использование следующих степеней состояния и износа автотранспорта:

Первая степень характеризуется тем, что оцениваемое автотранспортное средство находится в идеальном состоянии и степень износа варьируется от 0% до 10%. Данный износ означает, что транспортное средство не эксплуатировалось.

Вторая степень характеризуется тем, что оцениваемое автотранспортное средство находится в очень хорошем состоянии, находится на гарантийном периоде эксплуатации и степень износа варьируется от 11% до 30%. Данный износ означает, что транспортному средству необходимо только плановое техническое обслуживание и не требуется ремонт или замена его составных частей.

Третья степень характеризуется тем, что оцениваемое автотранспортное средство находится в хорошем состоянии, находится на послегарантийном периоде эксплуатации и степень износа варьируется от 20% до 40%. Данный износ означает, что транспортному средству необходимо только плановое техническое обслуживание и не требует ремонта или замены его составных частей. Автотранспортное средство данной категории может быть после капитального ремонта.

Четвертая степень характеризуется тем, что оцениваемое автотранспортное средство находится в удовлетворительном состоянии и степень износа варьируется от 41% до 65%. Данный износ означает, что в

течении срока менее полугод будут необходимы ремонтные работы по поддержанию его работоспособности или замены некоторых деталей. Также имеет незначительные повреждения лакокрасочного покрытия.

Пятая степень характеризуется тем, что оцениваемое автотранспортное средство находится в неудовлетворительном состоянии и степень износа варьируется от 65% до 80%. Данный износ означает, что в текущий момент транспортное средство времени требует капитального ремонта.

Шестая степень характеризуется тем, что оцениваемое автотранспортное средство находится в предельном состоянии означающее, что поддержание его технической исправности является нецелесообразным или невозможным.

Для расчета состояния и износа автотранспортного средства предлагается использование следующей формулы:

$$\text{Итр} = (\text{И1} \times \text{Пф} + \text{И2} \times \text{Дф}) \times \text{А2} \times \text{А3} \times \text{А4} \quad (1) \quad , \text{ где:}$$

Итр – износ транспортного средства в %.

И1 – показатель износа транспортного средства по пробегу (в % на 1 000 км пробега) (см. приложение 1).

Пф – фактический пробег на день осмотра (в тыс. км, с точностью до одного десятичного знака) с начала эксплуатации или после капитального ремонта.

И2 – показатель старения по сроку службы (в % за один год) в зависимости от интенсивности эксплуатации (см. приложение 2).

Дф – фактический срок службы (в годах, с точностью до одного десятичного знака) с начала эксплуатации или после капитального ремонта.

А2 – коэффициент корректирования износа в зависимости от природно-климатических условий (равен 1.00 для установленного региона – Белгородская область).

А3 – коэффициент корректирования износа в зависимости от экологического состояния окружающей среды (равен 1.00 для установленного региона – Белгородская область).

A4 – коэффициент корректирования износа, учитывающий тип региона, в котором эксплуатировалось ТС (равен 1.050 для установленного региона – Белгородская область).

Проведение данного мониторинга необходимо отражать в отчетности, которую готовит Отдел. Наиболее рациональным будет отражение данной статистики в полугодовой и годовой отчетности, так как отчетность с меньшим временным промежутком будет слабо отличаться от предыдущей и в итоге будет являться нецелесообразной.

Ведение мониторинга должно осуществлять лицо, ответственное за подготовку всей отчетности Отдела, с привлечением к работе механиков для более детального осуществления данного анализа.

Организация данной системы призвано рационализировать и сделать более эффективными мероприятия по поддержанию технически исправного состояния автотранспортных средств, находящихся на базе Белгородской таможни, что повлечет за собой более эффективное автотранспортное обеспечение Белгородской таможни.

Подводя итог вышесказанному можно сделать следующие выводы:

Во-первых, ответственным звеном по автотранспортному обеспечению в Белгородской таможне является автотранспортный отдел, подведомственный тыловому управлению вышестоящего органа. Отдел осуществляет автотранспортное обеспечение таможни посредством выполнения своих функций, а также в соответствии с планами работы Отдела и таможни в целом. Состав отдела укомплектован 49-ю работниками, в число которых входят: государственные гражданские служащие, механики, водители, заведующие хозяйством, а также 81-й единицей автотранспорта, предназначенного для непосредственного осуществления работы Отдела.

Во-вторых, исполнение всех функций происходит своевременно по установленным планам работы нормам. За каждым мероприятием по автотранспортному обеспечению установлен ответственный за их реализацию и ведение отчетности по их выполнению. За каждым работником

отдела закреплены свои обязанности для повышения эффективности их труда, что влечет за собой более качественное выполнение своих функций Отделом в целом.

В-третьих, в абсолютно любой деятельности существуют свои проблемы, решение которых необходимо проводить путем применения действенных и эффективных мероприятий. Так в данной дипломной работе была осуществлена разработка направлений и мероприятий по совершенствованию проблем автотранспортного обеспечения Белгородской таможни, связанные несоответствием количества специалистов в отделе объему выполняемых работ, необходимостью обновления/модернизации старого автопарка, а также необходимостью внедрения более детального анализа текущего технического состояния и износа транспортных средств посредством организации механизма их контроля.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таможенная служба на современном этапе своего развития занимает одно из ключевых мест в обеспечении безопасности граждан и государства посредством применения множества инструментов, механизмов и ответственного выполнения своих функций. Работа такой крупной системы невозможна без правильно выстроенной инфраструктуры, которая бы обеспечивала ее деятельность, планомерное развитие и связь составных элементов.

В первом разделе данной дипломной работы были рассмотрены основные задачи и функции таможенных органов, их структура, а также описана централизованная система заявок на закупку новых автотранспортных средств. Также проведен анализ определения «таможенная инфраструктура», в результате чего были выделены объекты инфраструктуры, условно разделенные на 3 группы. В число составных частей первой группы входят «транспортные средства». Были подробно рассмотрены виды транспортных средств, в числе которых отмечен автотранспорт, как наиболее подходящий для решения задач таможенных органов. Выполняя свои функции, данный вид транспорта является неотъемлемым элементом работы всей таможенной инфраструктуры, осуществляя связующую роль в ее функционировании.

Проведение вышеописанной деятельности строится и закрепляется в нормативно-правовой базе, которая содержит в себе то, как именно, в каком порядке и количестве должно реализовываться автотранспортное обеспечение таможенных органов. В данную базу входит большое количество актов, регулирующих не только функционирование таможенной службы в Российской Федерации, но и те, что затрагивают интересы всего общества. Это подчеркивает исключительную важность развития таможенной инфраструктуры в целом, а также совершенствование отдельно взятого автотранспортного обеспечения.

Так, в данной дипломной работе предлагаются мероприятия, направленные на устранение выявленных в ходе проведения исследования недостатков и повышение эффективности автотранспортного обеспечения.

Одним из таких мероприятий является рационализация распределения обязанностей штата Отдела посредством введения дополнительных рабочих мест на должности технической квалификации, таких как: механик по выпуску; инженер по охране труда и технике безопасности; инженер по безопасности дорожного движения.

Данный перечень специалистов призван решить проблему, когда на 1 человека возложен большой перечень разнотипных обязанностей, не позволяющих ему сконцентрироваться на более эффективном выполнении своей непосредственной работы.

Также предлагается проведение обновления автопарка Белгородской таможни с помощью выбора одного из предложенных вариантов: покупка новых (б/у) транспортных средств; продажа выведенных из эксплуатации транспортных средств специализированным компаниям; аренда (лизинг) транспортных средств; масштабная модернизация автопарка; использование услуги «Trade-in».

Помимо этого необходима разработка механизма по определению текущего технического состояния автотранспортных средств Белгородской таможни.

Техническое состояние автомобиля характеризуется степенью исправности его агрегатов и механизмов, определяющей пригодность к выполнению транспортной работы. Основной, постоянно действующей причиной ухудшения технического состояния механизмов автомобиля является изнашивание деталей.

Знание о изменении технического состояния важно как для проведения мероприятий по его улучшению (плановое техническое обслуживание, текущий ремонт, капитальный ремонт и т.д.), так и для выбора наиболее

эффективных мероприятий по предупреждению неисправностей в эксплуатации.

Вышеописанные мероприятия по совершенствованию автотранспортного обеспечения призваны помочь в улучшении предоставления качественных транспортных услуг таможенным органам, тем самым придав толчок к комплексному развитию таможенных органов.

Также следует выделить практические рекомендации, заключающиеся в том, что необходимо:

1. Исполнить мероприятия, направленные на рационализацию распределения обязанностей между специалистами с помощью введения дополнительных рабочих мест. Все 3 предложенные квалификации являются техническими, к ним применяются близкие по значению требования и некоторые обязанности, вследствие чего они могут быть взаимозаменяемыми. Поэтому, в целях сокращения расходов на реализацию, во избежание перенасыщения штата персоналом, а также осуществления введения дополнительных рабочих мест более эффективно, следует совместить некоторые должности.

2. Осуществить масштабное обновление и модернизацию автопарка Белгородской таможни с помощью комплексного выполнения всех предложенных мероприятий с дальнейшим выбором наиболее удобного и подходящего. Это также поможет минимизировать затраты и провести обновление более эффективным способом. Данная проблема является наиболее важной, так как старый автопарк создает угрозу бесперебойному снабжению транспортными услугами таможенных органов, а так же, как отмечено в исследовании, угрозу транспортной безопасности в целом.

3. Внедрить разработанный механизм определения технического состояния автотранспортных средств. Данную процедуру следует выполнять в совокупности с уже реализованными мероприятиями (технический осмотр и т.д.). Также, следует отметить, что данный механизм будет эффективно работать и приносить пользу только при своевременном и полном

техническом обслуживании, осуществлении всех правил эксплуатации транспортных средств и надлежащем уходе за ним.

Итак, в данной дипломной работе были рассмотрены теоретические основы автотранспортного обеспечения таможенных органов, в том числе нормативно-правовая база, проанализирована практика организации автотранспортного обеспечения таможенных органов, в результате которой были разработаны направления совершенствования и рекомендации по решению выявленных проблем. Цель и задачи исследования выполнены.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 года) [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Версия Проф».
2. Конституция Российской Федерации от 25 декабря 1993 года, с изменениями от 21 июля 2014 года [Текст] // Российская газета. – 2009. – № 7 (4831). – 21 января.
3. О государственной гражданской службе Российской Федерации [Текст] : федер. закон от 27 июля 2004 года № 79-ФЗ (ред. от 28 декабря 2017 года) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2004. – № 31. – Ст. 3215.
4. О службе в таможенных органах Российской Федерации [Текст] : федер. закон от 21 июля 1997 № 114-ФЗ (ред. от 1.07.2017) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1997. – № 30. – Ст. 3586.
5. О таможенном регулировании в Российской Федерации [Текст] : федер. закон от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ (ред. от 29 декабря 2017 года) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 48. – Ст. 6252.
6. О транспортной безопасности [Текст] : федер. закон от 9 февраля 2007 года №16-ФЗ (ред. от 6 июля 2016 года) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2007. – № 7. – Ст. 837.
7. О дополнительном профессиональном образовании государственных гражданских служащих Российской Федерации [Электронный ресурс] : Указ Президента Российской Федерации от 28 декабря 2006 года № 1474 (ред. от 08 марта 2015 года) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Версия Проф».

8. О правилах дорожного движения [Текст] : Постановление правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090 (ред. от 13 февраля 2018 года) // Российские вести. – 1993. – № 227. – 23 ноября.

9. О Концепции реализации государственной политики в сфере обустройства государственной границы Российской Федерации [Текст] : Распоряжение правительства Российской Федерации от 11 сентября 2008 года № 1309-Р // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2008. – № 38. – Ст. 4334.

10. Об утверждении стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы [Текст] : Распоряжение правительства РФ от 08 января 2018 года № 1-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2018. – № 5. – Ст. 774.

11. О транспортной стратегии Российской Федерации [Электронный ресурс] : Распоряжение правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-Р (ред. от 12 мая 2018 года) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Версия Проф».

12. Об утверждении Инструкции по организации пропускного и внутриобъектового режимов на объектах таможенной инфраструктуры [Электронный ресурс] : приказ ФТС России от 20 июня 2012 года № 1212 // Справочная правовая система «Кодекс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Версия Проф».

13. Об утверждении Положения о порядке планирования, организации и схеме материально-технического обеспечения таможенных органов Российской Федерации [Электронный ресурс] : приказ ФТС России от 6 октября 2009 года № 1844 (ред. от 18 апреля 2011 года) // Справочная правовая система «Кодекс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Версия Проф».

14. Об утверждении типовых положений о подразделениях тылового обеспечения таможенных органов [Электронный ресурс] : приказ ФТС

России от 2 ноября 2015 года № 2225 // Справочная правовая система «Кодекс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Версия Проф».

15. О направлении Концепции (вместе с «Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации») [Электронный ресурс] : письмо ФТС России от 21 августа 2009 года № 21-50/39656 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Версия Проф».

16. Положение О техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта [Электронный ресурс] : утверждено министерством автомобильного транспорта РСФСР от 20 сентября 1984 года // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. банк «Версия Проф».

17. Об утверждении межотраслевых правил по охране труда на автомобильном транспорте [Текст] : Постановление Минтруда Рос. Федерации от 12 мая 2003 года № 28 // Российская газета. – 2003. – № 223. – 4 ноября.

18. Барсукова, Н. Е. Современные проблемы национальной экономики [Текст] / Н. Е. Барсукова, А. Л. Баскакова, И. Н. Веселов ; под ред. А. А. Мальцева. – Тверь : Изд-во ТГУ, 2016. – 430 с.

19. Борисова, В. В. Организация государственных закупок и прокьюремент [Текст] / В. В. Борисова. – Спб. : СпбГЭУ, 2015. – 85 с.

20. Власов, М. В. Техническое обслуживание и ремонт автомобилей [Текст] / М. В. Власов, С. В. Жанказиев, С. М. Круглов. – Изд. 3-е., стер. – М. : Академия, 2014. – 287 с.

21. Малкин, В. С. Основы эксплуатации и ремонта автомобилей [Текст] : В. С. Малкин. – Изд. 3-е, перераб и доп. – Ростов-на-Дону. : Академия, 2015. – 408 с.

22. Мейер, Л. Е. Средства транспорта [Текст] / Л. Е. Мейер. – Калининград. : БГАРФ, 2013. – 394 с.

23. Чернышев, Л. А. Инфраструктура муниципальных образований [Текст] / Л. А. Чернышев. – М. : Нобель Пресс, 2013. – 141 с.
24. Акбашева, Д. М. Учет затрат по автотранспорту [Текст] / Д.М. Акбашева // Тенденции развития науки и образования. – 2016. – №21 (3). – С. 11-12.
25. Антонюк, В. П. Совершенствование таможенной инфраструктуры как фактор развития приграничных территорий РФ [Текст] / В. П. Антонюк // Экономика и менеджмент. – 2016. – № 4. – С. 7-11.
26. Анисимов, Е. Е. Автотранспорт и окружающая среда [Текст] / Е. Е. Анисимов // Молодой ученый. – 2013. – № 10. – С. 82-83.
27. Банных, И. Н. Таможенная инфраструктура и субъекты рынка околотаможенных услуг стран Евразийского экономического союза [Текст] / И. Н. Банных // Таможенная политика России. – 2017. – № 1 (78). – С. 21-31.
28. Бепиев, Е. Р. Таможенная инфраструктура: проблемы функционирования [Текст] / Е. Р. Бепиев // Интеллектуальный потенциал XXI века. – 2017. – № 3. – С. 81-86.
29. Богатырев, М. П. Проблемы обеспечения надежности и эффективности инновационного развития транспортных систем России [Текст] / М. П. Богатырев, Т. А. Владимирова, А. Н. Серьезнова // Сибирская финансовая школа. – 2013. – № 1 (96). – С. 113-121.
30. Бугаев, К. В. Актуальные направления научных исследований в таможенной сфере: анализ диссертаций [Текст] / К. В. Бугаев // Таможенное дело. – 2016. – № 1. – С. 20-24.
31. Воронин, Г. П. Качество логистики – логистика качества [Текст] / Г. П. Воронин // Логистика. – 2014. – № 12 (97). – С. 24-28.
32. Гонтарь, Н. В. Современное состояние и перспективы развития автотранспортной логистики [Текст] / Н. В. Гонтарь, Э. Х. Таипова // Научно-аналитический экономический журнал. – 2017. – № 7 (18). – С. 1-3.
33. Добринский, В. П. Использование логистических методов и моделей в управлении таможенной инфраструктурой [Текст] /

В. П. Добринский // Экономика и предпринимательство. – 2016. – № 11 (76). – С. 105-108.

34. Довженко, М. В. Международные аспекты транспортной логистики [Текст] / М. В. Довженко // Символ науки. – 2017. – № 3. – С. 66-71.

35. Дмитриева, О. А. Основные направления совершенствования материально-технического обеспечения таможенных органов [Текст] / О. А. Дмитриева // Экономика и управление. – 2015. – № 1. – С. 137-141.

36. Дмитриева, О. А. Проблемы и пути разрешения проблем оценки результативности деятельности таможенных органов [Текст] / О. А. Дмитриева // Таможенное дело. – 2017. – № 1. – С. 14-16.

37. Дмитриева, О. А. Экономическая эффективность предложений по совершенствованию управления персоналом таможенных органов на основе компетентностного подхода [Текст] / О. А. Дмитриева // Таможенное дело. – 2016. – № 1. – С. 16-19.

38. Егоров, Ю. Н. Роль науки при совершенствовании таможенной деятельности [Текст] / Ю. Н. Егоров, В. А. Колобкова // Таможенное дело. – 2015. – № 2. – С. 32-36.

39. Маколова, Л. В. Проблемы и перспективы развития инфраструктуры таможенных органов: логистический аспект [Текст] / Л. В. Маколова, Н. Н. Ельникова, О. А. Постоечко // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. – 2013. – № 2 (13). – С. 89-93.

40. Илюхин, С. С. Перспективы взаимодействия таможенной и транспортно-логистической инфраструктур: экономический аспект [Текст] / С. С. Илюхин // Вестник московского государственного областного университета. Серия: экономика. – 2015. – № 3. – С. 84-88.

41. Кондратьев, А. А. Проблема информационно-методического и кадрового обеспечения создания и внедрения интеллектуальных

транспортных систем [Текст] / А. А. Кондратьев // Автотранспортное предприятие. – 2013. – № 2. – С. 44-45.

42. Коровяковский, Д. Г. К вопросу о взаимосвязи транспортного и таможенного образования (на основе мирового опыта) [Текст] / Д. Г. Коровяковский // Таможенное дело. – 2018. – № 1. – С. 34-37.

43. Красавин, П. А. Автопарк Российской Федерации. Состояние и проблемы [Текст] / П. А. Красавин // Сборник докладов. – 2017. – № 1. – С. 70-77.

44. Миннихметова, М. М. Современное состояние и перспективы развития таможенной инфраструктуры таможенных органов России [Текст] / М. М. Миннихметова // Таможенная политика России. – 2016. – № 2. – С. 233-237.

45. Плоткин, Б. А. Синергетический эффект логистики: синергизм в логистике [Текст] / Б. А. Плоткин // Современные аспекты экономики. – 2013. – № 10 (182). – С. 48-54.

46. Попова, М. А. О некоторых проблемах системы обеспечения транспортной безопасности России [Текст] / М. А. Попова, Д. А. Попов // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права. – 2017. – № 1. – С. 203-208.

47. Смолич, А. В. Факторы влияния на развитие таможенной инфраструктуры приграничных регионов [Текст] / А. В. Смолич // Проблемы экономики и менеджмента. – 2013. – № 11 (27). – С. 9-12.

48. Староверова, К. О. Актуальные проблемы стратегического планирования в таможенных органах России [Текст] / К. О. Староверова // Таможенное дело. – 2017. – № 3. – С. 36-40.

49. Староверова, К. О. Отбор и прием персонала в таможенные органы [Текст] / К. О. Староверова // Таможенное дело. – 2014. – № 1. – С. 35-39.

50. Староверова, К. О. Процедура высвобождения персонала в таможенных органах РФ [Текст] / К. О. Староверова // Таможенное дело. – 2015. – № 1. – С. 32-36.

51. Степанов, Т. А. Организационные аспекты управления складским хозяйством [Текст] / Т. А. Степанов // Проблемы развития современной науки. – 2015. – № 1. – С. 254-256.

52. Тулупова, А. А. Роль таможенной инфраструктуры в современном развитии таможенных органов российской федерации [Текст] / А. А. Тулупова // Экономика и социум. – 2017. – № 4 (35). – С. 1379-1384.

53. Фасхиев, Х. А. Линейная автотранспортная система [Текст] / Х. А. Фасхиев // Социально-экономическое развитие России. – 2016. – № 5. – С. 18-24.

54. Федоренко, К. П. Таможенный менеджмент как компонент системы управления таможенным делом [Текст] / К. П. Федоренко // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. – 2014. – № 31. – С. 121-136.

55. Филатов, Ю.Н. Роль таможенной инфраструктуры в развитии внешнеэкономической деятельности региона [Текст] / Ю. Н. Филатов // Экономика и управление. – 2014. – № 7. – С. 42-25.

56. Шептура, А. А. Задачи управления транспортным обеспечением предприятия [Текст] / А. А. Шептура, Л. С. Дядык // Искусственный интеллект. – 2013. – № 4 (58). – С. 387-391.

57. Шуба, Н. А. Основные проблемы функционирования автотранспортных предприятий в России [Текст] / Н. А. Шуба // Современные технологии. – 2017. – № 1. – С. 202-204.

58. Эмирова, А.Е. Системный подход к развитию транспортно-таможенной инфраструктуры [Текст] / А. Е. Эмирова // Научные труды северо-западного института управления. – 2016. – № 4 (16). – С. 124-128.

59. Янмаев, А. С. Развитие международной логистики и ее взаимосвязь с другими видами логистики [Текст] / А. С. Янмаев // Международный студенческий научный вестник. – 2014. – № 4. – С. 28-31.

60. Романов, В. Н. Совершенствование автотранспортного обеспечения логистической деятельности таможенного органа на приграничной территории [Текст] : автореф. дисс. ... канд. экон. наук / В. Н. Романов. – Саратов, 2010. – 19 с.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Показатель износа (И1) для легковых автомобилей на 1000 км пробега

Класс	Импортные автомобили			Отечественные автомобили	
	Обозначение	Габариты, м	Показатель износа, %	Марка автомобиля	Показатель износа, %
Мини	A	До 3,5	0,5	ВАЗ «Ока»	0,50
Малый	B	3,6-3,9	0,4	Заг и ЛуАЗ	0,45
Низкий средний	C	3,9-4,4	0,3	АЗЛК и ИхМАШ	0,40
				ВАЗ остальные	0,38
Средний	D	4,4-4,7	0,25	ГАЗ	0,34
Большой	E	Свыше 4,8	0,25	-	-
Люкс большой	F	Свыше 4,8	0,25	-	-
Внедорожники	SUV	-	0,25	УАЗ	0,34
				ВАЗ полноприводный	038

Показатель старения (И2) транспортных средств в зависимости от среднегодового пробега

% в год	Среднегодовой пробег (тыс. км/год)								
	До 2	2-5	5-10	10-15	15-20	20-30	30-40	40-60	60-100
Значение в интервале	1,7-1,56	1,56-1,42	1,42-1,12	1,12-0,92	0,92-0,85	0,85-0,79	0,79-0,75	0,75-0,65	0,65-0,63
Среднее значение	1,63	1,49	1,27	1	0,89	0,82	0,77	0,7	0,64