

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
(НИУ «БелГУ»)»**

ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ

КАФЕДРА СОЦИАЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ
ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
(НА ПРИМЕРЕ БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ)**

Дипломная работа
обучающегося по специальности 38.05.02 Таможенное дело
очной формы обучения, группы 05001205
Волошиной Анастасии Александровны

Научный руководитель
кандидат ветеринарных наук,
доцент Зенин Г.В.

Рецензент
начальник отдела эксплуатации
и ремонта объектов таможенной
инфраструктуры Белгородской таможни,
капитан таможенной службы
Аулов А.Н.

БЕЛГОРОД 2017

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ		3
РАЗДЕЛ I.	ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ОБЪЕКТОВ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	8
РАЗДЕЛ II.	ПРАКТИКА ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ	27
РАЗДЕЛ III.	НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ	47
ЗАКЛЮЧЕНИЕ		65
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ		69

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность выбранной темы. Таможенная инфраструктура считается принципиальной составляющей в работе таможенных органов Российской Федерации. От строения и состояния таможенной инфраструктуры зависит качество деятельности таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД).

Самой важной задачей всего торгового общества, в нынешних условиях развития мировой торговли и терроризма, является безопасное перемещение грузов.

Исходя из мирового опыта, можно сказать, что роль таможенной инфраструктуры, является очень высокой, для материально-технического базиса гарантирования безопасности и облегчения торговли.

Эффективная деятельность таможенной службы, освоение мировых стандартов осуществления таможенного дела возможны только при условии организации и развития современной разветвленной таможенной инфраструктуры.

Сегодня РФ уделяет большое внимание развитию таможенной инфраструктуры и в связи с этим возрастание роли инфраструктуры вызвано рядом причин. В первую очередь необходимостью освоения лучших международных образцов ее организации в условиях расширения и углубления интернационального таможенного сотрудничества в интересах достижения понимания и слаженности в действиях с внешнеторговыми партнерами. Во-вторых, усложнением характера работы таможенных органов, увеличением их функций, эффективность реализации которых непосредственно зависит от внедрения новейших технологий и технических средств. В-третьих, развитие инфраструктуры прочно связано с процессом увеличения качественного состава сотрудников таможни.

Возникновение и оснащение новейших таможенных объектов, которые обеспечивают работу таможен, таможенных постов, пунктов пропуска

позволило в целом образовать таможенную инфраструктуру на границе с государствами – бывшими республиками СССР.

Формируются двухсторонние с определенными государствами пункты пропуска и перехода, то есть появились международные объекты таможенной инфраструктуры.

Степень изученности темы. Разработка идей инфраструктуры в таможенных органах нашла отражение в работах таких авторов как: А.У. Альбеков, О.В. Медведенко, М.М. Миннихметова, В.А. Покровская, В.С. Стояненко, О.Г. Старикова, Е.Ю. Тимофеева, Ю.Н. Филатов, А.Я. Черныш, А.А. Янченко¹.

Вопросы, касающиеся таможенного представителя, являющегося одним из элементов околотаможенной инфраструктуры как части таможенной инфраструктуры сформулированы в работах: А.С. Барабанов, К.В. Вергуш, Е.Е. Ледовской, Н.И. Наумцев, Т.С. Ордян².

¹Альбеков А.У., Гамидуллаев С.Н., Парфенов А.В. Таможенная логистика. СПб., 2013; Медведенко О.В. Совершенствование таможенного администрирования как направления развития инфраструктуры таможенных органов: проблемы и пути их решения : материалы межвузовской науч.-практ. конф. «Экономическая деятельность таможенных органов в условиях членства России во Всемирной Торговой Организации: проблемы и пути их решения», г. Люберцы. 2014; Миннихметова М.М. Современное состояние и перспективы развития таможенной инфраструктуры таможенных органов России // Теория и практика современной науки. 2016. № 9(15); Покровская В.В. Таможенное дело. М., 2011; Стояненко В.С. Развитие таможенной инфраструктуры как основы оптимизации таможенных операций временного хранения товаров : сб. науч. труд. студентов : «Современные аспекты развития таможенного администрирования», г. Белгород. 2016; Старикова О.Г. Основы таможенного дела. СПб., 2014; Тимофеева Е.Ю. Определение приоритетов при размещении объектов таможенной инфраструктуры в регионах // Транспорт Российской Федерации. 2016. № 1(62); Филатов Ю.Н., Сухова Ю.С. Роль таможенной инфраструктуры в развитии ВЭД региона // Экономика и управление: новые вызовы и перспективы. 2014. № 7; Черныш А.Я. Основы таможенного дела. М., 2012; Янченко А.А., Шарошенко И.В. Роль таможенной инфраструктуры в повышении качества таможенных услуг : сб. материалов Международной межвузовской науч.-практ. конф. «Актуальные проблемы развития теории и практики экономики таможенного дела», г. Люберцы. 2013.

²Барабанов А.С. Анализ деятельности таможенных представителей в РФ : материалы межвузовской науч.-практ. конф. «Актуальные проблемы и перспективы развития внешнеторговой деятельности», г. Брянск. 2014; Вергуш К.В. Таможенный представитель: особенности правового положения // Вопросы экономики и права. 2015. № 82; Ледовской Е.Е. Перспективы развития деятельности таможенного представителя : материалы межвузовской науч.-практ. конф. «Инновационное развитие экономики: реалии и перспективы», г. Белгород. 2015; Наумцев Н.И., Полухин И.В. Институт таможенного представителя // Современные проблемы экономического и социального развития. 2014. № 10; Ордян Т.С. Перспективы развития деятельности таможенного представителя : материалы межвузовской науч.-практ. конф. «Современные аспекты развития таможенного администрирования», г. Белгород. 2016.

В качестве **проблемы** исследования выступает противоречие между необходимостью совершенствования эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры и недостаточной разработанностью методов решения данной задачи.

Объектом исследования является инфраструктура таможенных органов РФ.

В качестве предмета исследования выступает механизм эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры Белгородской таможни.

Цель исследования – разработка рекомендаций по совершенствованию эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры на примере Белгородской таможни.

Задачи исследования:

1. Изучить теоретические основы развития объектов таможенной инфраструктуры;
2. Исследовать практику применения эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры Белгородской таможни;
3. Предложить направления совершенствования эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры Белгородской таможни.

В качестве теоретико-методологической основы исследования выступают основные положения системного подхода, изложенного в исследованиях В.М Новосельцева, В.Н. Лившиц¹ и др., позволивших рассмотреть объекты таможенной инфраструктуры как систему эксплуатации, изменяющуюся в результате взаимодействия отдельных элементов с внешней средой.

Важную роль в процессе исследования играли **методы** эмпирического и сравнительного анализа, наблюдения, а также методы индукции и дедукции. Обработка эмпирических данных осуществлялась посредством методов математической статистики.

¹Новосельцев В.М. Теоретические основы системного анализа. М., 2013; Лившиц В.Н. Основы системного мышления и системного анализа. М., 2013.

Эмпирическая база исследования представлена Таможенным кодексом Таможенного Союза (ТК ТС), Федеральным законом от 27.11.2010г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации», Федеральным законом от 27.07.2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе в Российской Федерации», Федеральным законом от 21.07.1997 г. № 114-ФЗ «О службе в таможенных органах Российской Федерации», Стратегией развития Таможенной службы Российской Федерации до 2020 года, Об утверждении Положения о Центральном экспертно-криминалистическом таможенном управлении: Приказ ФТС России от 03.05.2011 г. № 902, Об утверждении положения о Главном управлении тылового обеспечения: Приказ ФТС России от 19.03.2012 г. № 489.¹

Научно-практическая значимость исследования заключается в теоретико-методическом обобщении и развитии представлений об эффективности развития объектов таможенной инфраструктуры в условиях современной экономики.

Полученные результаты позволили выявить ряд проблем в эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры и разработать

¹Таможенный Кодекс Таможенного Союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного Союза, принятому Решением Международного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17) : (ред. от 10.10.2014, с изм. от 08.05.2015) // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 50. – Ст. 6615; О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ. // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство»; О государственной гражданской службе Российской Федерации : федер. закон от 27 июля 2004 г. № 79-ФЗ. // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство»; О службе в таможенных органах : федер. закон от 18 июня 1997 г. № 114-ФЗ. // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство»; Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года : Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 г. № 2575-р (ред. от 15.04.2014) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2013. – № 2. – Ст. 109; Об утверждении Положения о Центральном экспертно-криминалистическом таможенном управлении : Приказ ФТС России от 3 мая 2011 г. № 902 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство»; Об утверждении положения о Главном управлении тылового обеспечения : Приказ ФТС России от 19.03.2012 г. № 489// Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

рекомендации по совершенствованию эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры, которые в дальнейшем могут быть использованы в таможенной практике.

Апробация результатов исследования осуществлялась в научных сборниках и журналах¹.

Структура курсовой работы состоит из: введения, трёх разделов, заключения, списка источников и литературы.

¹Волошина А.А. Таможенная инфраструктура в РФ // Экономика и социум. 2017. № 2(33); Волошина А. А. К вопросу об особенностях развития института таможенного представителя в РФ // сб. науч. труд. VIII международной науч.-практ. конф. для студентов, магистрантов, аспирантов и молодых ученых, посвященной 20-летию Института экономики НИУ «БелГУ» «Актуальные проблемы развития национальной и региональной экономики», г.Белгород, 2017. С. 277-279.

РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ОБЪЕКТОВ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В периодических изданиях, нормативных документах по таможенной деятельности, в стратегии развития таможенной службы РФ до 2020г¹. нередко употребляется словосочетание «таможенная инфраструктура».

Говорят и пишут о «создании современной таможенной инфраструктуры», о качественном преобразовании подхода к «развитию таможенной инфраструктуры». В региональных таможенных управлениях (далее – РТУ) имеются отделы эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры, в таможнях – подразделения капитального строительства и эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры.

Сущность понятий «таможенная инфраструктура» и «объекты таможенной инфраструктуры» значительно отличаются между собой.

Перед тем как сформулировать понятие «таможенная инфраструктура», следует разобраться, что принято понимать под термином «инфраструктура».

Термин «инфраструктура» был в первый раз использован западными экономистами еще в начале XX в., его связывали и со строительным производством, и с военным делом. В 1940-е гг. на Западе под инфраструктурой стали понимать совокупность областей, которые способствуют нормальному функционированию производства материальных благ и услуг.

В отечественной экономической литературе трудности становления инфраструктурных отраслей стали рассматриваться лишь в 1960-е гг.

«Понятие инфраструктура произошло от латинского «infra» – ниже, под; и «structura» – строение, расположение. Термин означает комплекс отраслей хозяйства, обслуживающих промышленное и сельскохозяйственное производство. Под комплексом отраслей хозяйства следует понимать строительство шоссейных дорог, каналов, портов, мостов, складов,

¹Стратегия развития таможенной службы до 2020г. URL: <http://ctu.customs.ru/> (дата обращения: 05.04.2017).

энергетическое хозяйство, автотранспорт, связь, водоснабжение и канализация»¹.

В советской экономической науке инфраструктуру было принято разделять на две группы:

1. Производственную (непосредственно обслуживающие материальное производство: железные и шоссейные дороги, водоснабжение, канализация;

2. Непроизводственную либо социальную (отрасли, которые связаны с процессом производства: подготовка сотрудников, школьное и высшее образование, здравоохранение)².

В настоящее время термин «инфраструктура» приобрел более широкое применение. Принято говорить об инфраструктуре предприятия, гостиницы, жилого комплекса, района, города, региона.

Выделяют разные «виды» инфраструктуры:

- транспортную;
- гражданскую;
- рекреационную;
- инженерную;
- портовую;
- социальную;
- таможенную;
- ит-инфраструктуру;
- инфраструктуру инновационной деятельности;
- инфраструктуру туризма³.

Была сделана попытка упорядочить понятийный аппарат таможенной деятельности, было дано следующее определение таможенной инфраструктуры: «таможенная инфраструктура Российской Федерации» –

¹Омуралиев А. М. Инфраструктура в системе организации таможенной деятельности // Наука, новые технологии и инновации. 2012. № 7. С. 117-119.

²Ерашкин Е. А. Теоретические основы формирования и развития инфраструктуры // Современные тенденции в экономике: новый взгляд. 2011. № 12-1. С. 151.

³Там же. С. 151-152.

составные части общего устройства таможенного дела в Российской Федерации, носящие подчиненный, вспомогательный характер и способствующие решению задач таможенных органов РФ¹.

Исходя из написанного выше под таможенной инфраструктурой следует понимать совокупность зданий, сооружений, систем и служб, которые необходимы для обеспечения перемещения товаров и транспортных средств международной перевозки через таможенную границу Таможенного союза и реализации мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования в сфере внешней торговли².

Говоря об определении объектов таможенной инфраструктуры, следует понимать, что это – служебные производственные здания, строения, досмотровые сооружения, склады, гаражи, прилегающие к ним территории и акватории, транспортные средства, а еще грузы, в том числе при их транспортировке, которые подлежат защите от противоправных посягательств и имеющие экономическую и иную значимость для таможенного органа.

Обязательным условием функционирования объектов таможенной инфраструктуры является их комплексное оснащение:

- необходимыми инженерными системами (отопление, вентиляция, электроснабжение и др.), системами безопасности (система пожаротушения, система сигнализации и др.), технологическим оборудованием;
- информационно-техническим обеспечением функционирования объектов таможенной инфраструктуры.

Предназначение таможенной инфраструктуры состоит в обеспечении защиты экономических интересов России, поддержании на нужном уровне национальной безопасности и создания благоприятных условий для развития всех сфер внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД).

¹Альбеков А. У., Гамидуллаев С. Н., Парфенов А. В. Таможенная логистика. Спб., 2013. С. 23

²Там же.

Для обеспечения нормального функционирования таможенных органов в 90-х гг. прошлого столетия создана разветвленная сеть таможенной инфраструктуры, которая в настоящее время развивается, оборудуется и оснащается в соответствии с международными требованиями.

Все элементы таможенной инфраструктуры можно разделить на 3 большие группы:

1. материально-техническая база, создающая условия для функционирования таможенных органов, помещение товаров под таможенные процедуры, обслуживание пассажиров:

- административные здания;

Административные здания представляют собой сооружения, объединенные общей архитектурной задачей создания среды для работы управленческого аппарата государственных, хозяйственных, общественных организаций и учреждений.

Они включают в себя:

А. административно-производственное здание, административно-бытовой корпус;

Б. здание диспетчерской, эксплуатационной, диспетчерской, кинологовической службы, службы охраны;

В. здание контрольно-пропускного пункта, проходной;

Г. служебно-производственное, служебно-бытовое здание;

- пункты пропуска и переходы через таможенную границу;

Под пунктом пропуска через таможенную границу понимается территория (акватория) в пределах железнодорожной, автомобильной станции или вокзала, морского, речного порта, аэропорта, военного аэродрома, открытых для международных сообщений (международных полетов), а также иной специально выделенный в непосредственной близости от государственной границы участок местности, где осуществляется пропуск через таможенную границу лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных.

Пункты пропуска классифицируются:

А. по виду международного сообщения – морские, речные, воздушные, автомобильные, железнодорожные, пешеходные, смешанные;

Б. по характеру международного сообщения – пассажирские, грузовые, грузо-пассажирские;

В. по режиму работы – постоянные, временные, сезонные, работающие на нерегулярной основе;

Г. многосторонние – для пересечения таможенной границы лицами независимо от их гражданства (подданства), в том числе лицами без гражданства, и транспортными средствами независимо от государственной принадлежности, а также для перемещения через нее грузов, товаров и животных независимо от их государственной принадлежности;

Д. односторонние – для пересечения таможенной границы гражданами, в упрощенном порядке, и транспортными средствами страны-члена Таможенного союза и сопредельного государства, а еще для перемещения через таможенную границу грузов, товаров и животных только страны-члена Таможенного союза и сопредельного государства.

- таможенные терминалы, в том числе склады временного хранения (далее – СВХ);

Помимо спектра широкого комплекса услуг в области таможенной деятельности (логистики, таможенного оформления экспортно-импортных операций с различными грузами, складирования, охраны, страхования и др.) таможенные терминалы гарантируют постоянные перевозки грузов по таможенной территории и в том числе территории стран СНГ, применяя разные виды транспорта. Таможенные терминалы как объекты таможенной инфраструктуры стали активно развиваться во второй половине 1990-х гг. Данная тенденция четко прослеживается на примере Московского региона¹.

Своим клиентам предлагают таможенные терминалы, предлагают комплекс услуг. Это, прежде всего складские услуги, куда входят операции

¹Покровская В. В. Таможенное дело. М., 2011. С. 200.

по хранению товаров в процедуре таможенного склада и СВХ, а также ответственное хранение без ограничения сроков; проведение погрузо-разгрузочных работ; складской учет движения и хранения грузов, их переупаковка, маркировка и предпродажная подготовка; формирование заказов; предоставление охраняемых автостоянок. Кроме этого терминал обеспечивает брокерские услуги, т.е. декларирование грузов, пересекающих Таможенную границу; оформление документов на экспортно-импортную продукцию, включая сертификаты соответствия качества и происхождения товаров, в уполномоченных в этих областях организациях¹.

Консультационно-юридические услуги по вопросам регулирования ВЭД и таможенного законодательства предоставляет таможенный терминал.

Складами временного хранения являются специально выделенные и обустроенные помещения и (или) открытые площадки для хранения товаров.

Согласно ст. 167 ТК ТС «временное хранение товаров – это хранение иностранных товаров под таможенным контролем в местах временного хранения до их выпуска таможенным органом в соответствии с заявленной таможенной процедурой либо до совершения иных действий, предусмотренных таможенным законодательством таможенного союза, без уплаты таможенных пошлин, налогов»². Местами временного хранения товаров являются склады временного хранения и иные места в соответствии с законодательством государств-членов таможенного союза. Места временного хранения должны отвечать требованиям по их расположению, обустройству и оборудованию, установленным законодательством государств-членов таможенного союза.

СВХ могут быть открытого или закрытого типа. Складами открытого типа являются тогда, когда доступны для хранения любых товаров и

¹Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17) : (ред. от 10.10.2014, с изм. от 08.05.2015) // Собр. законодательства Рос.Федерации. - 2010. - № 50. - Ст.6615.

²Там же.

использования любыми лицами, в том случае, когда СВХ предусмотрены для хранения товаров владельца склада или для хранения определенных товаров, в том числе ограниченных в обороте либо требующих особых условий – температурного режима, допустимых норм влажности, то они являются складами закрытого типа.¹

- транспортные средства;

Транспортные коммуникации соединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее объединения в глобальную экономическую систему.

Согласно статье 4 ТК ТС различают 2 определения понятия транспортных средств таможенных органов:

«Транспортные средства – категория товаров, которая включает любое водное судно, воздушное судно, автомобильное транспортное средство, прицеп, полуприцеп, железнодорожное транспортное средство (железнодорожный подвижной состав, единица железнодорожного подвижного состава) или контейнер с предусмотренными для них техническими паспортами или техническими формулярами запасными частями, принадлежностями и оборудованием, горюче-смазочными материалами, охлаждающими и иными техническими жидкостями, содержащимися в заправочных емкостях, предусмотренных их конструкцией, если они перевозятся вместе с указанными транспортными средствами». «Транспортные средства международной перевозки – транспортные средства, которые ввозятся на таможенную территорию таможенного союза или вывозятся за ее пределы в целях начала и (или) завершения международной перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа, с находящимися на них специальным оборудованием, предназначенным для

¹Покровская В. В. Таможенное дело. М., 2011. С. 192.

погрузки, разгрузки, обработки и защиты грузов, предметами материально-технического снабжения и снаряжения, а также запасными частями и оборудованием, предназначенными для ремонта, технического обслуживания или эксплуатации транспортного средства в пути следования»¹.

- объекты спецназначения;
- зоны таможенного контроля (далее – ЗТК) на вокзалах, в аэропортах;

Зонами таможенного контроля являются места перемещения товаров через таможенную границу, территории складов временного хранения, таможенных складов, магазинов беспошлинной торговли и иные места, которые определены законодательством государств-членов таможенного союза. ЗТК могут быть постоянными в случае регулярного нахождения в них товаров, которые подлежат таможенному контролю, или временными в случае их создания на время проведения таможенного контроля, грузовых и иных операций. Порядок создания и обозначения ЗТК, а также правовой режим зоны таможенного контроля определяются законодательством государств-членов таможенного союза².

2. системы и средства, обеспечивающие осуществление таможенных операций и таможенного контроля, передачу информации:

- технические средства таможенного контроля и таможенной экспертизы;

«Технические средства таможенного контроля (далее – ТСТК) – это комплекс определенных технических средств, которые применяются таможенными органами прямо в процессе оперативного таможенного контроля всех видов перемещаемых через государственную границу объектов, целью которых является обнаружения среди них предметов,

¹Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17) : (ред. от 10.10.2014, с изм. от 08.05.2015) // Собр. законодательства Рос. Федерации. - 2010. - № 50. - Ст.6615.

²Там же.

материалов и веществ, запрещенных к ввозу и вывозу, или не соответствующих декларированному содержанию»¹.

Таможенная техника представляет собой совокупность технических средств, которые применяются специализированными структурными подразделениями таможенных органов для решения возложенных на них задач.

Таможенная техника включает следующие виды:

А. «ТСТК – используются для проведения досмотра товаров, транспортных средств, лиц, перемещающихся через таможенную границу;

Б. Технические средства криминалистики – находят применение в решении задач раскрытия преступлений;

В. Технические средства таможенной экспертизы – позволяют решать задачи идентификации товаров (т.е. установления тождества);

Г. Технические средства связи и передачи данных – обеспечивают решение управленческих, технологических и других задач;

Д. Технические средства информационного обеспечения таможенной деятельности – применяются для сбора, обработки, хранения, поиска и выдачи информации;

Е. Технические средства охраны и обеспечения собственной безопасности таможенных органов – применяются для охраны и обеспечения собственной безопасности таможенных органов;

Ж. Технические средства таможенного делопроизводства»².

Итоги внедрения ТСТК устанавливают ход дальнейшего процесса таможенного контроля. Данная техника позволяет определить достоверность и подлинность документов, представленных на перемещаемые объекты, определить соответствие качества товаров и транспортных средств данным, содержащимся в декларирующих их документах, следовательно, обеспечить

¹Кабанов В. И., Солиев А. А., Гришина Д. А. Технические средства таможенного контроля: понятие и роль в таможенном контроле // Символ науки. 2016. № 4-1(16). С. 79.

²Там же.

правильное начисление таможенных пошлин, взимание налогов, платежей, достоверность таможенной статистики и эффективный валютный контроль.

Всю совокупность средств таможенного контроля можно поделить на две группы:

«1 группа – специальные средства (приборы для вскрытия помещений, средства для принудительной остановки транспорта, наручники, слезоточивые вещества);

2 группа – технико-химические средства (металлоискатели, досмотровая рентгеновская техника)»¹.

- единая автоматизированная информационная система Федеральной таможенной службы (далее – ЕАИС, ФТС России);

Представляет собой автоматизированную систему управления процессами таможенной деятельности.

ЕАИС предназначена для комплексной автоматизации деятельности таможенных органов всех уровней и информационного взаимодействия между собой и с внешними объектами. Также является одним из важных компонентов информационно-технической инфраструктуры таможенных органов и совокупностью информационных, программных, центральных и региональных баз данных, телекоммуникационных систем и сетей.

Главное предназначение ЕАИС таможенной службы РФ – это повышение эффективности создания и осуществления единой таможенной политики государства и деятельности таможенных органов². Кроме основного назначения можно выделить и другие:

А. Снабжение подразделений ФТС России и правительственных органов информацией, необходимой для ведения таможенной статистики;

Б. Улучшение системы организационно-экономического управления таможенными органами на всех уровнях управления;

¹Кабанов В. И., Солиев А. А., Гришина Д. А. Технические средства таможенного контроля: понятие и роль в таможенном контроле // Символ науки. 2016. № 4-1(16). С. 80.

²Короткова О. А. Перспективы развития ЕАИС ФТС России // Экономика и управление: новые вызовы и перспективы. 2014. № 6. С. 209.

В. Повышение эффективности таможенного контроля за багажом следующих через границу пассажиров;

Г. Обеспечение централизованного взимания и контроля начисления таможенных платежей;

Д. Информационная поддержка борьбы с контрабандой и нарушениями таможенных правил¹.

- системы контроля и наблюдения.

3. объекты, предназначенные для создания материальных, бытовых, культурных и других социальных условий жизнедеятельности таможенных сотрудников и организаций:

А. учебные заведения и центры;

Б. службы жилищно-бытового обслуживания;

В. предприятия общественного питания: столовая, буфет, палатка;

Г. учреждения здравоохранения и санаторного обслуживания включают в себя: медицинские учреждения, сауна, баня, спортзал, санаторий, база отдыха².

Околотаможенная инфраструктура по своему составу и назначению является частью таможенной инфраструктуры в целом. Как правило, к ней относят коммерческие организации и их структурные подразделения, которые создаются для выполнения логистических, информационных, финансовых и других посреднических операций в таможенной сфере, а также услуги по подготовке таможенной документации, и способствующие увеличению эффективности взаимодействия непосредственных участников ВЭД с таможенными органами³.

К основным объектам околотаможенной инфраструктуры относят:

- таможенных представителей;

¹Короткова О. А. Перспективы развития ЕАИС ФТС России // Экономика и управление: новые вызовы и перспективы. 2014. № 6. С. 209-210.

²Черныш А. Я. Основы таможенного дела. М., 2012. С. 207.

³Альбеков А. С., Гамидуллаев С. Н., Парфенов А. В. СПб., 2013. С. 26.

Необходимость в таможенных представителях и потребность в их услугах в России возникла в связи с увеличением числа участников ВЭД и объемов внешнеторгового оборота, а также с созданием таможенного союза.

Позитивным моментом существования таможенных представителей в составе околотаможенной инфраструктуры является то, что участие сравнительно небольшой группы посреднических структур позволяет таможенной службе отлично применять кадровые и производственные ресурсы для увеличения качества и уменьшения времени производства таможенного оформления.

В соответствии со ст. 12 ТК ТС таможенный представитель – это юридическое лицо государства-члена таможенного союза, отвечающее условиям, определенным ТК ТС. Юридическое лицо признается таможенным представителем после включения в реестр таможенных представителей. Порядок включения в реестр таможенных представителей и исключения из этого реестра определяется законодательством государств-членов таможенного союза¹.

Таможенный представитель совершает от имени и по поручению декларанта либо иных заинтересованных лиц таможенные операции в соответствии с таможенным законодательством таможенного союза на территории государства-члена таможенного союза, таможенным органом которого он включен в реестр таможенных представителей.

- таможенных перевозчиков;

Таможенный перевозчик занимает важное место в составе околотаможенной инфраструктуры и в технологии таможенного контроля за перемещением внешнеторговых грузов на таможенной территории, включая внутренний таможенный транзит.

¹Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17) : (ред. от 10.10.2014, с изм. от 08.05.2015) // Собр. законодательства Рос. Федерации. - 2010. - № 50. - Ст.6615.

В соответствии со ст.18 ТК ТС таможенный перевозчик – юридическое лицо государства-члена таможенного союза, отвечающее условиям, определенным ТК ТС. Юридическое лицо признается таможенным перевозчиком после включения в реестр таможенных перевозчиков. Порядок включения в реестр таможенных перевозчиков и исключения из этого реестра определяется законодательством государств-членов таможенного союза. Реестр таможенных перевозчиков считается инструментом оперативного таможенного контроля за их деятельностью. Он несет в себе информационную составляющую, позволяя участникам ВЭД, прежде всего в лице отправителей внешнеторговых грузов, своевременно определиться в выборе таможенного перевозчика в том случае, когда их продукция попадает в товарную номенклатуру, требующая сопровождения доставки к месту таможенного оформления. Реестр также позволяет заранее знать не только регион, в котором работает тот или иной перевозчик, и виды транспортных средств, но и возможности их гарантий при наступлении рисков. Кроме этого в Реестре указы сроки действия свидетельства каждого таможенного перевозчика¹.

Таможенный перевозчик осуществляет перевозку товаров, находящихся под таможенным контролем, по таможенной территории таможенного союза в соответствии с таможенным законодательством таможенного союза. Он вправе ограничить регион своей деятельности регионом деятельности одного или нескольких таможенных органов.

В зависимости от ограниченности регионом таможенные перевозчики могут быть:

- a. зональные – в пределах деятельности одной таможни;
- b. региональные – в пределах деятельности РТУ;
- c. общероссийские – в пределах деятельности ФТС РФ.

¹Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17) : (ред. от 10.10.2014, с изм. от 08.05.2015) // Собр. законодательства Рос. Федерации. - 2010. - № 50. - Ст.6615.

- таможенные склады и их владельцы;

Одним из главных предназначений таможенных складов является то, что они служат составляющим звеном в цепи технологии таможенного оформления внешнеторговых грузов и транспортных средств, а также реализуют функции таможенного контроля и производят операции по обеспечению сохранности и неизменности вида складироваемых товаров и иные действия в таможенных целях.

Таможенный склад представляет собой специально определенное и обустроенное сооружение, помещение и (или) открытая площадка, которые предназначены для хранения товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного склада. Таможенные склады могут быть открытого типа, которые доступны для хранения любых товаров и использования любыми лицами, обладающими полномочиями в отношении товаров, или закрытого типа, предназначенные для хранения товаров владельца таможенного склада¹.

Место расположения таможенного склада определяется с учетом интересов организаций, осуществляющих торговую деятельность, и иных заинтересованных лиц.

Таможенный склад любого типа должен соответствовать следующим требованиям:

- a. обеспечение цельности хранимых грузов;
- b. обеспечение безопасности;
- c. создание условий на складе для обеспечения контроля груза со стороны таможни.

Владелец таможенного склада – юридическое лицо государства-члена таможенного союза, отвечающее условиям, определенным ТК ТС. Он

¹Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17) : (ред. от 10.10.2014, с изм. от 08.05.2015) // Собр. законодательства Рос. Федерации. - 2010. - № 50. - Ст.6615.

осуществляет хранение товаров, находящихся под таможенным контролем, в случаях и на условиях, которые установлены ТК ТС¹.

Владельцем таможенного склада может быть российское юридическое лицо, включенное в Реестр владельцев таможенных складов. Включение в Реестр владельцев таможенных складов осуществляется на основании заявления заинтересованного лица. Порядок включения в реестр владельцев таможенных складов и исключения из этого реестра определяется законодательством государств-членов таможенного союза. Законодательством государств-членов таможенного союза могут быть установлены случаи и порядок приостановления и возобновления деятельности в качестве владельцев таможенных складов юридических лиц, включенных в реестр владельцев таможенных складов².

Таможенные органы ведут реестры владельцев таможенных складов и обеспечивают их периодическую публикацию, в том числе с использованием информационных технологий.

- магазины беспошлинной торговли;

Помещения магазинов беспошлинной торговли предусмотрены для розничной продажи под таможенным контролем ввезенных в РФ иностранных или отечественных товаров физическим лицам, которые выезжают за пределы таможенной территории Таможенного союза без уплаты таможенных пошлин, налогов.

Потенциальных покупателей в магазинах беспошлинной торговли притягивают в первую очередь цены на товары, в которые не включаются таможенные пошлины, налоги, что существенно сказывается на снижении стоимости и повышении уровня конкурентоспособности.

¹Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17) : (ред. от 10.10.2014, с изм. от 08.05.2015) // Собр. законодательства Рос. Федерации. - 2010. - № 50. - Ст.6615.

²Там же.

Магазины беспошлинной торговли могут учреждаться и работать в пределах таможенной территории, а именно в аэропортах, морских и речных портах, открытых для международного сообщения, в пунктах пропуска, предусмотренных для пересечения ее физическими лицами.

Территория магазинов «duty free» объединяет в своем составе несколько типов обособленных функциональных помещений: торговые залы, подсобные помещения и склады, которые в целом являются ЗТК. Площадь каждого из них по своим размерам должна быть оптимальной в целях создания необходимых условий для эффективной работы магазина и прежде всего, соответствовать нормативам и требованиям.

Во-первых, все помещения магазина должны находиться в непосредственной близости друг от друга в пределах территории одного аэропорта, морского порта либо пограничного пункта на которой они ведут свою деятельность.

Во-вторых, магазины беспошлинной торговли должны быть оборудованы соответствующим образом в целях обеспечения и надлежащей организации торгового процесса непосредственно в торговом зале, а также сохранности товаров и проведения в отношении их таможенного контроля.

Одним из обязательных требований к работе магазина беспошлинной торговли является ведение кассовых операций применительно к расчетам с использованием наличной иностранной валюты и платежных документов в иностранной валюте.

Товары, реализующиеся в магазинах «duty free» требуют специальной маркировки, которая проводится еще в момент их пребывания на складах, иначе их продажа в торговом зале не допускается.

- таможенные лаборатории;

Таможенные лаборатории представляют собой экспертно-исследовательские организации, создаваемые ФТС России для проведения экспертиз и исследований товаров в таможенных целях.

Центральное экспертно-криминалистическое таможенное управление ФТС России (далее – ЦЭКТУ) создано на базе Главной таможенной лаборатории ФТС России.

Центральное экспертно-криминалистическое таможенное управление является специализированным региональным таможенным управлением, входит в единую федеральную централизованную систему таможенных органов Российской Федерации.

ЦЭКТУ выполняет экспертно-криминалистическую, судебно-экспертную, экспертно-исследовательскую, научно-исследовательскую и научно-методическую деятельность.

ЦЭКТУ осуществляет следующие полномочия в установленной сфере деятельности:

1. экспертно-криминалистическое обеспечение потребностей таможенных органов при осуществлении таможенного контроля в проведении экспертиз и исследований товаров, транспортных средств, документов, а также других объектов, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза;
2. экспертно-криминалистическое обеспечение правоохранительной деятельности ФТС России и других правоохранительных органов;
3. информационное и научно-методическое обеспечение экспертно-криминалистической деятельности ФТС России;
4. анализ и обобщение экспертной практики;
5. аттестацию экспертов на право самостоятельного производства таможенных и судебных экспертиз;
6. определение порядка взятия проб или образцов товаров, а также порядка их исследования при проведении таможенного контроля;
7. проверка аналитических приборов, технических средств таможенного контроля, а также предварительная экспертная оценка защищенности полиграфической и другой продукции, производимой для ФТС России;

8. обеспечение эксплуатации зданий и сооружений, находящихся на балансе Управления, контроль за эксплуатацией зданий и сооружений, находящихся в оперативном управлении региональных филиалов ЦЭКТУ¹.

Для уменьшения сроков проведения экспертных исследований товаров, документов и других объектов в ЦЭКТУ сформированы дежурные группы экспертов, состоящие из криминалиста, химика, геммолога и товароведов различных групп товаров. Указанные группы экспертов обеспечивают участие специалистов в оперативно-разыскных мероприятиях таможенных органов. Численность таких групп и количество входящих в их состав обученных профессионалов непрерывно растет.

- консультационные и обучающие фирмы².

На основании вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

1. Таможенная инфраструктура представляет собой совокупность систем и служб, сооружений, зданий, необходимые для обеспечения перемещения товаров и транспортных средств международной перевозки через таможенную границу Таможенного союза и реализации мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования в сфере внешней торговли.

2. Основные элементы таможенной инфраструктуры подразделяются на 3 группы: материально-техническая база (административные здания, таможенные терминалы в том числе СВХ, пункты пропуска и переходы через таможенную границу, ЗТК на вокзалах, в аэропортах, транспортные средства); системы и средства, обеспечивающие осуществление таможенных операций и таможенного контроля, передачу информации (технические средства таможенного контроля и таможенной экспертизы, ЕАИС, системы контроля и наблюдения); объекты, предназначенные для создания материальных, бытовых, культурных и других социальных условий

¹Об утверждении Положения о Центральном экспертно-криминалистическом таможенном управлении : Приказ ФТС России от 03 мая 2011 г. № 902 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

²Покровская В. В. Таможенное дело. М., 2011. С. 157.

жизнедеятельности сотрудников таможенных органов и организаций (службы жилищно-бытового обслуживания, предприятия общественного питания, учреждения здравоохранения и санаторного обслуживания).

3. Обеспечение нормальной работы объектов таможенной инфраструктуры, является неотъемлемым условием для таможенных органов. Условием функционирования объектов есть их комплексное оснащение: инженерными системами (отопление, вентиляция, электроснабжение и др.), системами безопасности (система пожаротушения и сигнализации), технологическим оборудованием; информационно-техническим обеспечением функционирования объектов таможенной инфраструктуры. Экономическую значимость для таможенного органа представляют служебные производственные здания, строения, досмотровые сооружения, склады, гаражи, прилегающие к ним территории и акватории, транспортные средства, а еще грузы, в том числе при их транспортировке, которые подлежат защите от противоправных посягательств.

РАЗДЕЛ II. ПРАКТИКА ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ

Современная структура тыловой службы ФТС России представлена тыловыми структурными подразделениями ФТС России, региональными и специализированными таможенными управлениями, таможнями, учреждениями ФТС России и тыловыми таможенными постами.

В соответствии с приказом ФТС России от 26.09.2016г. № 1926 в типовой структуре тыловой службы РТУ предусмотрены подразделения капитального строительства объектов таможенной инфраструктуры, эксплуатации объектов, материально-технического обеспечения, социального развития, медицинского обеспечения, охраны труда и гражданской обороны, а также здравпункт; в типовой структуре тыловых подразделений – отделы капитального строительства и эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры, тылового обеспечения, социального развития, охраны труда.

Типовой структурой таможенного поста с юридическим лицом предусмотрен лишь отдел тылового обеспечения, а в типовой структуре тылового таможенного поста – следующие отделы:

- сводного планирования и финансирования;
- капитального строительства;
- эксплуатации и развития объектов таможенной инфраструктуры;
- охраны труда;
- материально-технического обеспечения;
- социального развития;
- медицинского обеспечения;
- таможенной охраны и оперативно-дежурной службы;
- информационно-технический отдел;
- здравпункт.

Понятие «типовая структура» поясняет тот факт, что некоторые таможенные органы, приспособившая ее к реальным условиям деятельности, выходили с предложениями в ФТС России об изменении тех или иных тыловых структурных подразделений. Чаще всего выносились положения, связанные с перераспределением функций отдела капитального строительства и эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры в таможенных органах и образованием самостоятельных структурных подразделений по капитальному строительству и эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры, что предусматривает значительные капитальные вложения в строительство объектов таможенной инфраструктуры.

В соответствии с положением о Главном Управлении Тылового Обеспечения (далее – ГУТО) ФТС России определены основные функции тыловой службы:

1. составление совместно со структурными подразделениями центрального аппарата ФТС России прогнозов развития таможенной инфраструктуры, участие в определении важнейших направлений развития таможенной инфраструктуры и подготовке предложений по бюджетному планированию, ориентированных на достижение конкретных результатов, а также по формированию федеральных и ведомственных целевых программ в части, относящейся к компетенции Главного управления;

2. формирование предложений об объемах финансирования по направлениям тылового обеспечения таможенных органов;

3. создание резерва материально-технических средств ФТС России в соответствии с утверждаемой руководством ФТС России номенклатурой продукции, нормами и сроками резервирования, а также учет и контроль использования резерва ФТС России;

4. организация поставки в таможенные органы централизованно приобретаемой продукции в соответствии с распределением, согласованным с соответствующими структурными подразделениями центрального аппарата

ФТС России и утвержденным руководством ФТС России, а также контроль за получением продукции и учетом состояния фактического оснащения таможенных органов и ее соответствия нормативным показателям;

5. разработка ежегодных планов приобретения продукции для оснащения таможенных органов материально-техническими средствами;

6. содействие плановому развитию таможенной инфраструктуры и эффективному функционированию многоцелевых зданий и сооружений, организация эксплуатации и содержания объектов таможенной инфраструктуры;

7. обеспечение оперативного и статистического учета по капитальному строительству объектов таможенной инфраструктуры;

8. формирование предложений по статьям сводной сметы расходов ФТС России на эксплуатацию объектов таможенной инфраструктуры;

9. организация капитального строительства, реконструкции, расширения и технического перевооружения объектов таможенной инфраструктуры, капитального ремонта, эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры;

10. определение совместно со структурными подразделениями центрального аппарата ФТС России общей потребности в государственных капитальных вложениях и объемах проектно-изыскательских работ;

11. подготовка предложений о выделении необходимых лимитов бюджетных ассигнований на нужды капитального строительства ФТС России, а также источников их финансирования и участие в рассмотрении этих предложений в Правительстве Российской Федерации, Минэкономразвития России, Минфине России;

12. формирование проекта сводного плана капитальных вложений, плана капитального ремонта и расходов на текущий ремонт и эксплуатацию зданий, сооружений;

13. формирование предложений по статьям сводной сметы расходов ФТС России на эксплуатацию объектов таможенной инфраструктуры;

14. организация подготовки и утверждение заданий на проектирование объектов таможенной инфраструктуры;

15. организация разработки, согласования, рассмотрения и утверждения проектно-сметной документации в соответствии с установленным порядком на капитальное строительство и капитальный ремонт объектов таможенной инфраструктуры;

16. подготовка документов для финансирования государственных централизованных капитальных вложений за счет средств федерального бюджета, а также подготовка к утверждению титульных списков капитального строительства, планов проектно-изыскательских работ;

17. обеспечение первоочередного направления капитальных вложений на вводные объекты в целях сокращения объемов незавершенного строительства;

18. осуществление контроля по выполнению заданий по капитальному строительству и вводу в действие основных фондов, за ведением учета и отчетности;

19. контроль эффективного использования выделенных средств на капитальный и текущий ремонт, а также на эксплуатацию объектов таможенной инфраструктуры; подготовка предложений по оптимизации затрат на эксплуатацию объектов таможенной инфраструктуры;

20. планирование и обеспечение технической эксплуатации и содержания объектов таможенной инфраструктуры;

21. участие в формировании и работе приемочных комиссий по законченным строительством объектам таможенной инфраструктуры¹.

Задачи ГУТО:

1. реализация единой хозяйственной политики ФТС России в части тылового обеспечения таможенных органов Российской Федерации;

¹Об утверждении положения о главном управлении тылового обеспечения : Приказ ФТС России от 19 марта 2012 г. № 489 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

2. развитие и укрепление материально-технической и социальной базы таможенных органов;

3. развитие и совершенствование деятельности авиационных и морских (речных) подразделений таможенных органов по вопросам, отнесенным к компетенции ГУТО;

4. регулирование имущественно-земельных отношений таможенных органов;

5. проектирование и строительство объектов таможенной инфраструктуры;

6. вовлечение в хозяйственный оборот объектов недвижимости путем привлечения инвестиций;

7. высвобождение и реализация движимого имущества, находящегося в оперативном управлении таможенных органов;

8. эксплуатация и капитальный ремонт объектов таможенной инфраструктуры;

9. жилищное обеспечение должностных лиц, работников и пенсионеров таможенных органов¹.

Одним из основных направлений деятельности тыловой службы таможенных органов является организация технической эксплуатации и содержания объектов таможенной инфраструктуры.

Организация и содержание объектов таможенной инфраструктуры является деятельностью тыловых структурных подразделений таможенных органов, которая в основном сосредоточена на техническом обслуживании соответствующих инженерных и технических коммуникаций, конструктивных систем зданий и сооружений. Дежурным и ремонтным персоналом под руководством соответствующих инженерно-технических работников эксплуатационной службы тыловых подразделений выполняется

¹Об утверждении положения о главном управлении тылового обеспечения : Приказ ФТС России от 19 марта 2012 г. № 489 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

техническое обслуживание в целом, включающие работы профилактического характера, а также работы по наблюдению за состоянием объектов таможенной инфраструктуры в условиях эксплуатации, по устранению мелких неисправностей, возникающих в процессе эксплуатации, своевременному выполнению мероприятий для поддержания заданных режимов работы объектов.

Техническое обслуживание – комплекс мероприятий, связанный с управлением процессами эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры при их использовании по назначению, а также хранении и транспортировке, включающий контроль технического состояния зданий, сооружений и инженерных коммуникаций, путем общих и частичных осмотров, поддержание работоспособности и исправности их конструкций элементов и инженерных систем, их наладку и регулировку, подготовку к сезонной эксплуатации объектов в целом, их элементов и систем, а также обеспечение санитарно-гигиенических требований к помещениям и прилегающей территории¹.

Перед отделом эксплуатации и ремонта объектов таможенной инфраструктуры (далее – Подразделение) стоят задачи по:

- выявлению потребностей таможенных органов региона в обеспечении объектами таможенной инфраструктуры;
- обеспечению эксплуатации и текущему ремонту объектов таможенной инфраструктуры РТУ;
- обеспечению учета (за исключением экспертизы и хранения документов, содержащих сведения о федеральном имуществе, и внесения указанных сведений в реестр федерального имущества) и паспортизации основных средств и фондов объектов таможенной инфраструктуры РТУ и таможенных органов региона;

¹Об утверждении единых ведомственных методических указаний по расчету затрат на содержание, обслуживание и текущий ремонт объектов таможенной инфраструктуры : Приказ ФТС России от 05 апреля 2012г. № 650 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

- контролю за рациональным и эффективным расходованием бюджетных средств, выделенных таможенным органам региона на реализацию мероприятий по вопросам, отнесенным к компетенции Подразделения¹.

Подразделение выполняет следующие функции:

- осуществляет общее и методическое руководство деятельностью таможенных органов региона по вопросам, отнесенным к компетенции Подразделения, и ее контроль, в том числе путем проведения проверочных и иных мероприятий;

- подготавливает отчеты, а также справочную и аналитическую информацию и материалы о деятельности РТУ и таможенных органов региона по вопросам, отнесенным к компетенции Подразделения, для представления в ФТС России;

- осуществляет сбор и формирование статистической отчетности по установленным ФТС России формам;

- принимает участие в распределении лимитов и бюджетных обязательств таможенных органов региона по расходам, отнесенным к компетенции Подразделения, осуществляет контроль расходования бюджетных средств и своевременное внесение предложения о перераспределении лимитов бюджетных обязательств;

- осуществляет меры по оптимизации расходов и обеспечению эффективного использования бюджетных средств, выделенных РТУ и таможенным органам региона на реализацию мероприятий по вопросам, отнесенным к компетенции Подразделения;

- организует работу по эксплуатации, содержанию и ремонту объектов таможенной инфраструктуры, в которых размещаются структурные подразделения РТУ;

¹Типовое положение о подразделении эксплуатации и ремонта объектов таможенной инфраструктуры тыловой службы РТУ // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

- определяет потребность в служебных помещениях РТУ, обеспечивает государственную регистрацию прав на земельные участки, здания и сооружения в уполномоченных государственных органах;
- осуществляет мероприятия по заключению договоров аренды и безвозмездного пользования для размещения РТУ;
- принимает участие в рассмотрении проектной документации по вновь строящимся и реконструируемым объектам и сооружениям РТУ и таможенных органов региона для их дальнейшей эксплуатации;
- осуществляет контроль за правильностью определения таможенными органами региона стоимости ремонтных и строительных работ, принимает участие в проверке объема выполненных работ по объектам таможенной инфраструктуры РТУ и таможенных органов региона¹.

Периодические осмотры с использованием современных средств технической диагностики и профилактические испытания оборудования и сооружений организуются в соответствии с правилами технической эксплуатации и утвержденным графиком технической эксплуатации.

Устанавливается периодичность осмотров соответствующим должностным лицом таможенного органа в зависимости от местных условий, но не реже сроков, определенных правилами технической эксплуатации.

Выявленные дефекты устраняются по возможности немедленно или же подлежат устранению во время предстоящих текущих или капитальных ремонтов.

Выделяют два вида осмотров: общие и частичные. Общий осмотр включает в себя обследование всех зданий или сооружений в целом, просматривая все конструкции, в том числе инженерное оборудование, различные виды отделки и все элементы внешнего благоустройства. Общие

¹Типовое положение о подразделении эксплуатации и ремонта объектов таможенной инфраструктуры тыловой службы РТУ // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

технические осмотры, при которых уточняются объемы работ для включения в план текущего ремонта, как правило, проводятся два раза в год – весной и осенью. При частичном осмотре обследованию подвергаются отдельные здания, сооружения, отдельные конструкции, виды оборудования. При проведении частичных осмотров неисправности должны устраняться, которые могут быть ликвидированы в течение времени, отведенного на осмотр.

Весенний осмотр проводится после таяния снега в целях освидетельствования состояния или сооружения. При весеннем осмотре уточняются объемы работ по текущему ремонту зданий или сооружений, выполняемому в летний период.

Основное внимание при проведении технических осмотров в весенний период должно соответствовать климатическим требованиям эксплуатации объектов в весенне-летний период и объективной возможности устранения обнаруженных дефектов в этот период.

Проводятся следующие работы:

1. Ремонт оборудования спортивных площадок;
2. Проверка состояния и укрепления водосточных труб и колен воронок;
3. Проверка состояния, расконсервирование и ремонт поливочной системы;
4. Снятие пружин на входных дверях;
5. Осмотр и проверка состояния кровель, фасадов и полов в подвалах и других несущих и ограждающих конструкций и выявление возможных повреждений в результате атмосферных и других воздействий.

С особой ответственностью проводится осенний осмотр, цель которого – подготовить здания и сооружения к зимнему периоду. К этому времени должны быть закончены все летние работы по текущему ремонту.

На подготовку объектов к эксплуатации в осенне-зимний период должно быть обращено пристальное внимание тыловых структурных подразделений таможенных органов.

При осмотре объектов планируется проведение таких видов работ как:

- ремонт и утепление чердачных перекрытий;
- укрепление и ремонт парапетных ограждений;
- изготовление новых или существующих ходовых досок и переходных мостиков на чердаках, подвалах;
- заделка продухов в цокольном помещении здания;
- ремонт и постановка пружин на входных дверях;
- проверка подготовленности покрытий зданий к удалению снега и необходимых для этого средств, а также состояния желобов и водостоков.

В обязанности тыловых структурных подразделений, которые отвечают за организацию эксплуатации и содержание объектов таможенной инфраструктуры помимо обязательных сезонных технических осмотров и проведения соответствующих видов работ входит организация текущих мероприятий по внешнему благоустройству и прочие вопросы:

- поливка и подкормка зеленых насаждений, скашивание травы на газонах, обрезка деревьев и кустарников;
- контроль исправного состояния кровли и устройства по отводу атмосферных и талых вод с крыши зданий;
- очистка зимой проездов и проходов от снега, посыпка песком тротуаров и дорожек;
- регулировка и наладка систем автоматического управления инженерным оборудованием;
- очистка кровли от мусора, грязи, листьев;
- подготовка зданий к праздникам;
- подготовка систем водостоков к сезонной эксплуатации;
- контроль исправного состояния внутренних сетей водоснабжения, канализации и теплоснабжения.

Все вышперечисленное есть основные функции соответствующих тыловых подразделений таможенных органов по организации технической эксплуатации и обеспечению оптимальных условий содержания объектов таможенной инфраструктуры.

Кроме очередных могут быть организованы внеочередные осмотры зданий и сооружений после стихийных бедствий (пожаров, ураганных ветров, больших ливней или снегопадов, после колебаний поверхности земли – в районах с повышенной сейсмичностью) или аварий. Особо жесткий режим всех видов должен устанавливаться для объектов таможенной инфраструктуры, расположенных на просадочных грунтах и в районах долголетней мерзлоты, на подработанных подземными горными выработками территориях, а также эксплуатируемых при постоянной вибрации. Проведение этих работ требует определенных финансовых ресурсов, обоснование которых и составление соответствующих заявок также возложено на тыловые структурные подразделения таможен и тыловую службу РТУ.

В целях решения поставленных задач в дипломной работе опишем статистическую характеристику реализации задач Отдела эксплуатации и ремонта объектов таможенной инфраструктуры.

Проанализировав представленные объекты по текущему ремонту объектов таможенной инфраструктуры Белгородской таможни удалось выявить один объект – Комплекс зданий для размещения и ремонта автотранспорта таможни по 5 Заводскому переулку, 7а, г.Белгород, который является наиболее эффективным, потому что – это административное здание, находящееся под охраной и риски хищения материалов предоставленных для ремонта снижаются до минимума, и работы, проведенные в период с 2014 по 2016гг. на данном объекте представлены на рисунках 1, 2, 3¹.

¹Данные представлены из аналитического отчета о работе Отдела эксплуатации и ремонта объектов таможенной инфраструктуры Белгородской таможни за период с 01.01.2014 по 31.12.2016. Документ опубликован не был.

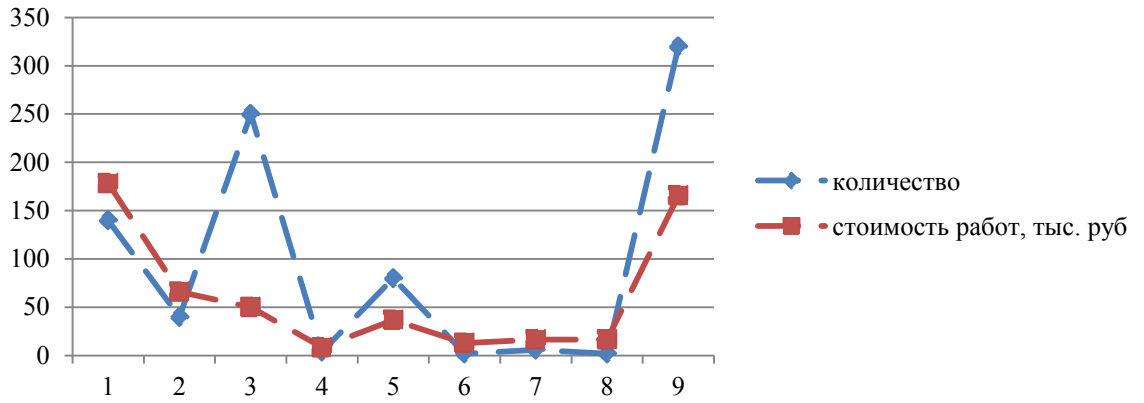


Рис.1. Текущий ремонт объектов таможенной инфраструктуры Белгородской таможни, 2014 г.

- | | |
|---|---|
| 1 - Частичная замена напольного покрытия, кв.м | 5 - Частичная замена подвесных потолков, м ² |
| 2 - Частичный ремонт внутренних трубопроводов отопления, пм | 6 - Частичная замена санитарных приборов унитазов, шт |
| 3 - Частичная замена обоев, м ² | 7 - Частичный ремонт дверных блоков, м ² |
| 4 - Частичный ремонт перегородок из кирпича, м ² | 8 - Частичная замена санитарных приборов умывальников, шт |
| | 9 - Частичный ремонт электропроводки, пм |

В 2014 г. на ремонт объекта таможенной инфраструктуры были потрачены денежные средства в размере 547,637 тыс. руб.

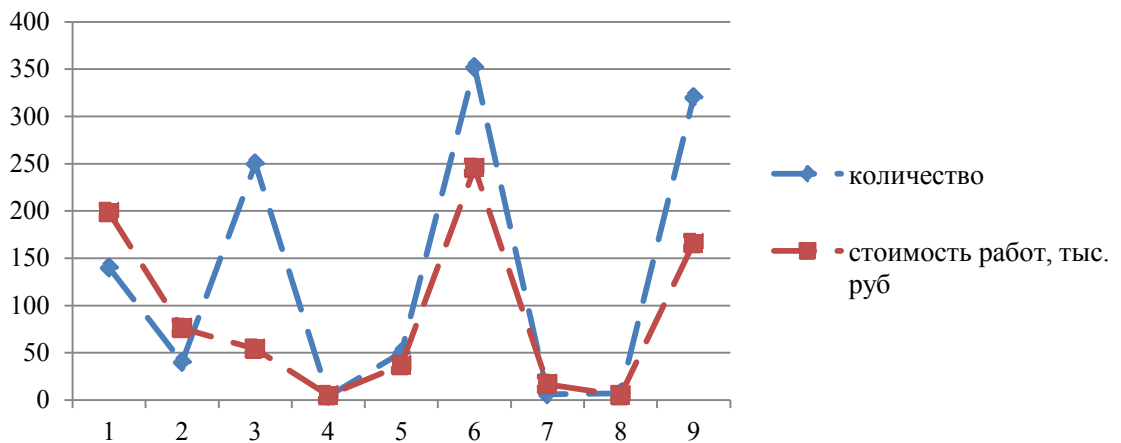


Рис.2. Текущий ремонт объектов таможенной инфраструктуры Белгородской таможни, 2015 г.

- | | |
|---|---|
| 1 - Частичная замена напольного покрытия, м ² | 5 - Частичная замена подвесных потолков, м ² |
| 2 - Частичный ремонт внутренних трубопроводов отопления, пм | 6 - Частичный ремонт кровли, м ² |
| 3 - Частичная замена обоев, м ² | 7 - Частичный ремонт дверных блоков, м ² |
| 4 - Частичный ремонт перегородок из кирпича, м ² | 8 - Частичный ремонт участка наружной сети теплоснабжения, пм |
| | 9 - Частичный ремонт электропроводки, пм |

В 2015 г. на ремонт объекта таможенной инфраструктуры были потрачены денежные средства в размере 802,945 тыс. руб.

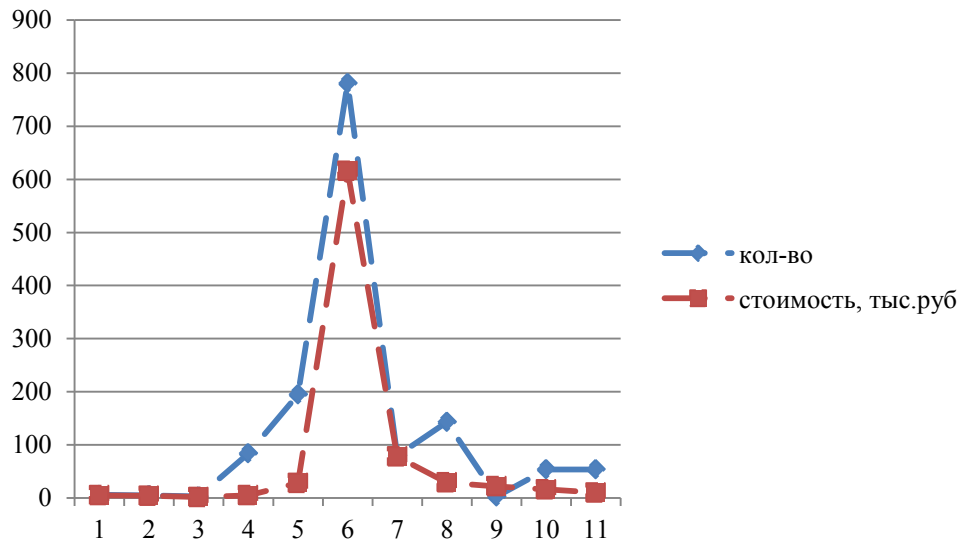


Рис.3. Текущий ремонт объектов таможенной инфраструктуры Белгородской таможни, 2016 г.

1 - Частичный ремонт дверных блоков с ремонтом откосов и окраской, м²
 2 - Частичный ремонт крыльца здания, м²
 3 - Частичный ремонт кровельных свесов, м²
 4 - Частичная окраска металлических поверхностей ворот, м²
 5 - Частичная окраска поверхностей ранее окрашенных окон, м²
 6 - Частичный ремонт, выравнивание и окраска оконных, дверных откосов и стен, м²

7 - Частичный ремонт смотровых ям для обслуживания и ремонта автотранспорта, м²
 8 - Частичная окраска трубопроводов отопления и водоснабжения, м²
 9 - Частичные сантехнические работы по замене санитарных приборов, вентилях, шт
 10 - Частичный ремонт облицовки стен из профилированных стальных листов, м²
 11 - Частичная замена электропроводки, м

В 2016г. на ремонт объекта таможенной инфраструктуры были потрачены денежные средства в размере 817,333 тыс. руб.

Внешнеторговый оборот Белгородской таможни в 2016 г. составил 2 млрд. 758 млн. 800 тыс. 310 долларов США. По сравнению с аналогичным периодом 2015 г. объемы внешней торговли снизились на 19,27 %¹.

Экспорт, оформленный участниками ВЭД в зоне деятельности таможни, составил 1млрд. 534 млн. 210 тыс.340 долларов США. Импортные поставки составили 1 млрд. 224 млн. 589 тыс.990 долларов США. Сальдо

¹Информация о таможенном органе. URL: <http://ctu.customs.ru/> (дата обращения: 30.04.2017).

внешнеторгового оборота – положительное и составило 309 млн. 620 тыс. 350 долларов США.

Внешнеторговый оборот Белгородской таможни за 2015 г. составил 4 млрд. 062 млн. 576 тыс. 980 долларов США. По сравнению с аналогичным периодом 2014 г. объемы внешней торговли снизились на 33,06 %.

Экспорт, оформленный участниками ВЭД в зоне деятельности таможни, составил 2 млрд. 183 млн. 181 тыс. 590 долларов США. Импортные поставки составили 1 млрд. 879 млн. 395 тыс. 410 долларов США. Сальдо внешнеторгового оборота – положительное и составило 303 млн. 786 тыс. 180 долларов США.

В Федеральный бюджет по состоянию на 21.12.2015 г. Белгородской таможней перечислено 18 млрд. 246 млн. руб.

Деятельность государств-членов Евразийского экономического Союза (далее – ЕАЭС) направлена на гармонизацию таможенной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС, оптимизацию оснащения и поддержания работоспособности элементов таможенной инфраструктуры стран, выработку согласованной политики применения элементов таможенной инфраструктуры странами ЕАЭС, повышение эффективности таможенного контроля при снижении временных затрат участников ВЭД.

Сравнительный анализ грузооборота за 2015 г. стран ЕАЭС по видам пунктов пропуска показывает близкие значения грузооборота для железнодорожных пунктов пропуска РФ и Республики Беларусь, а также Республики Армения и Кыргызской Республики.

Динамика грузооборота государств-членов ЕАЭС с учетом видов пунктов пропуска представлена на рисунке 4¹.

¹ Аналитический обзор таможенной инфраструктуры и субъектов рынка околотаможенных услуг стран ЕАЭС. URL: http://www.customs.kg/attachments/1572_TIEEK.pdf (дата обращения: 01.05.2017).

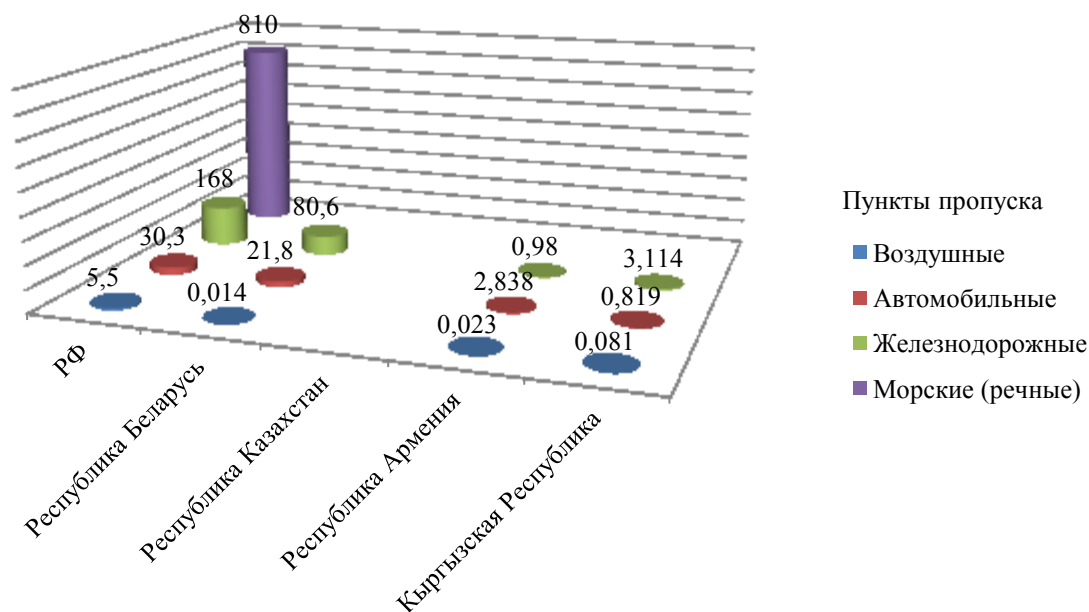


Рис. 4. Грузооборот стран ЕАЭС за 2015 г., млн. тонн.

Анализ данных для автомобильных пунктов пропуска выявил значительно более высокую интенсивность грузооборота товаров в Республике Армения и Республике Беларусь, по сравнению с аналогичными автомобильными пунктами пропуска РФ (в 4 раза) и Кыргызской Республике (в 18 раз). Ежегодный грузооборот товаров, перемещаемых через морской пункт пропуска Российской Федерации по своему объему в десятки раз превышает грузооборот товаров, перемещаемых через все виды пунктов пропуска государств-членов ЕАЭС. Республика Казахстан не представила данные по весу перемещенных товаров в разбивке по видам пунктов пропуска, общий вес перемещенных товаров за 2015 год составил 23,393 млн. тонн.

Такие объекты таможенной и околотаможенной инфраструктуры, как СВХ и таможенные склады создавались по инициативе и с участием иностранных компаний, которые были заинтересованы в скорейшем прохождении их грузов. Данные по таможенным складам и СВХ представлены на рисунке 5¹.

¹ Аналитический обзор таможенной инфраструктуры и субъектов рынка околотаможенных услуг стран ЕАЭС. URL: http://www.customs.kg/attachments/1572_TIEEK.pdf (дата обращения: 01.05.2017).

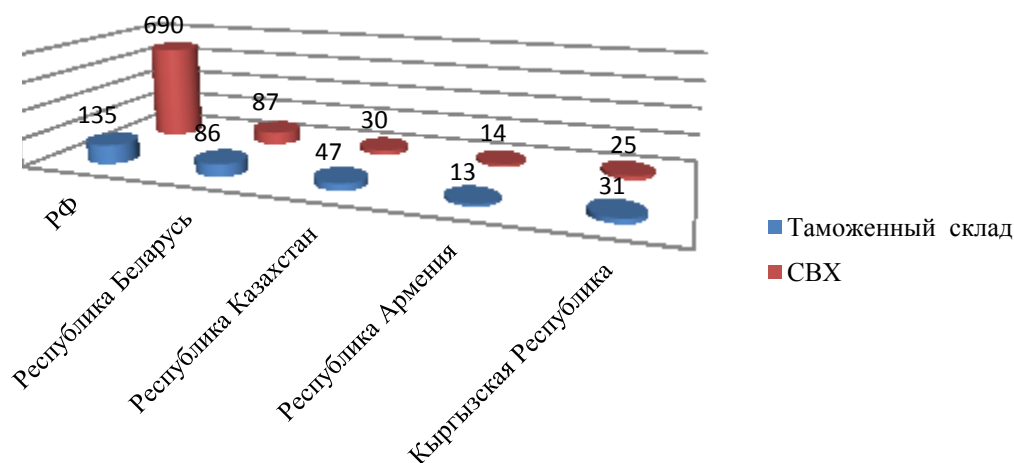


Рис. 5. Количество мест временного хранения по странам ЕАЭС за 2015 г.

В целом на территории государств-членов ЕАЭС наблюдается тенденция снижения количества СВХ, кроме вновь вступивших в ЕАЭС Республики Армения и Республики Кыргызстан. Количество таможенных складов в разы меньше, чем количество СВХ. Это объясняется возможностью применения в отношении товаров на СВХ любых таможенных процедур, а на таможенном складе лишь одноименной процедуры. Помимо этого, выбор СВХ местом хранения является наиболее простым вариантом осуществления внешнеэкономической сделки и характерен для разовых или быстро осуществляемых сделок.

Говоря о таможенных представителях как субъектах околотаможенной инфраструктуры стоит сказать, что за 2014-2015 гг. показатели то увеличивались, то уменьшались по странам ЕАЭС. Изменения представлены ниже на рисунке 6¹.

По состоянию на январь 2016 года в общие реестры включены 2227 таможенный представитель, что в целом на 3% выше значений прошлого года (2014 г. – 2161 таможенный представитель). По странам наблюдался снижение числа таможенных представителей в Российской Федерации (на 20%) при значительном росте таможенных представителей в Республике Казахстан на 36%.

¹ Аналитический обзор таможенной инфраструктуры и субъектов рынка околотаможенных услуг стран ЕАЭС. URL: http://www.customs.kg/attachments/1572_TIEEK.pdf (дата обращения: 01.05.2017).

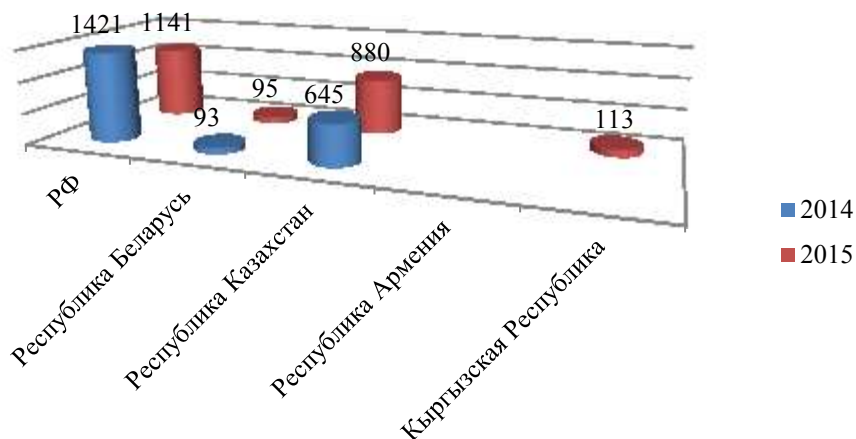


Рис. 6. Динамика изменения числа таможенных представителей в 2014-2015 гг.

По состоянию на январь 2016 года в общие реестры включены 2227 таможенный представитель, что в целом на 3% выше значений прошлого года (2014 г. – 2161 таможенный представитель). По станам наблюдался снижение числа таможенных представителей в Российской Федерации (на 20%) при значительном росте таможенных представителей в Республике Казахстан на 36%.

Что касается таможенных перевозчиков как субъектов околотаможенной инфраструктуры, то в странах ЕАЭС наблюдается устойчивый рост числа таможенных перевозчиков. Об этом свидетельствует рисунок 7¹, расположенный ниже.

По состоянию на начало 2016 г. в общие реестры включено 377 таможенных перевозчиков (с 2015 г. в реестр включены перевозчики Республики Армения – 2 компании), при этом наблюдается тенденция снижения числа перевозчиков в целом по странам ЕАЭС, в первую очередь в Российской Федерации – снижение на 5,3% (всего в станах ЕАЭС на начало 2015 г. – 381 таможенный перевозчик).

¹ Аналитический обзор таможенной инфраструктуры и субъектов рынка околотаможенных услуг стран ЕАЭС. URL: http://www.customs.kg/attachments/1572_TIEEK.pdf (дата обращения: 01.05.2017).

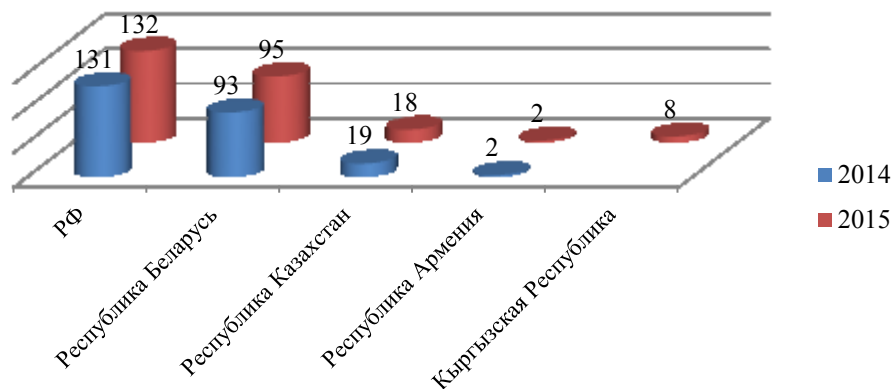


Рис. 7. Динамика роста числа таможенных перевозчиков в 2014-2015 гг.

Таможенная инфраструктура стран-членов ЕАЭС – составная часть общего устройства таможенного дела в ЕАЭС, способствующая решению задач таможенных органов государств-членов ЕАЭС, а так же развитию, что подтверждается положительной динамикой количества объектов и совершенствованием уровня их технического обеспечения.

Проанализировав эксплуатацию объектов таможенной инфраструктуры, удалось выявить следующие проблемы:

- нехватка помещений служебно-производственного назначения, многие из имеющихся нуждаются в реконструкции, оборудовании и техническом оснащении, более половины площадей служебных зданий и сооружений таможенные органы арендуют;
- несовершенство материально-технического обеспечения таможенных органов;
- сговор с представителями заказчика с целью получения гарантированной победы на аукционах;
- государственно-частного партнерства;
- неправильного распределения финансовой поддержки на реконструкцию, содержание и постройку объектов таможенной инфраструктуры;
- проблема кадров в таможенных органах;

- недостаточно активное развитие информационных технологий системы таможенных органов.

Наличие этих проблем свидетельствует о том, что организация и состояние таможенной инфраструктуры еще не идеальна и отстает от потребностей эффективного осуществления ВЭД.

Обобщив написанное выше можно сделать несколько выводов:

1. Услугами в области эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры являются: обеспечение бесперебойного функционирования таможенных объектов; создание комфортных условия для работы находящимся на них сотрудников; уборка и вывоз снега с территории; проведение работ по текущему и капитальному ремонту; техническое обслуживание зданий, сооружений, оборудования и систем коммуникаций; содержание в чистоте помещений и прилегающих территорий, элементов благоустройства, отдельных строительных конструкций; подготовку к сезонной эксплуатации объектов в целом, их элементов и систем, а также обеспечение санитарно-гигиенических требований к помещениям и прилегающей территории.

2. В 2016 г. по странам ЕАЭС в реестр включено 2227 таможенных представителей, что в целом на 3% выше значений прошлого года 2014 г. – 2161 таможенный представитель, а количество таможенных перевозчиков, включенных в реестр в 2016 г. составляет 377 и по странам ЕАЭС наблюдается снижение их снижение на 5,3%, а на начало 2015 – 381 таможенный перевозчик. Количество СВХ в странах ЕАЭС в 2015 г. составляет 846 мест, а таможенных складов в разы меньше – 312, это объясняется тем, что на таможенном складе возможно применение лишь одной таможенной процедуры.

3. В сущности, прослеживается тенденция к развитию объектов таможенной инфраструктуры, но существует ряд проблем таких как: несовершенство материально-технического обеспечения таможенных органов; сговор с представителями заказчика с целью получения

гарантированной победы на аукционах; несовершенство государственно-частного партнерства; нехватка помещений служебно-производственного назначения; недостаточно активное развитие информационных технологий системы таможенных органов; неправильного распределения финансовой поддержки на реконструкцию, содержание и постройку объектов таможенной инфраструктуры; проблема кадров в таможенных органах.

РАЗДЕЛ III. НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ

Проблему совершенствования таможенной инфраструктуры невозможно решить без осмысления происходящих в стране и в мире перемен. Российская таможенная служба, была сформирована в конце 1991 г., которая за этот период времени стала одним из эффективных государственных институтов, а также одним из инструментов развития национальной экономики в части таможенного регулирования, экономической защиты внутреннего рынка России и гарантированного источника поступлений финансовых ресурсов в федеральный бюджет РФ, правоохранительной деятельности.

Активная взаимосвязь со всеми элементами таможенной инфраструктуры необходима для продуктивной работы таможенных органов, большая часть которых находится в постоянном взаимодействии друг с другом. Работа отдельных элементов регулируется и подчиняется таможенным органам.

В подготовке и обмене информацией проявляется во взаимодействии элементов таможенной инфраструктуры. Так, например, таможенный перевозчик и таможенный представитель напрямую никак не взаимодействуют друг с другом, однако документация на товар, касающаяся его транспортировки, оформляется перевозчиком, потом передается представителю. Таможенный перевозчик, везя товар через зону таможенного контроля, проходит контроль, что отражается в документации, если не предусмотрено иное. Со складом временного хранения таможенный представитель не связан. Под выбранную таможенную процедуру он помещает товары по желанию клиента, и товар поступает на склад временного хранения на время до помещения его под другую таможенную процедуру.

В таможенные органы таможенные перевозчики, владельцы магазинов беспошлинной торговли, владельцы складов временного хранения, таможенные представители, владельцы таможенных складов о своей деятельности предоставляют отчетность о своей деятельности.

Таможенный представитель должен вести перечень товаров, в обращении которых им производятся таможенные операции, и передавать в таможенный орган документацию о проделанных таможенных операциях. Обязанности перед декларантом различаются с обязанностями перед таможенным органом, тем, что невозможно ограничиться договором представителя с представляемым лицом, другими словами засекреченная информация декларанта может быть подана таможенным органам по мере необходимости.

Соблюдать конфиденциальность информации полученной от отправителя товаров, их получателя или экспедитора, уплачивать таможенные пошлины, налоги, соблюдать правила и требования по поводу перевозки товаров, которые находятся под таможенным контролем, вести документацию о транспортируемых товарах – это обязанности таможенного перевозчика, которые необходимо выполнить.

Владелец таможенного склада совместно с таможенными органами заявляет о процедуре таможенного склада в зависимости от строения склада, разряда товаров, которые присутствуют складе, его пропускной способности и других причин, которые затрагивают работу конкретного склада. В процедуре обсуждаются:

А. Требования таможни к подготовке таможенного склада, а также и помещений для работников таможенных органов;

Б. Расписание работы на складе;

В. Формы учета позиции;

Г. Формы и время представления владельцем склада документов о товарах, находящихся на таможенном складе;

Д. Другие требования и условия, которые связаны с работоспособностью склада.

Таможенными органами осуществляется открытие магазинов беспошлинной торговли совместно с владельцами магазина беспошлинной торговли и по решению с ФТС России утверждается процедура магазина беспошлинной торговли. В процедуре обсуждаются:

А. Требования таможни к подготовке торговых залов, рабочих помещений и склада магазина беспошлинной торговли, а также при необходимости и помещений для должностных лиц таможенных органов;

Б. Время работы магазина;

В. Способы и формы маркировки товара, которые подвергаются сбыту в магазине беспошлинной торговли;

Г. Способ отметки о приобретении товаров в магазине беспошлинной торговли;

Д. Формы учета товаров.

Владелец склада временного хранения обязуется вести документацию хранимых товаров, гарантировать целостность товаров, обеспечение круглосуточного размещения товара, обезопасить от проникновения посторонних лиц к товарам и периодически передавать отчетность о деятельности в таможенные органы.

Сложным и дорогим процессом, который отвечает современным требованиям, является создание и развитие таможенной инфраструктуры. В нем должны учитываться все многообразие факторов, которые влияют на обеспечение таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры, принимаются во внимание их наличие и состояние, тщательно определяется потребность в развитии с учетом решаемых задач, форм и способов служебных действий и реального финансирования таможенных органов.

Продвижение таможенной инфраструктуры должно быть одной из приоритетных задач таможенной службы и участников ВЭД. Они призваны

обеспечить сотрудничество и партнерство друг с другом для реализации их общих интересов – ускорения движения товаров.

Несмотря на кажущуюся слаженность работы механизмов таможенной инфраструктуры в ее организации обеспечения таможенного дела существуют нерешенные проблемы, которые предлагается решить следующим образом:

- проблему нехватки помещений служебно-производственного назначения, нуждающихся в реконструкции, оборудовании и техническом оснащении, а также больше половины площадей служебных зданий и сооружений таможенных органов находятся в аренде, предлагается решить следующим образом: размещением таможенных органов преимущественно в помещениях, являющихся федеральной собственностью. Достижение этого обеспечивается посредством:

А. строительства (реконструкции) в рамках федеральных и ведомственных целевых программ служебно-производственных зданий, в том числе приближенных к государственной границе Российской Федерации;

Б. приобретения объектов за счет средств федерального бюджета по мере необходимости;

В. передачи Федеральным агентством по управлению государственным имуществом в оперативное управление таможенным органам помещений и перевод в федеральную собственность помещений, находящихся в собственности субъектов Российской Федерации, муниципальной и частной собственности;

Г. привлечения инвестиций для вовлечения в хозяйственный оборот объектов, строительство которых не завершено, и земельных участков, предоставленных таможенным органам и учреждениям, находящимся в ведении Федеральной таможенной службы.

Целевой индикатор указанного направления развития таможенной службы Российской Федерации – доля площади объектов, находящихся в федеральной собственности, на которых размещены таможенные органы, в

том числе закрепленных на праве оперативного управления, а также переданных таможенным органам по актам приема-передачи от федерального государственного казенного учреждения «Дирекция по строительству и эксплуатации объектов Росграницы» и по договорам безвозмездного пользования, в общей площади объектов, на которых размещены таможенные органы (с 84,2 % в 2012 г. до 89,6 % к 2020 г.)¹;

- проблема сговора с представителями заказчика с целью получения гарантированной победы на аукционах будет решена посредством разработки и внедрения электронной машины для голосования. Интерфейсом данной машины служит дисплей, с поддержкой сенсорного или клавишного ввода. Сильное влияние на поведение избирателей оказывает возможность визуального контакта. Фото кандидатов непосредственно отображается на бюллетене. Дисплей в момент голосования выводит на экран изображение кандидатов, вследствие чего поведение избирателей сильно зависит от типа восприятия. В момент голосования визуальное восприятие информации может оказать огромное влияние за счет приятной внешности и отлично сделанным фото. Женская половина населения более склонна воспринимать визуальную информацию и отдавать свои голоса в зависимости от симпатии к внешности кандидата, а мужская половина населения не так сильно зависит от визуального восприятия. Возможность данного экрана состоит, в возможности вывода бюллетени на нескольких языках. Нехватка бумажных бюллетеней является самой распространенной проблемой голосования. Независимо от количества пребывающих избирателей данная машина имеет возможность принятия всех голосов на одном участке. Не затратное решение проблемы независимого контроля позволяет осуществить внедрение машины для голосования. Для избирателя появляется возможность проверки своего голоса, за счет запроса по Интернету в базу данных, после чего сверить его

¹Информация о таможенном органе. URL: <http://ctu.customs.ru/> (дата обращения: 14.05.2017).

правильность. Неправительственная организация могла бы проявить интерес и осуществить включение проверки голосований на участках;

- проблема несовершенства государственно-частного партнерства решится модернизацией механизма государственно-частного партнерства, который предполагает создание законодательных условий, позволившие частному бизнесу на возвратных условиях осуществлять инвестиционные вложения таможенную инфраструктуру, в том числе на условиях концессионных соглашений, а именно:

1. Отсутствие законодательно-правовой базы в области определения прав собственности, налоговых льгот, определения на законодательном уровне моделей функционирования предприятий на базе государственно-частного партнерства требует ее существенного дополнения с учетом изученного мирового и отечественного опыта.

2. Необходимо обеспечить повышение квалификации государственных и муниципальных служащих с ориентацией на применение инновационных методов финансирования социально-значимых проектов;

3. Важно обеспечить открытость конкурсных процедур доступа участников рынка к механизмам государственно-частного партнерства.

4. Необходимо создать условия для повышения инвестиционной привлекательности проектов, реализуемых на основе государственно-частного партнерства для российских и зарубежных инвесторов.

5. Целесообразно систематически осуществлять профилактические меры для снижения коррупционной составляющей реализации проектов¹;

- проблема в сфере информационных технологий системы таможенных органов. Решением данной проблемы служит улучшение ЕАИС, которая обеспечит централизованную обработку данных, но с использованием сети региональных компьютерных комплексов.

¹Волкова Е. М. Совершенствование механизма государственно-частного партнерства при реализации социально-значимых проектов : дис. ... канд. эконом. наук. М., 2013. С.202.

Объединение базы данных в единую систему осуществляется в рамках программы по внедрению в таможенные органы в обильном масштабе ЕАИС. Совершенствование ЕАИС содействует конвертированию информацией между таможенными органами и их инфраструктурой и отдельными ее элементами. На сегодняшний день основным вопросом модернизации и актуального усовершенствования ЕАИС считается надобность в возможном легком доступе и обмене информацией лиц, заинтересованных в этом. Обмен засекреченной информации происходит на закрытом уровне, а на открытом – обнародованная информация, как, например, реклама, дополняющая информация о работе таможенных органов и таможенной инфраструктуры. ЕАИС имеет несовершенство, как и многие объекты таможенной инфраструктуры, оно состоит в замедленном совершенствовании общесистемных программных и прикладных средств.

Ускорение совершенствования ЕАИС достигается посредством обеспечения:

1. Развития и совершенствования аппаратно-программной платформы ЕАИС на базе последних достижений в области компьютерной и телекоммуникационной техники и информационных технологий;
2. Формализации и стандартизации технологий, нормативной базы и документов;
3. Разработки и внедрения объективных параметров таможенной оценки ситуации и селекции товаров;
4. Создания систем контроля и слежения за товарами при процедурах, требующих длительных сроков контроля по времени (временный ввоз, вывоз, реэкспорт);
5. Снижения уровня загрузки персонала рутинными операциями, переориентации работников таможенных органов на углубленный содержательный анализ различных аспектов внешнеэкономической деятельности, уменьшение трудоемкости работы с отчетно-учетной документацией;

6. Гарантии непрерывного обслуживания клиентов и повышения удобства контактов клиентов с таможенными органами;

7. Создание программных средств, обеспечивающих выполнение новых задач, их интеграция с программными средствами других ведомств и таможенных служб государств-членов Таможенного союза;

8. Внедрения принципиально новых решений в сфере информационных технологий и вычислительной техники, основанных на передовых отечественных и зарубежных разработках;

9. Обеспечения условий для скорейшего внедрения создаваемых информационно-программных средств;

10. Усовершенствование необходимы на основе двусторонней связи межведомственного информационного обмена для того, чтобы реализовать основные направления таможенной политики Российской Федерации с применением «Интранет» технологий и стандартизировать средства обеспечения безопасности информации

11. Осуществления информационного обмена с таможенными службами стран ЕАИС и государств-участников СНГ;

12. Учреждение унитарного информационного участка, который предполагает взаимодействие, на двусторонней и на многосторонней основе. Сотрудничество таможенной службы любого государства будет возможным, при его присоединение к нему.

13. Сближение нормативно-правового обеспечения характеризуется, последовательностью осуществления своей деятельности, обеспечивает информационное взаимодействие исходя из важнейших направлений.

-проблема неправильного распределения финансовой поддержки на реконструкцию, содержание и постройку объектов таможенной инфраструктуры решится посредством усовершенствования имеющейся инфраструктуры, а именно созданием автоматизированной базы данных в режиме online, которая позволяет проводить оценку состояния имеющейся таможенной инфраструктуры; анализирование правильности размещения её

элементов на соответствующих участках границы и внутри страны соответствующих РТУ, таможен; рассчитывание укомплектованности таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры в целом и по группам элементов; установление степени изношенности различных элементов таможенной инфраструктуры; выявление необходимости и объем работ по дальнейшему развитию таможенной инфраструктуры с учетом предъявляемых к ней требований. В базу данных поступают заявки: на необходимый ремонт, реконструкцию, построение новых объектов таможенной инфраструктуры в определенный период времени, после чего система автоматически, без участия человека предоставляет наиболее критические объекты, нуждающиеся в первоочередном внимании, а остальные объекты – в порядке электронной очереди. База данных сама подсчитывает затраты на предоставляемую финансовую поддержку объектов. Оплата будет производиться по безналичному расчету. Денежные средства поступают на расчетный счет организации, которые контролируются отслеживанием непосредственно данной базой, за нарушения использования выделенного бюджета не по назначению предусмотрена уголовная ответственность. А также встроена возможность определения графика развития таможенной инфраструктуры сроками на 1 год, 5 лет и наиболее отдаленное время, обеспечения необходимыми ресурсными потребностями для развития таможенной инфраструктуры; для нового строительства, капитального и текущего ремонта, реконструкции; объемным строительством объектов таможенной инфраструктуры.

- проблема несовершенства материально-технического обеспечения таможенных органов. Предлагается разработать стратегию материально-технического обеспечения таможенных органов. В качестве основных направлений стратегии отразить:

А. Формирование основных целей, задач и требований для материально-технического обеспечения таможенных органов на долгосрочную перспективу;

Б. Организацию детального планирования и контроля за исполнением плана;

В. Организационную структуру управления материально-техническим обеспечением, механизмы взаимодействия.

Помимо стратегии развития материально-технического обеспечения, предлагается составить единый реестр материальных ресурсов. Основные задачи создания такого реестра следующие:

А. Классификация материально-технических ресурсов на категории (первой необходимости, второй необходимости, прочее);

Б. Распределение и постоянное обновление добросовестных поставщиков в соответствии с категориями материально-технических ресурсов;

В. Внедрение реестра в каждый таможенный орган с помощью информационной обеспеченности.

В добавок к вышеперечисленному будет создана Единая система контроля за расходом материальных ресурсов, позволяющая решить такие задачи, как:

А. Оценка обоснованности заявок на приобретение материальных ресурсов;

Б. Характеристика комплектности и своевременности поступления материальных ресурсов;

В. Изучение состояния запасов материальных ресурсов;

Г. Выявление и изучение причин недостатков в обеспеченности материальными ресурсами.

- проблема в кадрах таможенных органов. Кадровая составляющая Стратегии развития таможенной службы до 2020 г¹. определяет приоритетные долгосрочные направления деятельности по укреплению кадрового потенциала таможенной системы, способного выполнить

¹Стратегия развития таможенной службы до 2020г. URL: <http://ctu.customs.ru/> (дата обращения: 15.05.2017).

определенные Стратегией задачи, а также по совершенствованию воспитательно-профилактической и антикоррупционной деятельности таможенных органов.

Укрепление кадрового потенциала и формирование профессионального кадрового состава таможенных органов является основой обеспечения предоставления качественных государственных услуг.

Кадровое обеспечение таможенных органов должно осуществляться на научно-обоснованных методах, с учетом динамично возрастающих требований к кадрам и прогнозирования будущих потребностей. Основными задачами в этой области являются:

А. совершенствование работы по подбору и расстановке кадров;

Б. обеспечение необходимого профессионального уровня должностных лиц таможенных органов Российской Федерации;

В. создание условий и реализация возможностей для получения должностными лицами таможенных органов образования, переподготовки и повышения квалификации, в том числе для переподготовки и повышения квалификации сотрудников правоохранительных подразделений таможенных органов в учебных заведениях Министерства внутренних дел Российской Федерации, Федеральной службы безопасности Российской Федерации и Генеральной прокуратуры Российской Федерации;

Г. повышение эффективности системы воспитательной работы с личным составом¹.

Проблемы, которые связаны с взаимосвязью элементов и организацией инфраструктуры со временем решаются. Это оказывает положительный эффект на систему таможенных органов и на экономическое состояние страны.

По согласованию с единой хозяйственной политикой ФТС России, конкретными наиболее важными направлениями развития таможенной

¹Информация о таможенном органе. URL: <http://ctu.customs.ru/> (дата обращения: 15.05.2017).

инфраструктуры, потребностью модернизации материально-технической базы таможенных органов производится капитальное строительство. Подразделения капитального строительства и эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры в таможах, отделы капитального строительства в РТУ, ГУТО занимаются капитальным строительством.

Выделяют следующие этапы капитального строительства:

1. Утверждение заданий на проектирование (утверждает ФТС России);
2. Проектировка (согласование, экспертиза, утверждение документации).

Капитальное строительство в таможенном деле осуществляется по следующим направлениям:

А. Застройки на вновь освоенных площадях зданий и сооружений;

Б. Задействования дополнительных зданий и сооружений, а также увеличение действующих таможенных организаций посредством сооружения вторых и последующих очередей;

В. Восстановления действующих постов и таможен за счет их преобразования без строительства новых или расширения действующих объектов;

Г. Подвержения таможенных организаций техническому перевооружению с помощью введения новой технологии и техники, автоматизации и механизации процессов, а также подмены и усовершенствование изношенного оборудования новым.

Заказчиками являются ФТС России, РТУ, таможи для организации капитального строительства. Специализированные организации производят капитальное строительство и проектно-изыскательные работы.

ГУТО отправляет в таможенные органы предложения по нормам капитального строительства, материально-технического обеспечения, а также обобщение заявок на субсидирование этих мероприятий и сбор информации о подрядчиках и исполнителях данных видов работ.

Министерство экономического развития Российской Федерации учреждает список объектов и строек для федеральных государственных нужд в зависимости из объема государственных капитальных вложений. РТУ, таможи, РТА и другие учреждения подведомственные ФТС России являются заказчиками-застройщиками для ФТС России. Инженерные изыскания и проектирование объекта строительства предшествуют строительным работам. На заключение РТУ передает ГУТО ФТС России разработанную проектно-сметную документацию.

В план строительства включается и утверждается проектно-сметная документация после корректировки и соответствующей экспертизы.

Проект организации строительства является основой для планирования капитальных вложений, определения сроков строительства. В состав проекта организации строительства обычно входят:

- суммарная календарная смета строительства, строительная генеральная схема;
- подсчет необходимости в строительных конструкциях, инструментах и стройматериалах, а также расход воды и электричества;
- график необходимости в рабочем персонале и строительных машинах;
- проведение мероприятий по разработке надежных и стандартных санитарно-гигиенических условий труда;
- вычисление повременных зданий и сооружений;
- пояснительная записка.

Порядок и время исполнения строительства объектов утверждаются календарным планом проекта организации строительства. План временного строительства по правилам отрабатывается графиком в линейном формате.

ГУТО ФТС России оформляет составленный план капитального строительства. Его первостепенными показателями выступают:

- масштаб оплачивания;
- мощность объекта;
- время начала разработки;

- время завершения строительства.

Результативность инвестиций для капитального строительства проводят анализ таможенные органы. При этом осуществляют, деятельность, связанную с капитальным строительством. Это анализирование рассматривает:

- оценку размеров капитальных вложений;
- исследование бюджетных ассигнований и динамики их использования;
- анализирование инвестиционных данных о сделанных вложениях, для экономического роста;
- обзор процента участия ФТС России в строительстве;
- исследование затрат на нынешнее обслуживание объектов капитальных инвестиций

Объектами производственного назначения не являются объекты таможенной инфраструктуры. В процессе создания стоимости они не участвуют, однако участвуют в анализе эффективности использования бюджетных средств и в анализе эффективной работы таможенного органа в целом следует производить оценку срока окупаемости и оценку экономического эффекта от эксплуатации конкретных объектов. Объемы товарных потоков (грузов), перемещаемые через определенный таможенный орган, сумма таможенных платежей и количество участников ВЭД, выступают главными критериями оценки срока окупаемости и экономического эффекта.

Отдельного внимания заслуживают конкретные проблемы и перспективы развития объектов таможенной и околотаможенной инфраструктуры:

1. Таможенного представителя;
2. СВХ;
3. Магазинов беспошлинной торговли.

У таможенных представителей как объектов околотаможенной инфраструктуры, являющихся частью таможенной инфраструктуры существует проблема слишком мягких оснований для исключения из реестра таможенных представителей. Предлагается ввести ужесточение основания при включении и исключении из Реестра, а именно:

- создание контрактной основы включения в Реестр таможенных представителей на долгосрочную перспективу 3, 5, 10 лет, бессрочно. При каждой подачи заявки на включение в Реестр таможенный представитель должен будет уплатить таможенную пошлину на сумму, эквивалентную не менее чем одному миллиону евро, по курсу валют, устанавливаемому в соответствии с законодательством государства-члена таможенного союза, на день предоставления такого обеспечения. Тем самым будет происходить увеличение доходной части федерального бюджета, а так же уменьшение конкурентоспособности из-за невозможности нестабильных таможенных представителей, уплаты таможенной пошлины, т.е. это означает, что будет вестись борьба по принципу «выживает сильнейший».

- исключать таможенных представителей из Реестра лишь в случае совершения административных правонарушений, повлекших за собой причинение серьезного материального ущерба.

Для улучшения работы таможенного представителя рекомендуется создание фонда, в котором таможенный представитель будет выступать поручителем перед таможенной службой за выполнение финансовых обязательств каждым ее членом, который будет формироваться членскими взносами. Это увеличит финансовые гарантии института таможенных представителей, так же будет предоставляться право разрабатывать стандарты и правила осуществления предпринимательской и профессиональной деятельности, контролировать их соблюдение и применять меры дисциплинарного воздействия вплоть до исключения их организации.

В СВХ как в объектах таможенной инфраструктуры существуют проблемы, на которые предлагаются следующие пути решения:

- неполное использование площадей и объемов СВХ. Решением служит приобретение стеллажей для экономии складской площади и объема¹;
- злоупотребление должностными полномочиями владельцев склада временного хранения по сохранности товаров и транспортных средств, решится ужесточением материальной ответственности в денежном эквиваленте в десятикратном размере годовой оплаты труда по курсу валют, устанавливаемому в соответствии с законодательством государства-члена таможенного союза, на день предоставления такого обеспечения.

Для лучшей работы магазинов беспошлинной торговли предлагается:

- открытие площадок беспошлинной торговли в зоне прилета. Успешно протестированная идея, в нескольких странах – открытие Магазинов беспошлинной торговли, на прилете, а не только на вылете. Аэропорты Филиппин Австралии, Шри-Ланки, Индии, Венгрии, Исландии, а так же Новой Зеландии работают по этой системе. Приняв подобную схему в России доходы увеличатся в разы. Первостепенно – это будет выгодно пассажирам, которые привыкли приобретать спиртное в Duty Free. По правилам открытие спиртного во время полета запрещено, следовательно, будет разумнее приобрести товар после совершения посадки.

- в будущем Duty Free выйдет в новый формат в крупных транспортных пунктах: железнодорожные и автомобильные пункты пропуска, морские и речные порты. В некоторых городах России на вокзалах уже установлены магазины Duty Free. Не так давно в Забайкальске было открытие такой площади. Пассажиры, следующие по маршруту Москва-Пекин и Чита-Маньчжурия, с удовольствием ее используют. Спустя некоторое время было открытие еще нескольких пунктов. В России по плану предложено учреждение 30 привокзальных магазинов Duty Free. В

¹Туркина Е. С., Ентаев М. А. Организация работы СВХ и направления его совершенствования. 2015. С. 190.

магазинах, установленных на вокзалах, доход превышает показатели тех, которые располагаются в аэропортах и поэтому пассажиры РЖД не менее сильно проявляют интерес, нежели пассажиры аэропортов в магазинах беспошлинной торговли.

- самый выгодный формат Duty Free – это торговля на круизных лайнерах, в салонах самолетов или в поездах, т. е. во время поездки. Продавцу не нужно платить за аренду, устанавливать витрины и кассы, не придется даже нанимать персонал – товары выходят дешевле.

Одной из важнейших задач таможенной службы и участников внешнеэкономических связей является улучшение таможенной и околотаможенной инфраструктуры. Ускорение движения товаров – общий интерес, поэтому они призваны обеспечить партнерство и сотрудничество друг с другом для их исполнения.

Для этого необходимо:

А. Создание системы информационно-консультационного обслуживания участника ВЭД;

Б. Оказание услуг по декларированию внешнеторговых грузов обеспечение максимальной доступности информации о таможенных правилах;

В. Защита прав экспортеров и импортеров

Г. Упрощение процедуры обжалования действий таможенных органов.

Исходя из написанного выше можно сделать несколько выводов:

1. В качестве решения проанализированных проблем по каждой из них предлагаются следующие решения: строительства (реконструкции) в рамках федеральных и ведомственных целевых программ служебно-производственных зданий, в том числе приближенных к государственной границе Российской Федерации; приобретения объектов за счет средств федерального бюджета по мере необходимости; разработки и внедрения электронной машины для голосования; модернизацией механизма государственно-частного партнерства; улучшение ЕАИС, которая обеспечит

централизованную обработку данных, но с использованием сети региональных компьютерных комплексов; создание автоматизированной базы данных в режиме online; разработка стратегии материально-технического обеспечения таможенных органов; совершенствование работы по подбору и расстановке кадров; обеспечение необходимого профессионального уровня должностных лиц таможенных органов Российской Федерации.

2. Говоря об объектах таможенной и околотаможенной инфраструктуры особого внимания заслуживают: таможенный представитель, которому необходимы ужесточения условий включения и исключения из Реестра, а также необходимо создание фонда, в котором таможенный представитель выступает поручителем перед таможенной службой за выполнение финансовых обязательств каждым ее членом; На СВХ необходимо приобретение стеллажей для экономии складской площади и объема, требуется ужесточение материальной ответственности в денежном эквиваленте; Магазины беспошлинной требуют открытие площадок беспошлинной торговли в зоне прилета, открытие duty free в крупных транспортных пунктах: морские и речные порты, автомобильные и железнодорожные пункты пропуска, торговля на круизных лайнерах, в салонах самолетов или в поездах, т. е. во время поездки.

3. Создание и развитие таможенной инфраструктуры, отвечающей современным требованиям, является сложным и дорогим процессом. В нем должны учитываться всё многообразие факторов, влияющих на обеспечение таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры, приниматься во внимание их наличие и состояние, тщательно определяться потребность в развитии с учетом решаемых задач, форм и способов служебных действий и реального финансирования таможенных органов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Организация, функционирование и тесная взаимосвязь элементов таможенной инфраструктуры необходимы не только для более быстрого, четкого и удобного таможенного контроля и оформления, но также для удобства и ускорения таможенных процедур для участников внешнеэкономической деятельности.

Сбалансированное, пропорциональное развитие элементов таможенной инфраструктуры оказывает существенное влияние на эффективность деятельности таможенных органов. «Свою собственную часть дохода» образует таможенная инфраструктура – это является таким же важнейшим условием для таможенной и экономической деятельности таможенной системы в целом. Это выражается в нескольких условиях: первое – в принятии участия в виде инструмента для таможенных сборов и платежей (деятельность технических средств фискально-экономической сфере); второе – выступает в роли одного из нескольких элементов технологического процесса (способы перевозки, компьютеризация информации); третье – таможенная инфраструктура, служит обязательным пунктом соглашения хранения материальной сферы, а также обслуживание таможенной деятельности (крытые места хранения, ямы для проведения досмотровых работ).

Совокупностью систем и служб, сооружений и зданий является таможенная инфраструктура, она необходима для реализации мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования в сфере внешней торговли, а именно: обеспечения перемещения товаров и транспортных средств международной перевозки через таможенную границу Таможенного союза.

Таможенная инфраструктура Белгородской таможни развивается не так стремительно в отличии от других таможенных органов и в этой связи стоило бы изменить идеологию развития таможенной инфраструктуры, систему

взглядов и идей, направленных на ремонт, строительство, реконструкцию и обеспечение функционирования объектов таможенной инфраструктуры.

В Белгородской таможне следует создать команду единомышленников, как среди таможенников, так и в правительственных кругах, которая бы взяла на себя ответственность за качественное проведение модернизации таможни и ее инфраструктуры. Для рационального использования ресурсов, которые государство способно выделить для совершенствования таможенной инфраструктуры Белгородской таможни, необходимо проведение оптимизационных процедур по выбору целесообразных направлений и объемов работ по ее развитию и совершенствованию.

Для модернизации инфраструктуры Белгородской таможни необходимо учитывать состояние политической обстановки в стране и мире; воздействие на развитие таможенного дела экономических, социальных и географических факторов, правовых и нормативных актов; состояние объектов таможенной инфраструктуры, соответствие ее формам и способам служебных действий, применяемых таможенниками при выполнении поставленных задач.

Существуют 3 основные группы таможенной инфраструктуры: 1 группа – это объекты, которые предназначены для создания культурных, материальных, бытовых и других социальных условий жизнедеятельности таможенных сотрудников и организаций (предприятия общественного питания, службы жилищно-бытового обслуживания, учреждения здравоохранения и санаторного обслуживания); 2 группа – материально-техническая база (таможенные терминалы в том числе СВХ, административные здания, ЗТК на вокзалах, пункты пропуска и переходы через таможенную границу, в аэропортах, транспортные средства); 3 группа – системы и средства, обеспечивающие осуществление таможенных операций и таможенного контроля, передачу информации (системы контроля и наблюдения, ЕАИС, технические средства таможенного контроля и таможенной экспертизы).

Строения, служебные производственные здания, склады, гаражи, досмотровые сооружения, прилегающие к ним территории и акватории, транспортные средства, а еще грузы, в том числе при их транспортировке, которые подлежат защите от противоправных посягательств представляют для таможенного органа экономическую значимость. Неотъемлемым условием для таможенных органов является обеспечение продуктивной работы объектов таможенной инфраструктуры. Условием функционирования объектов есть их комплексное оснащение: информационно-техническим обеспечением функционирования объектов таможенной инфраструктуры; инженерными системами (отопление, вентиляция, электроснабжение и д.р.), технологическим оборудованием, системами безопасности (система пожаротушения и сигнализации).

В области эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры услугами являются: техническое обслуживание зданий, сооружений, оборудования и систем коммуникаций; содержание в чистоте помещений и прилегающих территорий, элементов благоустройства, отдельных строительных конструкций; подготовку к сезонной эксплуатации объектов в целом, их элементов и систем, а также обеспечение санитарно-гигиенических требований к помещениям и прилегающей территории; обеспечение бесперебойного функционирования таможенных объектов; создание комфортных условия для работы находящимся на них сотрудников; уборка и вывоз снега с территории; проведение работ по текущему и капитальному ремонту.

В качестве практических рекомендаций по эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры предлагаются следующие:

- предпочтительное размещение таможенных органов в помещениях, приписываемые федеральной собственности;

- разработки и внедрения электронной машины для голосования, которая, представляет собой сенсорный экран, оказывая на поведение избирателей огромное влияние. Непосредственно на бюллетене он может

отображать фото кандидатов, в момент голосования фотографии выводятся на экран, поведение избирателей сильно зависит от типа восприятия.

- позволить частному бизнесу на возвратных условиях осуществлять инвестиционные вложения в таможенную инфраструктуру на определенных условиях концессионных соглашений;

- использование сети региональных компьютерных комплексов, для модернизации ЕАИС;

- для усовершенствования имеющейся таможенной инфраструктуры необходимо создание и внедрение автоматизированной базы данных.

- создание реестра материальных ресурсов для обеспечения таможенных органов;

В указанных выше практических рекомендациях подразумевается следующее: повышение эффективности деятельности таможенного представителя; повышение квалификации государственных служащих за счет модернизации государственно-частного партнерства; усовершенствование ЕАИС упростит систему организационно-экономического управления таможенными органами на всех уровнях управления; автоматизированная база данных позволит усовершенствовать имеющуюся таможенную инфраструктуру, что заключается в правильном распределении денежных ресурсов на капитальный ремонт и строительство зданий, объектов таможенной инфраструктуры; реестр материальных ресурсов обеспечит постоянное обновление добросовестных поставщиков.

Таким образом, цель исследования, которая заключалась в разработке рекомендаций по совершенствованию эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры на примере Белгородской таможни по-нашему мнению была достигнута.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17) [Текст] : (ред. от 10.10.2014, с изм. от 08.05.2015) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст.6615

2. Об утверждении единых ведомственных методических указаний по расчету затрат на содержание, обслуживание и текущий ремонт объектов таможенной инфраструктуры [Текст] : Приказ ФТС России от 05 апреля 2012г. № 650 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

3. Об утверждении Положения о Центральном экспертно-криминалистическом таможенном управлении [Текст] : Приказ ФТС России от 03 мая 2011 г. № 902 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

4. Об утверждении положения о главном управлении тылового обеспечения [Текст] : Приказ ФТС России от 19.03.2012г. № 489 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

5. О таможенном регулировании в Российской Федерации [Текст] : федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ (ред. от 29.12.2014) // Собрание законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 48. – Ст. 6252.

6. О государственной гражданской службе Российской Федерации [Текст] : федер. закон от 27 июля 2004 г. № 79-ФЗ (ред. от 08.06.2015) // Собрание законодательства Рос. Федерации. – 2004. – № 31. – Ст. 3215.

7. О службе в таможенных органах в Российской Федерации [Текст] : федер. закон от 21 июля 1997 г. № 114-ФЗ (ред. от 22.12.2014) // Собрание законодательства Рос. Федерации. – 1997. – № 30. – Ст. 3586.

8. Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года [Текст] : Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 г. №2575-р (ред. от 15.04. 2014) // Собрание законодательства Рос. Федерации. – 2013. – № 2. – Ст. 109.

9. Антонов, А. Н. Повышение эффективности деятельности таможенных органов на основе применения ЕАИС [Текст] : материалы X Всероссийской науч.-практ. конф. «Идеи молодых – национальное достояние» // А. А. Антонов. – Челябинск. – 2015. – С. 145-148.

10. Андрейчук, Е.Л. Экономика таможенного дела [Текст] / Е.Л. Андрейчук, В.Ю. Дианова, В.П. Смирнов. – Владивосток: ВФ РТА, 2011. – 304 с.

11. Альбеков, А. У. Таможенная логистика [Текст] : учебное пособие / А. У. Альбеков, С. Н. Гамидуллаев, А. В. Парфенов. – СПб.: Троицкий мост, 2013. – 176 с.

12. Антонюк, В. С. Совершенствование таможенной инфраструктуры как фактор развития приграничных территорий РФ [Текст] / В. С. Антонюк, Г. В. Эрлих // Вестник Южно -Уральского государственного университета. – 2016. – № 4. – С. 7-11.

13. Барабанов, А. С. Анализ деятельности таможенных представителей в РФ [Текст] : материалы межвузовской науч.-практ. конф. «Актуальные проблемы и перспективы развития внешнеторговой деятельности» // А.С. Барабанов. – Брянск: Брянский государственный университет им. акад. И.Г. Петровского, 2014. – С. 44-47.

14. Банных, И. Н. таможенная инфраструктура и субъекты рынка околотаможенных услуг стран ЕАЭС [Текст] / И. Н. Банных // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2017. № 1(78). – С. 105-113.

15. Бепиев, Е. Р. Таможенная инфраструктура: проблемы функционирования [Текст] / Е. Р. Бепиев // Интеллектуальный потенциал XXI века: ступени познания. – 2017. – № 38. – С. 81-86.

16. Вергуш, К. В. Таможенный представитель: особенности правового положения [Текст] / К.В. Вергуш // Вопросы экономики и права. – 2015. – № 82. – С. 11-15.

17. Волкова, Е. М. Совершенствование механизма государственно-частного партнерства при реализации социально-значимых проектов [Текст] : дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.01 / Е. М. Волкова. – М., 2013. – С.207.

18. Дубровская, А. А. Таможенные представители как важнейший субъект околотаможной инфраструктуры [Текст] : V Международная науч.-практ. конф.: в 2-х томах «Современные тенденции развития науки и производства» // А. А. Дубровская. – Белгород. – 2017. – С. 395-397.

19. Ершов, А.Д. Теоретико-методологические аспекты взаимодействия таможни и бизнеса [Текст] / А.Д. Ершов, В.М. Юрицин // Вестник РГА. – 2010. – № 3. – С. 12-18.

20. Захарова, Д. Д. Эффективность использования института таможенного представителя [Текст] : материалы Международная науч.-практ. конф.: в 2-х. частях «Наука сегодня: проблемы и перспективы развития» // Д. Д. Захарова. – Калуга. – 2016. – С. 26-28.

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

22. Кабанов, В. И. Технические средства таможенного контроля: понятие и роль в таможенном контроле [Текст] / В.И. Кабанов, А.А. Солиев, Д.А. Гришина // Символ науки. – 2016. – № 4-1(16). – С. 79-81.

23. Короткова, О. А. Перспективы развития ЕАИС ФТС России [Текст] / О. А. Короткова // Экономика и управление: новые вызовы и перспективы. – 2014. – № 6. – С. 209-210.

24. Киселева, М. В. Околотаможная инфраструктура: основные проблемы и пути решения [Текст] / М. В. Киселева, И. В. Полухин // Логистические системы в глобальной экономике. – 2013. – № 3-2. – С. 52-55.

25. Ледовской, Е. Е. Перспективы развития деятельности таможенного представителя [Текст] : материалы межвузовской науч.-практ. конф. «Инновационное развитие экономики: реалии и перспективы» // Е.Е. Ледовской. – Белгород: Белгородский университет кооперации экономики и права, 2015. – С. 107-117.

26. Лившиц, В. Н. Основы системного мышления и системного анализа [Текст] / В. Н. Лившиц. М.: Институт экономики РАН, 2013. – 54 с.

27. Лялин, Н. М. Изменения в регулировании деятельности таможенных представителей в условиях Таможенного союза и РФ [Текст] / Н. М. Лялин, И. В. Полухин // Логистические системы в глобальной экономике. – 2013. – № 3-2. – С. 75-78.

28. Мальцева, Я. Н. Особенности правового статуса таможенных представителей в России [Текст] / Я. Н. Мальцева // Аспирант. – 2016. – № 3(19). – С. 77-80.

29. Матвеева, Е. С. Применение перспективных информационных технологий и систем в деятельности таможенных органов РФ [Текст] : материалы XVI Международной науч.-методич. конф. «Информатика: проблемы, методология, технологии» // Е. С. Матвеева, П. Н. Шинкаренко. – 2016. – С. – 409-413.

30. Марченко, О. С. Проблемы и перспективы развития технических средств таможенного контроля как части таможенной инфраструктуры РФ [Текст] : сб. статей 4-ой Международной науч.-практ. конф. «Актуальные вопросы развития современного общества» // О. С. Марченко. – Курск ЗАО «Университетская книга», 2014. – С. 124-128.

31. Маколова, Л. В. Проблемы и перспективы развития инфраструктуры таможенных органов: логистический аспект [Текст] / Л. В. Маколова, Н. Н. Ельникова, О. А. Постоенко // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. – 2012. – № 2(13). – С. 89-93.

32. Медведенко, О. В. Совершенствование таможенного администрирования как направления развития инфраструктуры таможенных органов: проблемы и пути их решения [Текст] : материалы межвузовской науч.-практ. конф. «Экономическая деятельность таможенных органов в условиях членства России во Всемирной Торговой Организации: проблемы и пути их решения» // О.В. Медведенко. – Люберцы : Российская таможенная академия, 2014. – С.98-101.

33. Медведенко, О. В. Основные направления совершенствования таможенной инфраструктуры Российской Федерации на долгосрочный период [Текст] : сб. материалов Международной межвузовской науч.-практ. конф. «Актуальные проблемы развития теории и практики экономики таможенного дела» // О. В. Медведенко. – 2013. – С. 206-210.

34. Миннихметова, М. М. Современное состояние и перспективы развития таможенной инфраструктуры таможенных органов России [Текст] / М. М. Миннихметова // Теория и практика современной науки. – 2016. – №9(15). – С. 257-261.

35. Муллов, А. В. Государственно-частное партнерство как важнейший инструмент развития экономики региона и региональной таможенной инфраструктуры [Текст] : сб. научных статей «Формирование рыночного хозяйства: теория и практика» // А. В. Муллов, В. М. Воронина. – 2012. – С. 249-258.

36. Наумцев, Н. И. Институт таможенного представителя [Текст] / Н.И. Наумцев, И.В. Полухин // Современные проблемы экономического и социального развития. – 2014. – № 10. – С. 112-114.

37. Новосельцев, В. И. Теоретические основы системного анализа [Текст] / В. И. Новосельцев. – М.: Майор, 2013. – 536 с.

38. Ордян, Т. С. Перспективы развития деятельности таможенного представителя [Текст] : материалы межвузовской науч.-практ. конф. «Современные аспекты развития таможенного администрирования» // Т.С.

Ордян. – Белгород: Белгородский университет кооперации экономики и права, 2016. – С.197-205.

39. Павлова, А. В. Околотаможенная инфраструктура стран-участниц ЕАЭС [Текст] / А. В. Павлова // Экономика и социум. – 2016. – № 8(27). – С. 337-346.

40. Погодина, И. В. Государственно-частное партнерство в налоговой и таможенных сферах [Текст] / И. В. Погодина // Вестник Владимирского государственного университета им. А.Г. и Н.Г. Столетовых. Серия: юридические науки. – 2016. – № 1(7). – С. 89-93.

41. Попроцкая, О. С. Элементы таможенной инфраструктуры – фактор обеспечения экономической безопасности государства [Текст] / О. С. Попроцкая // Белорусский экономический журнал. – 2013. – № 3(64). – С. 74-86.

42. Покровская, В. В. Таможенное дело [Текст] / В. В. Покровская. – М. : Изд-во Юрайт, 2011. – 731 с.

43. Стельмах, Е. В. Проблемы и основные направления совершенствования применения технических средств таможенного контроля [Текст] / Е. В. Стельмах, С. А. Соловченков. – 2016. – № 8. – С. 121-122.

44. Стародубцева, Е. Б. Проблемы и перспективы развития инфраструктуры ЕАЭС [Текст] / Е. Б. Стародубцева. – 2015. – № 131. – С. 139-142.

45. Стояненко, В. С. Развитие таможенной инфраструктуры как основы оптимизации таможенных операций временного хранения товаров [Текст] : сб. науч. труд. студентов : «Современные аспекты развития таможенного администрирования» // В.С. Стояненко. – Белгород: Белгородский университет кооперации, экономики и права, 2016. – С. 292-300.

46. Старикова, О. Г. Основы таможенного дела [Текст] / О. Г. Старикова. – СПб. : ИЦ Интермедия, 2014. – 408 с.

47. Тарабарова, Я. В. Особенности функционирования таможенного представителя как субъекта рынка таможенных услуг [Текст] : Материалы

Международной студенческой науч.-практ. конф. «Научное мышление молодых ученых: настоящее и будущее» // Я. В. Тарабарова. – Белгород: Белгородский университет кооперации, экономики и права, 2015. – С. 538-548.

48. Тимофеева, Е. Ю. Определение приоритетов при размещении объектов таможенной инфраструктуры в регионах [Текст] / Е. Ю. Тимофеева // Транспорт Российской Федерации. – 2016. – № 1(62). – С. 49-52.

49. Туркина, Е. С. Организация работы СВХ и направления его совершенствования [Текст] : сб. материалов Региональной науч.-практ. конф. «Современные проблемы теории и практики таможенного дела глазами молодых исследователей» // Е. С. Туркина, М. А. Ентаев. – Улан-Удэ : Восточно-Сибирский государственный университет технологии и управления, 2015. – С. 188-190.

50. Фанштейн, А. С. Теоретические аспекты совершенствования государственно-частного партнерства в таможенной сфере [Текст] : сб. статей международной науч.-практ. конф. «Экономическое развитие обществ в современных кризисных условиях» // А. С. Фанштейн. – 2016. – С. 182-185.

51. Филатов, Ю. Н. Роль таможенной инфраструктуры в развитии ВЭД региона [Текст] / Ю. Н. Филатов, Ю. С. Сухова // Экономика и управление: новые вызовы и перспективы. – 2014. – № 7. – С. 42-45.

52. Черныш, А. Я. Теория экономики таможенного дела [Текст] : дис. ... докт. воен. наук : 33.95.43 / А. Я. Черныш, Л. А. Жигун. – М., 2012. – 198 с.

53. Черныш, А. Я. Основы таможенного дела [Текст] / А. Я. Черныш. – М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2012. – 366 с.

54. Шарощенко, И. В. Анализ особенностей функционирования объектов околотаможенной инфраструктуры Российской Федерации [Текст] / И. В. Шарощенко, Д. О. Иванова. – 2016. – № 6. – 78 с.

55. Шумаев, В. А. Совершенствование функционирования таможенных представителей в современных условиях [Текст] / В. А. Шумаев, Д. Г.

Коровяковский, А. П. Манушина // Вестник университета (Государственный университет управления). – 2015. – № 12. – С. 43-45.

56. Юрицин, В.М. Адаптированная модель оптимизации отношений таможи и бизнеса на принципах государственно-частного партнерства [Текст] : сб. материалов Международной конференции «Таможенные, экономические и правовые аспекты функционирования таможенного союза» / В.М. Юрицин. – Ростов н/Д : Ростовский филиал РТА, 2011. – С. 239-246.

57. Янченко, А. А. Роль таможенной инфраструктуры в повышении качества таможенных услуг [Текст] : сб. материалов Международной межвузовской науч.-практ. конф. «Актуальные проблемы развития теории и практики экономики таможенного дела» // А. А. Янченко, И. В. Шарошенко. – Люберцы: Российская таможенная академия, 2013. – С. 176-181.