

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт природных ресурсов
Направление подготовки (специальность) 21.03.02 Землеустройство и кадастры
Уровень образования Бакалавриат
Кафедра Общей геологии и землеустройства
Период выполнения (осенний/весенний семестр 2015/2016 учебного года)

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

Тема работы
Земельное обоснование территории многостороннего автомобильного таможенного пункта пропуска «Кяхта» при его реконструкции (Республика Бурятия)

УДК 332.334.4:656.13 (571.54)

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
2У21	Антохонова Виктория Игоревна		1.06.2016

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Базавлук Владимир Алексеевич	к.т.н., доцент		1.06.2016

КОНСУЛЬТАНТЫ

По разделу «Социальная ответственность»

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Ассистент	Немцова Ольга Александровна			15.04.2016

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

И.о. зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
ОГЗ	Серяков Сергей Владимирович	к.г.-м. н. доцент		

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт природных ресурсов
Направление подготовки (специальность) 21.03.02 Землеустройство и кадастры
Уровень образования Бакалавриат
Кафедра Общей геологии и землеустройства
Период выполнения (осенний/весенний семестр 2015/2016 учебного года)

УТВЕРЖДАЮ:
И.о. зав. кафедрой
_____ Серяков С.В.
(Подпись) (Дата) (Ф.И.О.)

ЗАДАНИЕ
на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме

БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)

Студенту

Группа	ФИО
2У21	Антохоновой Виктории Игоревне

Тема работы

Земельное обоснование территории многостороннего автомобильного таможенного пункта пропуска «Кяхта» при его реконструкции (Республика Бурятия)	
Утверждена приказом директора (дата, номер)	2551/С от 05.04.2016

Срок сдачи студентом выполненной работы:	15.06.2016
--	------------

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

Исходные данные к работе	Объект исследования – территория многостороннего автомобильного пункта таможенного пропуска «Кяхта» (Республика Бурятия). Учебная и научная литература, нормативные документы, опубликованная литература, электронные ресурсы, строительно-технологические СНиПы и ГОСТы.
---------------------------------	--

Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке	1. Анализ нормативно-правового обеспечения реконструкции многостороннего автомобильного пункта пропуска «Кяхта» Республика Бурятия 2. Характеристика территории земельного участка 03:12:150464:1 3. Подготовка обоснования территории площадки реконструкции пункта пропуска 4. Оценка эффективности функционирования пункта пропуска «Кяхта» Республика Бурятия 5. Внесение предложений по повышению функционирования пункта пропуска «Кяхта» Республика Бурятия
Перечень графического материала	1. Ситуационный план земельного участка под площадкой реконструкции многостороннего автомобильного таможенного пункта пропуска «Кяхта», Республика Бурятия 2. Схема размещения земельного участка 3. Схема размещения существующих и проектируемых объектов строительства 4.
Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы	
Раздел	Консультант
1. Аналитический обзор литературы 2. Характеристика объекта исследования 3. Землеустроительные работы при размещении объекта исследования 4. Оценка эффективности функционирования пункта пропуска	Базавлук В.А.
5. Социальная ответственность	Немцова О.А.

Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику	28.12.2015
---	------------

Задание выдал руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Базавлук Владимир Алексеевич	к.т.н., доцент		28.12.2015

Задание принял к исполнению студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
2У21	Антохонова Виктория Игоревна		28.12.2015

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт природных ресурсов
Направление подготовки (специальность) 21.03.02 Землеустройство и кадастры
Уровень образования Бакалавриат
Кафедра Общей геологии и землеустройства
Период выполнения (осенний/весенний семестр 2015/2016 учебного года)

Форма представления работы

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

(бакалаврская работа, дипломный проект/работа, магистерская диссертация)

**КАЛЕНДАРНЫЙ РЕЙТИНГ-ПЛАН
выполнения выпускной квалификационной работы**

Срок сдачи студентом выполненной работы:	01.06.2016
--	------------

Дата контроля	Название раздела (модуля) / вид работы (исследования)	Максимальный балл раздела (модуля)
02.05.2016	Разработка пояснительной записки ВКР	50
15.05.2016	Разработка графической части ВКР	40
30.05.2016	Устранение недостатков	10

Составил преподаватель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Базавлук Владимир Алексеевич	к.т.н., доцент		1.06.2016

СОГЛАСОВАНО:

И.о. зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
ОГЗ	Серяков Сергей Владимирович	к.г.-м. н. доцент		

Министерство образования и науки Российской Федерации
 федеральное государственное автономное образовательное учреждение
 высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
 ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт природных ресурсов
 Направление подготовки (специальность) 21.03.02 Землеустройство и кадастры
 Уровень образования Бакалавриат
 Кафедра Общей геологии и землеустройства
 Период выполнения (осенний/весенний семестр 2015/2016 учебного года)

Студенту

Группа	ФИО
2У21	Антохоновой Виктории Игоревне

Тема работы

Земельное обоснование территории многостороннего автомобильного таможенного пункта пропуска «Кяхта» при его реконструкции (Республика Бурятия)	
Утверждена приказом директора (дата, номер)	2551/С от 05.04.2016

Форма представления работы

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

Исходные данные к разделу «Социальная ответственность»:

1. Характеристика объекта исследования (вещество, материал, прибор, алгоритм, методика, рабочая зона) и области его применения	Площадка реконструкции многостороннего автомобильного пункта пропуска (МАПП) «Кяхта», Республика Бурятия, пропускной способностью 1000 авт/сут., находящаяся на территории существующего таможенного пункта пропуска.
Перечень вопросов, подлежащих исследованию, проектированию и разработке:	
1. Производственная безопасность	1. Производственная безопасность 1.1 Анализ выявленных вредных факторов при разработке и эксплуатации проектируемого решения в следующей последовательности: 1.1.1 Микроклимат. 1.1.2 Освещенность. 1.1.3 Шум. 1.2 Анализ выявленных опасных факторов при разработке и эксплуатации проектируемого решения в следующей

	<p>последовательности:</p> <p>1.2.1 Электробезопасность (в т.ч статическое электричество - источники, средства защиты).</p> <p>1.2.2 Пожаровзрывобезопасность (причины, профилактические мероприятия, первичные средства пожаротушения).</p>
2. Экологическая безопасность	<p>2. Экологическая безопасность:</p> <p>2.1 Анализ воздействия объекта на литосферу (отходы).</p>
3. Безопасность в чрезвычайных ситуациях	<p>3. Безопасность в чрезвычайных ситуациях:</p> <p>3.1 Перечень возможных ЧС при разработке и эксплуатации проектируемого решения.</p> <p>3.2 Разработка действий в результате возникшей ЧС и мер по ликвидации её последствий.</p>
4. Правовые и организационные вопросы обеспечения безопасности:	<p>4. Правовые и организационные вопросы обеспечения безопасности:</p> <p>4.1 Специальные (характерные при эксплуатации объекта исследования, проектируемой рабочей зоны) правовые нормы трудового законодательства.</p>

Дата выдачи задания для раздела по линейному графику	
--	--

Задание выдал консультант

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Ассистент	Немцова О.А.			

Задание принял к исполнению студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
2У21	Антохонова Виктория Игоревна		

РЕФЕРАТ

Антохонова, В.И. Земельное обоснование территории многостороннего автомобильного таможенного пункта пропуска «Кяхта» при его реконструкции (Республика Бурятия): выпускная квалификационная работа (ВКР) / В.И. Антохонова - Томск: ТПУ. 2016. - 79 с., 5 табл., 2 рис., 20 источников, 5 прил.

ЗЕМЕЛЬНОЕ ОБОСНОВАНИЕ, РЕКОНСТРУКЦИЯ, ЗЕМЕЛЬНЫЙ УЧАСТОК, ТЕРРИТОРИЯ, ПОЛОСЫ, СИТУАЦИОННЫЙ ПЛАН, ТАМОЖЕННЫЙ ПУНКТ, КАДАСТРОВЫЙ НОМЕР.

Объектом исследования является территория многостороннего автомобильного таможенного пункта пропуска «Кяхта» при его реконструкции (Республика Бурятия).

Представлены результаты обоснования расширения территории многостороннего автомобильного таможенного пункта пропуска «Кяхта» с предоставлением дополнительных земельных участков в безвозмездное пользование при его реконструкции (Республика Бурятия).

Предложены мероприятия по землеустроительным работам на площадке реконструкции. Внесены предложения по повышению функционирования таможенного пункта пропуска с учетом требований безопасности жизнедеятельности.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ЗАДАНИЕ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЫ.....	2
КАЛЕНДАРНЫЙ РЕЙТИНГ-ПЛАН.....	4
ЗАДАНИЕ НА ВЫПОЛНЕНИЕ РАЗДЕЛА «СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ».....	5
ВВЕДЕНИЕ.....	10
1 АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ.....	14
1.1 Административно-правовой режим таможенных пунктов пропуска .	15
1.2 Понятие правового режима земель населенных пунктов	20
2 ХАРАКТЕРИСТИКА МНОГОСТОРОННЕГО АВТОМОБИЛЬНОГО ПУНКТА ПРОПУСКА «КЯХТА» (РЕСПУБЛИКА БУРЯТИЯ)	24
2.1 Сведения о функциональном назначении объекта	24
2.2 Организационная структура и территориальное размещение таможенных пунктов российской федерации	25
2.3 Характеристика района и условий строительства	37
2.4 Характеристика земельного участка	37
2.5 Состав проектируемых зданий и сооружений.....	38
2.6 Исходные данные для подготовки проектной документации на реконструкцию МАПП «Кяхта» с обоснованием отвода земель.....	39
3 ЗЕМЛЕУСТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ ПРИ РАЗМЕЩЕНИИ ТАМОЖЕННОГО ПУНКТА В ГОРОДЕ КЯХТА, РЕСПУБЛИКА БУРЯТИЯ	41
4 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПУНКТА ПРОПУСКА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЕГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ.....	50
5 СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ. БЕЗОПАСНОСТЬ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ	59

5.1	Анализ выявленных вредных факторов при разработке и эксплуатации проектируемого решения.....	60
5.1.1	Отклонение показателей микроклимата в помещении	60
5.1.2	Недостаточная освещенность рабочей зоны	62
5.1.3	Повышенный уровень шума	63
5.2	Анализ опасных факторов при разработке и эксплуатации проектируемого решения	65
5.2.1	Электробезопасность	65
5.2.2	Пожарная безопасность	67
5.3	Экологическая безопасность	70
5.3.1	Анализ воздействия на литосферу.....	70
5.4	Правовые вопросы обеспечения безопасности	73
5.4.1	Специальные правовые нормы трудового законодательства.....	73
	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	76
	СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	78
	ПРИЛОЖЕНИЯ.....	80

ВВЕДЕНИЕ

Каждая страна, осуществляя внешнеэкономическую деятельность и международные транспортно-экономические связи, стремится к созданию наиболее благоприятных условий для решения насущных национальных экономических, политических и социальных задач.

Россия, обладая огромным сырьевым, производственным и интеллектуальным потенциалом, является и сегодня одним из крупнейших участников мирового грузо- и пассажирообмена, а потенциальные возможности намного превосходят современный уровень. По мере поступательного социально-экономического развития и структурных преобразований в экономике России, совершенствования транспортной системы и повышения качества предоставляемых транспортных услуг будут увеличиваться объемы внешнеторговых и транзитных перевозок грузов, а также международных пассажирских перевозок. На состояние транспортной системы, пунктов пропуска через государственную границу и масштабы международных перевозок помимо названных факторов (экономических, политических, социальных) заметное влияние оказывают физико-географические, климатические и другие условия, в частности, размер территории страны, число сопредельных государств и др. При решении вопроса относительно целесообразности открытия, строительства новых и модернизации действующих пунктов пропуска через государственную границу должны учитываться экономические интересы страны в целом и отдельных ее регионов.

Проблема наиболее эффективного использования инвестиций в дальнейшее развитие уже действующих и открытие новых пунктов пропуска через государственную границу в современных условиях остается весьма актуальной. В этой связи чрезвычайно важно определить такие пути, которые обеспечат высокую эффективность использования капиталовложений на

развитие пунктов пропуска при удовлетворении всех потребностей в осуществлении международных транспортно-экономических связей.

При этом еще раз важно подчеркнуть, что экономическую эффективность капиталовложений на строительство новых и обустройство действующих пунктов пропуска следует определять с учетом необходимости проводимых мероприятий не только непосредственно для самих пунктов пропуска, а прежде всего для социально-экономического развития отдельных регионов и их отраслей экономики, для всего народного хозяйства страны с учетом политических процессов, обеспечивающих благоприятное межгосударственное сотрудничество России с другими странами.

В настоящее время сеть пунктов пропуска через государственную границу РФ в основном создана (хотя в перспективе может возникнуть необходимость открытия отдельных новых пунктов). Сегодня задача сводится, прежде всего, к повышению технической оснащенности действующих пунктов пропуска, к их «дообустройству».

Методика оценки эффективности функционирования пунктов пропуска должна учитывать количественные показатели обеспеченности служебными помещениями, техническими средствами таможенного контроля, средствами связи, подвижным составом, вычислительной техникой.

Учитывая ограниченные в связи с надвигающимся кризисом инвестиционные возможности страны, представляется маловероятным направить в настоящее время в полном объеме необходимые (довольно большие) капитальные вложения на строительство новых и кардинальное обустройство всех существующих пунктов пропуска. В связи с этим, думается, нецелесообразно «распылять» выделяемые средства на обустройство всех пунктов пропуска.

Рациональным в этом случае считаем использование варианта, в основу которого будут положены результаты анализа направлений товаропотоков. При таком подходе к решению поставленной задачи необходимо с учётом перспектив развития внешнеэкономической деятельности определить

основные направления товаропотоков по стране в целом и в регионе деятельности каждого регионального таможенного управления в частности.

Так как 14 ноября 2014 года между Российской Федерацией и Монголией действует безвизовый режим, в этом плане, особую актуальность приобретает вопрос о прямых и транзитных поставках из России в Китай и (через) Монголию. Контрольным пунктом является многосторонний автомобильный пункт пропуска (МАПП) «Кяхта», отнесенный к самым крупным автомобильным пунктам пропуска в регионе деятельности Бурятской таможни на участке российско-монгольской границы. С 1 июня 2014 года МАПП Кяхта перешел на круглосуточный режим работы по легковому и грузовому направлению. До реконструкции в МАПП Кяхта имелось пять полос движения транспорта, в том числе, по два грузовых и легковых (раздельно на въезд в Россию и выезд из России) и одну полосу движения пассажирского транспорта (реверсивная).

Реконструкцией МАПП предусмотрено строительство дополнительных полос, в том числе, по грузовому и легковому направлениям. Это позволит сократить время нахождения транспортных средств и физических лиц в пункте пропуска. А создание в месте расположения многостороннего автомобильного пункта пропуска Кяхта крупного таможенно-логистического терминала международного уровня будет способствовать реализации транзитного и экспортно-импортного потенциала республики, расширению устойчивых торгово-экономических связей с Монголией, Китаем, включая создание совместных предприятий и реализацию международных проектов. Кроме того, Республика Бурятия имеет преимущество, состоящее в «монопольных» связях с Монголией, а благодаря благоприятному геостратегическому положению Республики – выход через Монголию к транспортным коммуникациям Центрального Китая и далее к международным морским портам. Все это позволит полнее обеспечить реализацию экономических интересов региона и России в целом. Тем более

что в условиях введения экономических санкций внешнеэкономическое сотрудничество России и Китая приобретает стратегическое значение.

Таким образом, целью выпускной квалификационной работы является обоснование территории многостороннего автомобильного таможенного пункта пропуска «Кяхта» при его реконструкции (Республика Бурятия).

Задачи:

- проанализировать административно-правовой режим таможенных пунктов пропуска при реконструкции;

- выполнить анализ организационной структуры и территориального размещения таможенных пунктов Российской Федерации;

- разработать мероприятия по землеустроительным работам на территории реконструируемого таможенного пункта;

- определить реконструируемую часть на территории таможенного пункта в городе Кяхта, Республика Бурятия;

- произвести оценку эффективности функционирования пунктов пропуска;

- внести предложения по повышению их функционирования.

1 АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ

Транспорт был и остается мощным средством экономического роста страны и отдельных регионов, способствует развитию интеграционных процессов между государствами мира, расширению международного товаро- и пассажирообмена.

В соответствии с достигнутыми межправительственными соглашениями, протоколами и другими правовыми актами на территории РФ предусмотрено функционирование более 300 пунктов пропуска подвижного состава всех видов транспорта. Обеспечение эффективного функционирования пунктов пропуска через государственную границу РФ в условиях ограниченных ассигнований, выделяемых на поддержание их деятельности, - одна из сложных даже в постановочном плане задач.

Сложность данной задачи обусловлена, с одной стороны, постоянным значительным ростом международных грузопассажирских перевозок, а с другой - все более ухудшающимся материально-техническим обеспечением пунктов пропуска, что связано с недостаточным обустройством пунктов, старением оборудования и недостаточным финансированием. Данной проблеме посвящен ряд научных изданий, а именно: «Таможенная составляющая экономической безопасности государства: научное обоснование и оценка современного состояния» Мартынюк В., «Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности» Назаренко В.М., Назаренко К.С., «Современные транспортно-таможенные технологии международных перевозок товаров: монография» Пасечник А.Н. [1], [2], [3].

По мнению Артемкиной Е.В., важной составной частью инфраструктуры, создаваемой для осуществления международных транспортно-экономических связей, являются транспортные пункты пропуска - на пограничных переходах [4]. Освоение постоянно возрастающих объемов экспортно-импортных перевозок грузов и международных туристско-экскурсионных поездок неразрывно связано с

совершенствованием транспортных коммуникаций международного значения, с открытием новых, реконструкцией и обустройством действующих пунктов пропуска на пограничных переходах.

1.1 Административно-правовой режим таможенных пунктов пропуска

Государственные границы являются одним из важнейших способов воплощения и обеспечения независимости, суверенитета и единства государства. Данный вопрос неоднократно освещался в работах Насонова В.Я., Рушайло В.Б., Першина, Е.А. В вопросах о границах Российская Федерация строго придерживается международного принципа их нерушимости и нерушимости государственной границы России. В соответствии со ст. 71 Конституции Российской Федерации определение статуса границы и ее защита относятся к исключительной компетенции федерального центра. В сфере защиты государственной границы реализуются полномочия органов практически всех ветвей государственной власти России. Преобладающую роль при этом играют федеральные органы исполнительной власти. Вместе с тем российское законодательство немалую роль в защите границы отводит органам государственной власти субъектов федерации, органам местного самоуправления и гражданам [5].

Непосредственная охрана государственной границы возложена на пограничные органы ФСБ России, Войска противовоздушной обороны, Военно-Морской Флот, на другие виды (рода) вооруженных сил, Внутренние войска МВД, иные воинские формирования Российской Федерации [6].

Как уже отмечалось, защита государственной границы включает в себя широкий диапазон различных по своему характеру мер, в том числе и режимные меры. В интересах охраны границы согласно Закону РФ “О Государственной границе Российской Федерации” установлены и действуют три вида режимов: режим государственной границы, пограничный режим и режим в пунктах пропуска через государственную границу. Режим

государственной границы с учетом его правовой основы относится к числу международно-правовых режимов и подробно рассматривается в курсе международного права.

Пограничный режим в Российской Федерации представляет собой совокупность правовых норм и организационных мер, регламентирующих определенный порядок деятельности государственных органов, общественных объединений, их должностных лиц, а также порядок поведения граждан в пограничной зоне, территориальных водах России и в ее внутренних водах, имеющих выход к государственной границе.

Закон РФ «О Государственной границе Российской Федерации» устанавливает перечень правил, составляющих содержание пограничного режима, определяет правовое положение пограничной зоны, в общих чертах определяет полномочия пограничных органов, а также органов исполнительной власти субъектов Федерации по разработке конкретных режимных мер, определяет пространственные и временные пределы действия правил пограничного режима [7].

Рассмотрим понятие, назначение и содержание режима в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации. В соответствии с Законом РФ «О Государственной границе Российской Федерации» пересечение государственной границы РФ на суше лицами и транспортными средствами осуществляется на путях международного железнодорожного, автомобильного сообщения либо в иных местах, определяемых международными договорами РФ или решениями Правительства РФ, где оборудованы пункты пропуска через государственную границу РФ.

Под пунктом пропуска через государственную границу РФ понимается территория в пределах железнодорожного, автомобильного вокзала, станции, морского, речного порта, аэропорта, аэродрома, открытого для международных сообщений, полетов, а также иное специально оборудованное место, где осуществляется пограничный, а при

необходимости и другие виды контроля и пропуск через государственную границу РФ лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных.

Пункты пропуска могут быть многосторонними - для пересечения государственной границы физическими лицами независимо от их гражданства, а также двусторонними - для пересечения границы гражданами РФ и сопредельного государства.

Пункты пропуска устанавливаются решениями Правительства РФ по представлениям федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов РФ (инициаторы).

Согласно Постановлению Правительства РФ от 19.01.1998 N 60, для определения целесообразности установления пункта пропуска инициатор направляет в Министерство иностранных дел РФ, Министерство обороны РФ, Министерство внутренних дел РФ, Министерство сельского хозяйства и продовольствия РФ, Министерство финансов РФ, Министерство экономического развития и торговли РФ, Министерство здравоохранения РФ, ГТК РФ, ФПС РФ, ФСБ РФ, ФМС РФ, Министерство транспорта РФ следующие материалы:

- ходатайство об установлении пункта пропуска с указанием целесообразности его установления, планируемой пропускной способности и срока открытия, ориентировочных затрат на его строительство, оборудование, техническое оснащение, создание и развитие транспортной, инженерной и социально-бытовой инфраструктуры, а также источников финансирования;

- согласие органа исполнительной власти субъекта РФ на установление на его территории пункта пропуска;

- обязательство органа исполнительной власти субъекта РФ - инициатора установления пункта пропуска по предоставлению жилой площади представителям государственных контрольных органов и органов внутренних дел [8].

Режим в пунктах пропуска через государственную границу включает правила въезда в эти пункты, пребывания и выезда из них лиц, транспортных средств, ввоза и нахождения грузов, товаров и животных, устанавливаемые исключительно в интересах создания необходимых условий для осуществления пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного и иных видов контроля.

Основная цель вводимого режима состоит в том, чтобы созданием в пунктах пропуска определенного комплекса организационных, разрешительных мер и режимных ограничений исключить доступ на территорию пункта пропуска посторонних лиц, а также транспортных средств и грузов для незаконного пересечения государственной границы.

Режим в пунктах пропуска устанавливается Министерством транспорта РФ в соответствии с положениями Закона РФ «О Государственной границе Российской Федерации», иными нормативными правовыми актами, согласованными с Федеральной службой безопасности и Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации [9].

Согласно Закону «О Государственной границе Российской Федерации» пограничные органы осуществляют контроль за соблюдением правил пограничного режима в пунктах пропуска через границу самостоятельно или совместно с органами внутренних дел. При этом они применяют административно-предупредительные меры, меры административного пресечения и административного наказания.

В соответствии с российским законодательством органы безопасности обязаны осуществлять в пределах своих полномочий меры по обеспечению защиты государственной границы Российской Федерации. К числу таких мер относятся добывание информации об угрозах безопасности Российской Федерации на государственной границе, об организациях и лицах, вынашивающих планы враждебных акций, посягающих на жизненно важные интересы личности, общества и государства на границе.

С учетом изложенного административно-правовой режим – есть установленная в законодательном порядке совокупность правил деятельности государственных учреждений, действий или поведения граждан и юридических лиц, а также порядок реализации ими своих прав в определенных условиях обеспечения и поддержания суверенитета и обороны государства, интересов безопасности и охраны общественного порядка специально созданными для этой цели органами исполнительной власти.

Многосторонний автомобильный пункт пропуска (МАПП) "Кяхта" предназначен для проведения государственного контроля пассажирского и грузового автотранспорта при пересечении государственной границы Российской Федерации с Монголией.

На МАПП осуществляется пограничный, таможенный, санитарно-эпидемиологический контроль, контроль всех видов транспортных средств, пассажиров и товаров, перемещаемых через Государственную границу, ручной клади и багажа пассажиров, пересекающих границу на личном автотранспорте или автобусах, водителей транспортных средств.

При разработке проектной документации на реконструкцию пункта пропуска "Кяхта" учитывались требования, определённые приказом Минтранса России от 09.10.2009 №177.

Проектом реконструкции предусмотрено последовательное осуществление следующих видов контроля:

а) при прибытии лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных на территорию Российской Федерации:

- регистрация транспортных средств при въезде на территорию МАПП и выдача талона контроля водителям;

- санитарно-карантинный (при необходимости и только в отношении лиц);

- пограничный контроль;

- транспортный (при необходимости);

- таможенный контроль и контроль за исполнением владельцами транспортных средств установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности;

- изъятие талона контроля у водителя транспортного средства.

б) при убытии лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных с территории Российской Федерации:

- регистрация транспортных средств при въезде на территорию МАПП и выдача талона контроля водителям;

- транспортный (при необходимости);

- санитарно-карантинный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный (при необходимости);

- таможенный контроль и контроль за исполнением владельцами транспортных средств установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности;

- пограничный контроль.

- изъятие талона контроля у водителя транспортного средства.

Для нормальной работы АПП утверждается совместным решением руководителей государственных контрольных органов общий распорядок работы АПП (время начала и окончания работы по осуществлению контроля через Государственную границу лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных, технологические перерывы).

Последовательность осуществления всех видов контроля в АПП определяется Типовой схемой организации пропуска через Государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в автомобильном пункте пропуска.

1.2 Понятие правового режима земель населенных пунктов

Регулирование отношений, связанных с использованием земель населенных пунктов, рассматривали в своих работах многие авторы.

Например, по мнению Е.А. Савельевой, оно основывается на многоуровневом подходе, в соответствии с которым первичным способом определения правового режима земель данной категории является категоризация земель, дополнительную роль выполняет градостроительное зонирование, результатом которого является установление территориальных зон [10].

В соответствии с подп. 7 ст. 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации территориальные зоны представляют собой зоны, для которых в правилах землепользования и застройки определены границы и установлены градостроительные регламенты. Согласно ст. 85 Земельного кодекса Российской Федерации в состав земель населенных пунктов могут входить земельные участки, отнесенные в соответствии с градостроительными регламентами к следующим территориальным зонам: жилым; общественно-деловым; производственным; инженерных и транспортных инфраструктур; рекреационным; сельскохозяйственного использования; специального назначения; военных объектов; иным территориальным зонам. Аналогичные виды территориальных зон, а также их состав определяются в ст. 35 ГрК РФ, положения которой содержат также перечень объектов, допустимых для размещения в границах соответствующей территориальной зоны [11], [12].

Для каждой территориальной зоны правилами землепользования и застройки устанавливается градостроительный регламент, который определяет основу правового режима земельных участков, а также всего, что находится над и под поверхностью земельных участков и используется в процессе застройки и последующей эксплуатации зданий, строений и сооружений. Посредством градостроительного регламента устанавливаются виды разрешенного использования земельных участков и объектов капитального строительства, предельные (минимальные и/или максимальные) размеры земельных участков и предельные параметры разрешенного строительства, реконструкции объектов капитального строительства, а также ограничения использования земельных участков и

объектов капитального строительства (подп. 9 ст. 1 ГрК РФ). Состояние таких прав человека, как право на благоприятную среду жизнедеятельности, а также ответственность за земельные правонарушения (самовольная постройка и т. д.), зависит от использования земельного участка в соответствии с градостроительными регламентами, установленными для каждой территориальной зоны [13].

Таким образом, разрешенное использование необходимо рассматривать как неотъемлемую часть правового режима земель, содержание которого заключается в определении способов и пределов эксплуатации земельного участка, что предполагает установление видов хозяйственной и иной деятельности, в том числе допустимое размещение тех или иных объектов на земельном участке в пределах конкретной территориальной зоны. Кроме того, как верно подчеркивалось в литературе, данная правовая конструкция дает ответ на вопрос о содержании прав и обязанностей правообладателя, вытекающих из принадлежности участка к определенной территории (территориальной зоне), определяемой посредством градостроительного зонирования [14].

Наибольшее распространение институт разрешенного использования получил на землях населенных пунктов как механизм, уточняющий и дополняющий институт градостроительного зонирования. Вместе с тем, как справедливо замечает Е. Л. Минина, строительство может осуществляться не только на землях населенных пунктов, но и на землях иных категорий (в т.ч. промышленности и иного специального назначения), если это соответствует их целевому назначению. Исходя из этого, автор делает вывод о том, что разрешенное использование применяется по отношению к земельным участкам, подлежащим застройке, независимо от категории земель [15]. Л. Е. Бандорин дополнительно указывает, что возможность определения разрешенного использования для земельных участков, образованных из состава земель всех категорий (за исключением земель запаса), обусловлена необходимостью конкретизации правового режима земельных участков,

которая не может быть обеспечена лишь посредством деления земель на категории [16]. В то же время А. П. Анисимов и Н. Н. Мельников справедливо подчеркивают, что, если целевое назначение предусмотрено для всех категорий земель, то разрешенное использование — нет. Помимо земель запаса, нет смысла конструировать виды разрешенного использования земель водного фонда. Вызывает сомнение целесообразность установления видов разрешенного использования и для ряда субкатегорий в составе категорий земель промышленности и иного специального назначения (например, земель обороны и безопасности) [17].

Таким образом, действующее законодательство, регулирующее основания и порядок установления видов разрешенного использования земельных участков, нуждается в совершенствовании и развитии в части обеспечения принципа системности и соподчиненности соответствующих правовых норм. В литературе справедливо указывалось, что общие правила о порядке установления и изменения видов разрешенного использования земельных участков должны предусматриваться в ЗК РФ [18]. Земельное законодательство должно определять основные начала (принципы) установления видов разрешенного использования земельных участков. В этой связи заслуживает внимания позиция ряда авторов, предлагающих дополнить ЗК РФ специальной главой, в которой будут содержаться общие положения о зонировании, градостроительных регламентах, понятии и содержании юридической конструкции «разрешенное использование земельного участка», а также особенностей зонирования и определения видов разрешенного использования земельных участков отдельных категорий земель [19].

2 ХАРАКТЕРИСТИКА МНОГОСТОРОННЕГО АВТОМОБИЛЬНОГО ПУНКТА ПРОПУСКА «КЯХТА» (РЕСПУБЛИКА БУРЯТИЯ)

2.1 Сведения о функциональном назначении объекта

Многосторонний автомобильный пункт пропуска (МАПП) "Кяхта" предназначен для проведения государственного контроля пассажирского и грузового автотранспорта при пересечении государственной границы Российской Федерации с Монголией.

На МАПП осуществляется пограничный, таможенный, санитарно-эпидемиологический контроль, контроль всех видов транспортных средств, пассажиров и товаров, перемещаемых через Государственную границу, ручной клади и багажа пассажиров, пересекающих границу на личном автотранспорте или автобусах, водителей транспортных средств.

При разработке проектной документации на реконструкцию пункта пропуска "Кяхта" учитывались требования, определённые приказом Минтранса России от 09.10.2009 №177.

Проектом реконструкции предусмотрено последовательное осуществление следующих видов контроля:

а) при прибытии лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных на территорию Российской Федерации:

- регистрация транспортных средств при въезде на территорию МАПП и выдача талона контроля водителям;

- санитарно-карантинный (при необходимости и только в отношении лиц);

- пограничный контроль;

- транспортный (при необходимости);

- таможенный контроль и контроль за исполнением владельцами транспортных средств установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности;

- изъятие талона контроля у водителя транспортного средства.

б) при убытии лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных с территории Российской Федерации:

- регистрация транспортных средств при въезде на территорию МАПП и выдача талона контроля водителям;

- транспортный (при необходимости);

- санитарно-карантинный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный (при необходимости);

- таможенный контроль и контроль за исполнением владельцами транспортных средств установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности;

- пограничный контроль.

- изъятие талона контроля у водителя транспортного средства.

Состав зданий и сооружений, располагаемых на территории МАПП "Кяхта" определен приложением №1 к данной работе.

В связи с ограниченными возможностями по расширению и сложным рельефом территории МАПП, состав зданий и сооружений, и их размещение на генеральном плане согласованы Заказчиком, в лице начальника Бурятской таможни, подполковником таможенной службы В.С. Томиным и начальником ПУ ФСБ России по республике Бурятия и Забайкальскому краю генерал-лейтенантом А.Л. Куликовым.

2.2 Организационная структура и территориальное размещение таможенных органов российской федерации

Высокоэффективное и устойчивое развитие экономики и всей страны в целом невозможно без организации рационального использования земельно-

имущественного комплекса и управления земельными ресурсами. Данная задача не может быть решена без налаженной и регулируемой государством системы землеустройства, которая играет особую роль при предоставлении и изъятии земельных участков для размещения объектов, требующих вложения огромных финансовых средств и имеющих важное социальное и региональное значение. Такими объектами являются линии электропередач, магистральные газопроводы, автомобильные дороги и др., призванные обеспечивать и создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, жизнедеятельности людей. Поэтому от территориального размещения указанных объектов напрямую зависит экономическое развитие конкретного региона и страны в целом.

Таможенное дело в России осуществляют таможенные органы, которые реализуют экономические и организационные правоотношения в области таможенного дела.

Таможенные органы можно определить как государственные органы исполнительной власти, действующие от имени государства и наделенные властными полномочиями, которые позволяют осуществлять правоохранительные и фискальные функции в области таможенного дела с помощью присущих ему форм и методов деятельности.

Согласно ст. 9 ФЗ № 311 «О таможенном регулировании в Российской Федерации» от 27.11.2010 г. таможенные органы составляют единую федеральную централизованную систему. Система таможенных органов является единой, имеет строго иерархичную структуру построения, вертикальное подчинение, и вычленение из нее какого-либо элемента с приданием ему особого статуса неправомерно. Система таможенных органов характеризуется наличием звеньев и представляет собой четырехзвенную структуру.

В соответствии со ст. 10 Федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации» система таможенных органов включает:

- федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный в области таможенного дела (федеральная таможенная служба);

- региональные таможенные управления;

- таможни;

- таможенные посты [20].

Каждое звено системы таможенных органов наделено самостоятельной компетенцией по реализации функций и задач, возложенных на него, а также полномочия каждого органа следует рассматривать в общей системе прав и обязанностей таможенных органов.

Общее руководство таможенным делом осуществляет Правительство Российской Федерации. В соответствии с Указом Президента Российской Федерации «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» от 09.03.2004 № 314, и Указом Президента Российской Федерации «Вопросы Федеральной таможенной службы» от 11.05.2006 № 473 таможенные органы вновь обрели самостоятельность, которой были лишены с введением в действие Таможенного кодекса Российской Федерации в 2004 году. Однако фактически контроль за деятельностью в области таможенного дела осуществляет Министерство финансов Российской Федерации.

Федеральная таможенная служба (ФТС России) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим в соответствии с законодательством Российской Федерации функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию, контролю и надзору в области таможенного дела, функции агента валютного контроля, функции по защите прав на объекты интеллектуальной собственности, функции по проведению транспортного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, а также санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного контроля и государственного ветеринарного надзора в части проведения проверки документов в специально оборудованных и предназначенных для этих целей пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации

(специализированные пункты пропуска), функции по выявлению, предупреждению и пресечению преступлений и административных правонарушений, отнесенных к компетенции таможенных органов Российской Федерации, а также иных связанных с ними преступлений и правонарушений.

ФТС России вправе создавать специализированные таможенные органы, а также свои структурные подразделения (департаменты, управления), компетенция которых ограничивается отдельными полномочиями для выполнения некоторых функций, возложенных на таможенные органы, либо для совершения таможенных операций в отношении определенных видов товаров. Возможность создания Федеральной таможенной службой России территориальных органов непосредственно вытекает из ч. 1 ст. 78 Конституции Российской Федерации, в которой указывается, что федеральные органы исполнительной власти для осуществления своих полномочий могут создавать свои территориальные органы.

Размещение таможенных органов на территории Российской Федерации является важнейшим элементом организации таможенного дела. Согласно положению ФТС РФ обязана обеспечить в пределах своей компетенции единство таможенной территории России, имеет право создавать, реорганизовывать и ликвидировать региональные таможенные управления (РТУ) и таможни, таможенные лаборатории, вычислительные центры, базы материально-технического снабжения, полиграфические, строительно-эксплуатационные и иные предприятия и организации, деятельность которых способствует решению задач таможенных органов РФ.

Размещение таможенных органов по территории страны должно решать следующие задачи:

- обеспечение единства отраслевого и территориального развития;
- обеспечение обоснованных отраслевых и территориальных пропорций;

- обеспечение совершенствования общественного разделения труда между видами работ и экономическими ресурсами;
- образование новых производств.

Современная таможенная политика исходит из того, что общественное производство, внешнеэкономическая деятельность, торговое и таможенное дело требуют рационального размещения их организаций, планомерного и эффективного использования материальных, трудовых и финансовых ресурсов, обеспечение комплексного развития экономики страны в целом и ее экономических районов в целях роста производительности общественного труда, повышения благосостояния населения и улучшение экологических условий. Размещение таможенных организаций по территории страны должно осуществляться на основе принципов, отражающих как требования объективных экономических законов, так и политики государства – внешней, военной, экологической, санитарной и др.

Закономерности размещения производительных сил представляют собой выявленные тенденции в размещении производства, обусловленные системой социально-экономических отношений, стадией экономического развития, научно-техническим прогрессом, требованиями экономической рациональности.

Они предполагают:

- рациональное и эффективное размещение производства;
- неразрывную связь между размещением производительных сил и развитием территорий; субъектов РФ, федеральных округов;
- научно обоснованную специализацию конкретных территорий на основе территориального разделения труда;
- комплексное развитие хозяйства территорий экономических районов (субъектов РФ, федеральных округов).

Принципы размещения производительных сил – это основные исходные положения долгосрочной экономической политики, которыми руководствуются исполнительные органы власти в процессе разработки

программ перспективного регионального развития. На основе принципов размещения производительных сил с учетом конкретных факторов и условий развития осуществляются преобразования в территориальной организации производства, формируются определенные кластеры. Размещение производительных сил рассматривается в неразрывной связи с развитием национальной экономики. Принципы размещения производительных сил достаточно динамичны и могут меняться в связи с изменением социально-политической ситуации в стране, стратегических аспектов развития отдельных территорий.

Выделяют три группы принципов размещения производительных сил.

Первая группа принципов размещения производительных сил исходит из общей задачи повышения экономической и социальной эффективности общественного производства с учетом минимизации затрат на производство продукции и ее транспортировку до потребителя.

К ней относят:

- принцип размещения производства с учетом близости источников сырья, энергии и потребителей конечной продукции;

- принцип комплексности, в том числе комплексного рационального использования природных ресурсов, при учете задач охраны и преобразования природы и первичного освоения наиболее эффективных ресурсов;

- рациональную пространственную концентрацию в виде территориально-производственных комплексов, территориально-отраслевых комплексов, кластеров;

- кооперирование производства между различными предприятиями (таможнями), сокращающее нерациональные перевозки, при максимально возможном комплексном развитии хозяйства районов размещения.

Вторая группа принципов обусловлены рациональным сочетанием природы и экономики. При размещении производительных сил обязательно учитываются такие принципы, как экологический – предотвращение

вредного воздействия производства на окружающую среду; градостроительный – увязка с генеральными планами городов, недопущение чрезмерной концентрации промышленности и вытекающих отсюда отрицательных социальных последствий; комплексности хозяйства, обеспечивающий в каждом регионе, кластере рациональное сочетание экономического и социального развития, наибольшее соответствие экономик регионов природным и экономическим условиям.

Третью группу принципов формируют положения, вытекающие из рациональной пространственной организации территории страны: специализация предприятий (в экономически целесообразных пределах) соответственно основной специализации районов их размещения; учет международного разделения труда и межгосударственной экономической интеграции – закономерного явления развивающейся глобализации экономики, умелое использование которого в современном мире позволит использовать геоэкономическое и геополитическое положение России для укрепления и развития экономического пространства страны.

Таким образом, размещение таможенных органов на территории страны осуществляется на основе принципов, отражающих как требования объективных экономических законов, так и политики государства – внешней, внутренней, военной, экологической.

Принципы размещения:

- наиболее эффективное использование источников сырья, энергии, природных ресурсов;
- содействие кооперированию производственных связей между различными предприятиями и организациями, структурами таможенных органов;
- поддержание международного разделения труда и межгосударственной экономической интеграции;
- содействие комплексному развитию экономических районов за счет внешнеэкономической деятельности хозяйствующих субъектов.

Для реализации принципов размещения таможенных органов на практике, целесообразно учитывать в совокупности всю систему природных, экономических, инфраструктурных (транспортный фактор, земельный фактор, энергетический фактор; здания и сооружения, необходимые для работы таможен и таможенных постов; околотаможенная инфраструктура), социально-исторических факторов.

К экономическим факторам относят:

- сложившуюся территориальную организацию производства;
- роль отдельных территорий с точки зрения перспектив экономики России и интересов сопредельных стран;
- состояние транспортных коммуникаций;
- общественную потребность в таможенных услугах и степень ее удовлетворения за счет имеющихся таможенных органов;
- возможность использования в таможенном деле достижений научно-технического прогресса;
- имеющиеся финансовые ресурсы и затраты, необходимые для создания и развития таможенной инфраструктуры;
- наличие и квалификация трудовых ресурсов.

К природным факторам можно отнести – географическое положение территории, рельеф местности, ценность земель.

Под инфраструктурой обычно понимается совокупность действующих сооружений, зданий, систем, служб, которые необходимы для нормального функционирования производства и жизни населения на определенной территории и в своей совокупности отражает степень ее освоенности (обустроенности). Необходимость выделения инфраструктуры в качестве особого фактора размещения объясняется тем, что при прочих равных условиях различия в развитии инфраструктуры определяют предпочтительность размещения производства.

Инфраструктурный фактор включает в себя несколько частей:

- транспортный фактор;

- земельный фактор;
- энергетический фактор;
- здания и сооружения, необходимые для работы таможен и таможенных постов;
- околотаможенную инфраструктуру.

Первым «подфактором», влияющим на размещение таможен и таможенных постов, является транспортный фактор.

В таможенном деле проводится классификация таможен по виду транспорта, которым перевозятся товары к месту оформления отдельно следующего багажа и почтовых отправок:

- 1) железнодорожные;
- 2) авиационные;
- 3) морские;
- 4) речные;
- 5) автомобильные;
- 6) почтово-багажные и др.

Также таможи и таможенные посты можно классифицировать по специализации: грузопассажирские, железнодорожные, автомобильные, автогрузовые, портовые морские, речные, почтово-багажные, таможи в аэропортах (воздушные), энергетическая (трубопроводные), акцизные таможенные посты и др.

Следующим фактором, который необходимо учитывать при размещении таможен и таможенных постов, является земельный фактор. В использовании земли существует множество различных альтернатив. Так, земля может использоваться под какие-либо предприятия или жилищные строения, объекты для занятия спортом и отдыха, под заповедники флоры и фауны и др. Необходимо использовать землю как ресурс с наибольшей эффективностью.

Еще одним фактором, влияющим на размещение таможен и таможенных постов, является энергетический фактор. Энергия всегда в

истории человечества играла огромную роль. В мире происходили энергетические кризисы, энергетические войны. Особенно большую роль энергетические ресурсы начали играть в 20 веке. Таможенная служба не является исключением, она также остро нуждается в энергетических ресурсах в своей деятельности. Таможни и таможенные посты в своей деятельности используют компьютерную технику, технические средства таможенного контроля, оргтехнику, автомобили, вертолеты и др. Использование вышеперечисленной техники позволяет повысить продуктивность работы таможен и таможенных постов, улучшить ее скорость и качество пропускной способности ее границ. Для работы этой техники необходима энергия. Поэтому при размещении таможен и таможенных постов необходимо учитывать энергетический фактор.

Таможни и таможенные посты следует размещать так, чтобы доставка топлива была как можно дешевле, быстрее и удобнее. При размещении таможен и таможенных постов учитывается наличие зданий и сооружений, необходимых для работы таможен и таможенных постов.

Здания, помещения и сооружения можно построить либо приобрести, арендовать. Аренда часто бывает выгоднее строительства. Например, при вступлении России в Таможенный союз снижается потребность в дополнительных таможнях и таможенных постах.

При размещении таможен и таможенных постов учитывается наличие околотаможенной инфраструктуры и ее развитость. Развитие таможенной системы повлекло за собой возникновение околотаможенной инфраструктуры и сфер деятельности, служит посредническим звеном между таможенными органами и участниками ВЭД и строится на договорной основе.

К околотаможенной инфраструктуре относятся: склады временного хранения, таможенные склады, таможенные представители, магазины беспошлинной торговли. Как правило, околотаможенная инфраструктура появляется уже после возникновения таможни и таможенного поста. Она

является дополнением таможни или таможенного поста и помогает ему выполнять его функции.

Таможенные представители осуществляют первичную подготовку документов к таможенному контролю, по сути, приводят основной ресурс таможенной службы (информацию) в упорядоченный вид. Это облегчает работу таможен и таможенных постов по сбору информации и оформления грузов. Работники околотаможенной инфраструктуры также оказывают услуги таможенным работникам, предоставляя участникам ВЭД, перевозчикам информационные услуги по таможенному оформлению. За счет экономии времени повышается производительность таможен и таможенных постов.

Отмечено, что отсутствие складов временного хранения в регионе деятельности какого-либо таможенного органа, как и удаленность складов от тех же таможенных постов, значительно влияет на скорость и качество проведения таможенных операций, и не в лучшую сторону. И как следствие встает вопрос об эффективности проведения фактического таможенного контроля.

Приближение постов к автомобильным и железнодорожным развязкам с созданием там необходимой околотаможенной инфраструктурой приведет к значительному сокращению затрат участников ВЭД на транспортировку грузов.

Важнейшим из социально-исторических факторов считается уровень развития в районе непроемственной сферы, такие таможни, как Астраханская, Бурятская, Ростовская, Таганрогская, Владивостокская, Дмитровская и другие, находящиеся на исторически сложившихся торговых путях и пограничных российских территориях, насчитывают более сотни лет.

Таким образом, размещение таможенных организаций по территории страны должно осуществляться на основе принципов, отражающих как требования объективных экономических законов, так и политики государства – внешней, военной, экологической, санитарной и др.

Закономерности размещения производительных сил представляют собой выявленные тенденции в размещении производства, обусловленные системой социально-экономических отношений, стадией экономического развития, научно-техническим прогрессом, требованиями экономической рациональности.

Для реализации принципов размещения таможенных органов на практике, целесообразно учитывать в совокупности всю систему природных, экономических, инфраструктурных (транспортный фактор, земельный фактор, энергетический фактор; здания и сооружения, необходимые для работы таможен и таможенных постов; околотаможенная инфраструктура), социально-исторических факторов.

2.3 Характеристика района и условий строительства

Площадка реконструкции многостороннего автомобильного пункта пропуска (МАПП) «Кяхта», Республика Бурятия, пропускной способностью 1000 авт/сут. находится на территории существующего таможенного пункта пропуска.

Город Кяхта находится в континентальной Восточно-Сибирской области умеренного климатического пояса. Климат – резко континентальный.

Климатологические условия района строительства характеризуются следующими данными:

- климатологический подрайон строительства I В (СНиП 23-01-99*);
- расчетная величина снеговой нагрузки по I району – 80 кгс/м²(СНиП 2.01.07-85*);
- нормативная величина скоростного напора ветра по IV району- 48 кгс/м² (СНиП 2.01.07.85*);
- температура воздуха наиболее холодной пятидневки с обеспеченностью 0,92 – минус 35оС (СНиП 23-01-99*);
- средняя температура наиболее холодных суток с обеспеченностью 0,92 – минус 37оС (СНиП 23-01-99*);
- сейсмичность района строительства принята 8 баллов (СНиП II-7-81*), так как территория расположена вблизи сейсмоактивного Северо-Монгольского разлома.

2.4 Характеристика земельного участка

Согласно Технического отчета по инженерно-геологическим и гидрогеологическим изысканиям, выполненного ООО «Бурятгеопроект» на объекте: Федеральная таможенная служба. Сибирское таможенное

управление. Бурятская таможня. Реконструкция многостороннего автомобильного пункта пропуска (МАПП) «Кяхта», Республика Бурятия, с пропускной способностью 1000 автомобилей в сутки, площадка проектируемого строительства располагается на коренном склоне. Поверхность склона была спланирована – часть склона срезана, а понижения отсыпаны подготовленным грунтом с трамбовкой тяжелыми катками.

Геологическое строение площадки на пройденную глубину выработок представлено делювиальными четвертичными песчаными и крупнообломочными отложениями (переотложенные разрушенные граниты), подстилаемые коренными породами.

Нормативная глубина сезонного промерзания - 3,2 метра.

На площадке подземные воды не встречены.

2.5 Состав проектируемых зданий и сооружений

Расширение и реконструкция МАПП "Кяхта" включает в себя строительство следующих объектов:

1. Здание автовокзала для пассажирского автотранспорта въезжающих в Р.Ф.
2. Бокс для досмотра грузового автотранспорта с применением мобильного ИДК.
3. Помещения контролеров для таможенной службы и транспортной инспекции.
4. Пост санитарно-эпидемиологического контроля.
5. Дезванны для легкового автотранспорта и автобусов.
6. Резервуар для сбора дезраствора.
7. Автовесовая.
8. Помещение контролеров для таможенной службы и транспортной инспекции.
9. Помещения контролеров для службы погранвойск.

10. Контрольно-пропускной пункт на въезде и выезде из Р.Ф.
11. Навесы.
12. Эстакада для досмотра автотранспорта.
13. Выгреб.
14. Навес.
15. Навес.
16. Навес.
17. Навес для печи ИУ-32.
18. Канава смотровая.
19. Гараж-стоянка на 4 грузовых автомобиля.
20. Дезбарьер для длинномерных грузовых машин.
21. Подпорные стенки.
22. Очистные сооружения ливневых стоков $V=10$ л/сек.
23. Очистные сооружения ливневых стоков $V=50$ л/сек.

Реконструкцию существующих объектов:

1. Помещение контролеров для службы погранвойск.
2. Контрольно-пропускной пункт на въезде и на выезде из РФ.
3. Демонтаж существующего дезбарьера для длинномерных грузовых автомашин и строительство нового.

Реконструкция помещений включает в себя замену существующего полового покрытия в помещениях на деревянное, а так же оснащение указанных объектов тамбурами.

2.6 Исходные данные для подготовки проектной документации на реконструкцию МАПП «Кяхта» с обоснованием отвода земель

Исходными данными для подготовки проектной документации на реконструкцию, многостороннего автомобильного пункта пропуска "Кяхта", Республика Бурятия являются:

1 Задание на реконструкцию многостороннего автомобильного пункта пропуска "Кяхта", Республика Бурятия, утвержденное первым заместителем руководителя Федеральной таможенной службы Малининым В.М.

2 Техническое задание на оснащение многостороннего автомобильного пункта пропуска "Кяхта" Республика Бурятия комплексом информационно-технических средств.

3 Утверждённый и зарегистрированный в установленном порядке градостроительный план земельного участка, предоставленный для реконструкции многостороннего автомобильного пункта пропуска "Кяхта", Республика Бурятия.

4 Постановление главы – руководителя администрации МО "Кяхтинский район" Б.Ж. Нимаева об утверждении градостроительного плана.

5 Отчет по топографической съёмке. Территория под реконструкцию многостороннего автомобильного пункта пропуска "Кяхта", выполненный ООО "ТерраИнформ" РБ г. Улан-Удэ, в 2009г.

6 Технический отчёт по инженерно-геологическим гидрогеологическим изысканиям выполненный для Реконструкции многостороннего автомобильного пункта пропуска (МАПП) "Кяхта" Республика Бурятия с пропускной способностью 1000 автомобилей в сутки, ООО "Бурятгеопроект" РБ г. Улан-Удэ в 2009 г.

7 Технические условия на подключение вновь проектируемых объектов к сетям инженерно-технического обеспечения.

3 ЗЕМЛЕУСТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ ПРИ РАЗМЕЩЕНИИ ТАМОЖЕННОГО ПУНКТА В ГОРОДЕ КЯХТА, РЕСПУБЛИКА БУРЯТИЯ

Территория существующего пункта пропуска расположена на сильно пересечённой местности с большими перепадами высот, что отражено в ярусной планировке существующей территории. Исследуемый земельный участок относится к категории земель населенных пунктов.

Для обеспечения необходимой пропускной способности пункта пропуска и его технологического функционирования, требуется дополнительная территория в размере 3,548 га. Дополнительная территория обеспечена за счёт расширения территории МАПП в западном направлении в границах собственной территории и в восточном направлении, за счёт дополнительно испрашиваемых земель.

В связи со сложным рельефом и острым дефицитом территории, расширение площадки МАПП в восточном направлении решается за счёт поднятия по существующему склону ярусами со строительством автовокзала для граждан, въезжающих в Российскую Федерацию автобусами, павильонов и досмотровых площадок для легкового автотранспорта, с устройством автомобильных проездов. На дополнительно испрашиваемую территорию имеется Акт выбора и согласования земельного участка для строительства от 17 июля 2008 года дополнительно испрашиваемых земель, оформленный и согласованный в установленном порядке. Дополнительно испрашиваемые земельные участки сформированы и поставлены на кадастровый учет. На данные земельные участки имеются свидетельства о государственной регистрации права собственности от 9 октября 2014 года (рис. 1).



Рисунок 1 – Пример свидетельства о государственной регистрации права собственности на земельный участок

Для пропуска грузового автомобильного транспорта в заданном заданием на проектирование объеме, с устройством дополнительных полос движения, необходимая территория обеспечивается за счет расширения площади МАПП в западном направлении в пределах собственной площади земельного участка.

Подъезд к хозяйственной зоне предполагается выполнить по вновь проектируемой дороге, проходящей параллельно существующей что, и отражено на разработанном генеральном плане.

До начала основных строительно-монтажных работ по реконструкции многостороннего автомобильного пункта пропуска (МАПП) «Кяхта», пропускной способностью 1000 авт./сут., были выполнены следующие подготовительные работы:

- разработан и согласован проект производства работ;
- снесены существующие нежилые здания и сооружения, попадающие в зону застройки и реконструкции;
- очищена территория строительства и реконструкции от посторонних предметов и произведена планировка, растительный слой срезан и складирован во временный отвал для дальнейшего использования при благоустройстве;
- выполнена временная дорога на стройплощадке, шириной 3,5 м и 6 м с радиусом скругления 9-12 м, по трассе проектируемой (где это возможно) с гравийно-щебеночным покрытием;
- ограждена строительная площадка временным ограждением, использовано существующее ограждение территории МАПП и выполнена часть проектируемого ограждения, которое использовано как ограждение строительной площадки;
- выполнено временное освещение строительной площадки в соответствии с ГОСТ 12.01.046-85 «Нормы освещения строительных площадок».

После окончания производства подготовительных работ следует приступать к основным строительно-монтажным работам, которые следует выполнять в соответствии со схемой последовательности строительства.

Для того чтобы изучить размещение таможенных органов на территории республики Бурятия необходимо рассмотреть факторы, влияющие на их размещение применительно к данной территории.

Рассмотрим влияние природного фактора.

Многосторонний автомобильный пункт пропуска (МАПП) «Кяхта» расположен на Российско-Монгольской границе Республики Бурятия.

Район расположения объекта примыкает к производственной зоне г. Кяхта. В геоморфологическом отношении, в общем, район имеет увалисто-холмистый рельеф с относительными превышениями 30-50м., непосредственно площадка проектируемого строительства расположена на пологом склоне, обращенном на юго-запад, относительные превышения достигают 10-20м.

Объемно-планировочные решения реконструкции комплекса МАПП "Кяхта" разработаны с учетом существующей застройки площадки строительства, технологической схемой движения автотранспорта, рельефом местности и площадью территории, отведенной под строительство.

В связи с большим перепадом высот по площадке МАПП в проекте приняты максимально допустимые уклоны по дорогам и проездам.

Населенный пункт "Кяхта", где располагается площадка строительства МАПП, расположен в зоне низкогорного лесостепного ландшафта.

Композиционное решение комплекса продиктовано природными факторами - рельефом местности, что определило выбор террасного приема планировочной организации территории и размещение зданий и сооружений на разных уровнях рельефа.

Климат местности резко-континентальный со значительными амплитудами колебаний температуры воздуха, с малым количеством осадков и коротким безморозным периодом.

Зимой преобладает ясная тихая погода с низкими температурами воздуха.

Район строительства характеризуется следующими климатическими данными, приведенными в таблице 1.

Таблица 1 – Климатические данные района строительства

Наименование	Размерность	Величина	Источник
1. Климатический район строительства	-	I B	СНиП 23-01-99*
2. Зона влажности наружного воздуха	-	Сухая	-
3. Температура воздуха наиболее холодной пятидневки обеспеченностью 0,92	Град. С	-35	СНиП 23-01-99*
4. Абсолютно минимальная температура наружного воздуха	Град. С	-48	СНиП 23-01-99*
5. Расчетная величина снеговой нагрузки по II району	Кг/м ²	80	СНиП 2.01.07-85
6. Нормативная величина скоростного напора ветра по III району	Кг/м ²	48	СНиП 2.01.07-85
7. Сейсмичность района строительства	Баллов	7	СНиП II-7-81*
8. Нормативная глубина сезонного промерзания	м	3,6	Инженерно-геологические изыскания

Площадка строительства относится к двухъярусному типу. Верхний ярус состоит из субгоризонтально залегающих пластов (слоев) пород четвертичного возраста или современных отложений. В настоящем случае – это суглинок, пески и супеси. Нижний ярус представляет собой в генетическом отношении - метаморфические скальные породы, образовавшиеся в раннем протерозое (PR1), в петрографическом отношении здесь выделены две разновидности пород: гранито - гнейсы и амфиболиты. Последние составляют в общей массе метаморфических пород не более 30%.

Текстура пород сланцевая, структура- слоистая. Слоистость, в основном, субмеридиональная, с падением, на восток.

Нормативная глубина сезонного промерзания грунтов составляет 3,6 м. Грунтовые воды на площадке строительства обнаружены на глубине 13,0м.

За основание фундаментов принят скальный грунт, представленный переслаиванием гранитно-гнейсов и амфиболитов. Временное сопротивление сжатию равно $R_{сж} = 160 \text{ МПа}$.

Для подземных конструкций фундаментов под здания и сооружения, прямков и резервуаров принят бетон класса В15 по прочности, марки по морозостойкости F50.

Виды строительно-монтажных работ, проведенных при реконструкции:

- земляные работы по устройству котлованов и траншей, их обратной засыпке;
- устройство оснований и фундаментов подземных частей зданий, а так же фундаментов под оборудование;
- монтаж несущих и ограждающих конструкций;
- защита строительных конструкций от коррозии.

Производственный контроль качества строительно-монтажных работ осуществлен в соответствии со СНиП 12-01-2004 «Организация строительства».

Контроль качества строительно-монтажных работ осуществлен специальными службами, создаваемыми в строительной организации и оснащенными техническими средствами, обеспечивающими необходимую достоверность и полноту контроля.

Производственный контроль качества строительно-монтажных работ должен включать:

- входной контроль рабочей документации;
- приемку вынесенной в натуре геодезической разбивочной основы;
- входной контроль конструкций, изделий, материалов и оборудования;

- операционный контроль в процессе выполнения и по завершении операций;

- приемочный контроль строительно-монтажных работ.

Исходной основой для производственного контроля качества монтажных работ являются технологические и технические решения, принятые в ППР, а также данные о контролируемых параметрах и регламенты производственного контроля качества строительно-монтажных работ.

Топографическая съемка выполнена ООО “ТерраИнформ”, в 2009г, г. Улан-Удэ. Система координат местная принятая для г. Кяхты, система высот Балтийская.

Геодезический контроль точности выполнен в соответствии с требованиями СНиП 3.01.03-84 «Геодезические работы в строительстве» п. 2, 4.

Геодезический контроль точности геометрических параметров зданий (сооружений) является обязательной составной частью производственного контроля качества и заключается в:

- геодезической (инструментальной) проверке соответствия положения элементов, конструкций и частей зданий и инженерных сетей проектным требованиям в процессе их монтажа и временного закрепления;

- исполнительной геодезической съемке планового и высотного положения элементов, конструкций и частей зданий, постоянно закрепленных по окончании монтажа, а также фактического положения подземных инженерных сетей.

Геодезический контроль точности на всех этапах строительства осуществлен организацией ООО “ТерраИнформ”.

Особое внимание при разбивке зданий уделено участкам пересечения их с существующими сетями и сооружениями. Такие участки фиксируются на весь период строительства.

Высотные реперы определены нивелированием, так чтобы отметки были получены не менее чем от двух реперов существующей геодезической сети.

Заказчик создал геодезическую разбивочную основу для строительства и, не менее чем за 10 дней до начала выполнения строительно-монтажных работ, передал поэтапно подрядчику техническую документацию на нее и закрепленные на площадке строительства пункты основы, в том числе:

- знаки разбивочной сети строительной площадки;
- плановые (осевые) знаки внешней разбивочной сети сооружения, в количестве не менее четырех на каждую ось, в том числе знаки, определяющие точки пересечения основных разбивочных осей всех углов сооружения;
- количество разбивочных осей, закрепляемых осевыми знаками, следует определять с учетом конфигурации и размеров сооружения;
- на местности закреплены основные разбивочные оси, определяющие габариты сооружения, главные оси сложных инженерных сооружений;
- плановые (осевые) знаки линейных сооружений, определяющие ось, начало, конец трассы, колодцы (камеры), закрепленные на прямых участках не менее чем через 0,5 км и на углах поворота трассы;
- нивелирные реперы по границам и внутри застраиваемой территории у каждого здания (сооружения) не менее одного, вдоль осей инженерных сетей не реже чем через 0,5 км;
- каталоги координат, высот и абрисы всех пунктов геодезической разбивочной основы.

Принятые знаки геодезической разбивочной основы в процессе строительства находились под наблюдением за сохранностью и устойчивостью, и проверялись инструментально, не реже двух раз в год (в весенний и осенне-зимний периоды).

Класс точности и допустимые средние квадратические погрешности при построении геодезической разбивочной основы приняты в зависимости от характеристики комплекса строительства согласно СНиП 3.01.03-84.

Лабораторный контроль является неотъемлемой частью контроля качества строительных работ и должен проводиться в обязательном порядке. Строительная лаборатория должна следить за качеством поступающих материалов и изделий, проверять их на соответствие ГОСТам, ТУ, нормам и сертификатам качества. Результаты лабораторных испытаний отражены в ежемесячных отчетах, а также в журналах производства работ, в которые заносятся результаты испытаний контрольных образцов.

4 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПУНКТА ПРОПУСКА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЕГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ

На состояние транспортной системы, пунктов пропуска через государственную границу и масштабы международных перевозок помимо названных факторов (экономических, политических, социальных) заметное влияние оказывают физико-географические, климатические и другие условия, в частности, размер территории страны, число сопредельных государств и др. При решении вопроса относительно целесообразности реконструкции многостороннего автомобильного таможенного пункта пропуска «Кяхта» через государственную границу учтены экономические интересы страны в целом и отдельных ее регионов. При этом была проведена оценка эффективности данного пункта пропуска по следующим критериям:

1. Обеспечение благоприятных условий для экономического развития г. Кяхта и Республики Бурятия в целом.
2. Учет наличия долгосрочных государственных контрактов и договоров на импорт и экспорт продукции.
3. Обеспечение в регионе исторических, культурных центров, лечебно-профилактических учреждений международного значения.
4. Обеспечение защиты национальных природных и сырьевых ресурсов от расхищения, защиты отечественных производителей и создание благоприятных условий для их развития.

Проблема наиболее эффективного использования инвестиций в дальнейшее развитие уже действующих и открытие новых пунктов пропуска через государственную границу в современных условиях остается весьма актуальной. В этой связи чрезвычайно важно было определить такой путь, которые обеспечат высокую эффективность использования капиталовложений на развитие данного пункта пропуска при

удовлетворении всех потребностей в осуществлении международной транспортно-экономической связи между Россией и Монголией.

При этом еще раз важно подчеркнуть, что экономическую эффективность капиталовложений на реконструкцию и обустройство действующего пункта пропуска «Кяхта» была определена с учетом необходимости проводимых мероприятий не только непосредственно для самого таможенного пункта пропуска, а прежде всего для социально-экономического развития региона и его отраслей экономики, для всего народного хозяйства страны с учетом политических процессов, обеспечивающих благоприятное межгосударственное сотрудничество России с Монголией.

Задачи, решаемые при открытии и строительстве новых пунктов пропуска через государственную границу РФ, отличаются от тех, которые необходимо решать при наращивании мощности и повышении эффективности функционирования действующего пункта пропуска.

На отдельных видах транспорта разработаны пособия по проектированию и строительству пунктов пропуска через границу.

При проектировании и строительстве пунктов пропуска на различных видах транспорта обычно исходят из расчетной пропускной способности пункта пропуска, комплекса зданий и сооружений, технологического оборудования и используемых технологических процессов обслуживания, применяемых средств механизации и т.д.

При этом в расходной части учитываются разовые затраты на строительство зданий и сооружений пункта пропуска, его техническое оснащение, кроме того, учитываются ежегодные затраты на поддержание пункта пропуска в рабочем состоянии и содержание контрольных органов.

Реконструкция многостороннего автомобильного пункта пропуска (МАПП) «Кяхта», пропускной способностью 1000 авт./сут., осуществляется силами местных подрядных и субподрядных организаций.

До начала реконструкции многостороннего автомобильного пункта пропуска (МАПП) «Кяхта», пропускной способностью 1000 авт./сут., заказчик выставил на тендер данный объект для выбора на конкурсной основе лучшей подрядной и субподрядной организации.

Потребная численность персонала по осуществлению реконструкции пункта пропуска была определена на основе данных о намечаемом объеме работы и затрат времени на их производство.

На строительстве будут работать постоянные кадры строительномонтажной организации, обеспеченные жильем и социально-бытовыми учреждениями.

В доходах от деятельности пунктов пропуска отражаются:

- налоги, перечисляемые в бюджет всех отраслей участниками внешнеэкономической деятельности;

- таможенные платежи (таможенная пошлина, налог на добавленную стоимость, сборы за выдачу лицензий, сборы за таможенное оформление, таможенные сборы за хранение товаров, сборы за таможенное сопровождение товаров и др.);

- сборы за продление виз в пунктах пропуска;

- штрафы за нарушение таможенных правил, режима в пунктах пропуска, правил перевозки грузов автомобильным транспортом;

- сборы, устанавливаемые администрациями приграничных территорий за пересечение государственной границы РФ физическими лицами и транспортными средствами;

- страховые сборы с физических лиц, пересекающих государственную границу РФ;

- доходы от коммерческой деятельности в пунктах пропуска (реклама, платные стоянки, магазины беспошлинной торговли, предприятия общественного питания и др.).

В настоящее время сеть пунктов пропуска через государственную границу РФ в основном создана (хотя в перспективе может возникнуть

необходимость открытия отдельных новых пунктов). Сегодня задача сводится, прежде всего, к повышению технической оснащенности действующих пунктов пропуска, к их «дообустройству».

Многосторонний автомобильный пункт пропуска «Кяхта» имеет выгодное географическое положение, способствующее расширению устойчивых торгово-экономических связей с Монголией и Китаем. Протяженность государственной границы Российской Федерации с Монголией на бурятском участке составляет 1 213,6 км. В пограничную зону, образованную в целях большей эффективности охраны государственной границы, вошли территории пяти муниципальных образований Республики Бурятия – Кяхтинский, Закаменский, Джидинский, Тункинский и Окинский районы.

Приграничные районы – это особая зона, проживание в которой имеет свои преимущества и сложности. При этом уровень жизни населения, стратегии выживания жителей приграничных районов различаются даже в рамках территории одного субъекта РФ.

1. Закаменский район Республики Бурятия занимает периферийную часть экономического пространства республики, отдален от крупных промышленных и культурных центров. Особенности природных и климатических условий горно-таежного района обуславливают преимущество одной отрасли сельского хозяйства – животноводства, в которой занят 71% населения района. В этой сфере фермерские хозяйства и ЛПХ специализируются в основном на развитии табунного коневодства и разведении крупного рогатого скота. Перспектива поставок мяса из соседней Монголии через пункт пропуска «Айнек-гол» для местного мясокомбината и для Бурятии в целом выглядит угрожающей. Многих беспокоит, что завоз монгольского скота отрицательно скажется на развитии экономики Закаменского района.

2. Кяхтинский район. Экономическая ситуация в этом районе по сравнению с Закаменским выглядит менее благоприятно. Местные жители считают, что работающих людей в районе не больше 30%.

В Кяхтинском районе и главным образом в г. Кяхта экономические перспективы и ожидания людей связаны с границей, с международным автомобильным пунктом пропуска (МАПП). В г. Кяхта расширяется сеть объектов, ориентированных на обслуживание приезжих, – появляются новые гостиницы, закусочные, функционируют такие частные услуги для мигрантов-монголов, как предоставление жилья, оформление приглашений, сохраняется значимость извоза.

Интерес к пограничному городу проявляют и гости из ближнего зарубежья, в основном из Средней Азии. В Кяхте появилось очень много гастарбайтеров из Кыргызстана, Таджикистана, Узбекистана. Они торгуют на местном рынке, занимаются ремонтом и строительством жилья. Как считают местные жители, ни монголы, ни киргизы не составили в районе кому-либо конкуренцию, т.к. из числа местных жителей желающих заниматься торговлей, ремонтом и строительством домов нет. Выходцы из Средней Азии редко привлекают к работе местных жителей. Как правило, освоившись на новом месте, они вызывают родственников и земляков и предпочитают работать «со своими».

Таким образом, существует специфика социальных и экономических аспектов жизнедеятельности общества, живущего у границы. Ожидания и опасения, связанные с близостью границы, взаимоотношения людей, живущих по разные стороны границы, приводящие к взаимовыгодному сотрудничеству либо провоцирующие конфликты, требуют детального изучения.

Однако, из всего сказанного выше следует, что в городе Кяхта, Республика Бурятия существуют благоприятные условия для размещения таможенных пунктов. Кроме того, можно констатировать существенное влияние приграничного положения в целом на уровень экономического

развития региона. Помимо активизации инвестиционной деятельности государства для развития инфраструктуры приграничных территорий действенным импульсом для усиления роли российских регионов в международном сотрудничестве может стать подготовка и реализация федеральной целевой программы развития приграничных территорий, которая выступит в качестве дополнительного ресурса регионального развития и позволит обеспечить финансирование на конкурсной основе наиболее важных проектов межрегионального сотрудничества.

В общем случае эффективность функционирования пункта пропуска зависит от эффективности функционирования государственных контрольных органов, осуществляющих пограничный, таможенный, санитарно-карантинный, иммиграционный, ветеринарный, фитосанитарный и транспортный контроль.

Методика оценки эффективности функционирования пунктов пропуска учитывает количественные показатели обеспеченности служебными помещениями, техническими средствами таможенного контроля, средствами связи, подвижным составом, вычислительной техникой.

В качестве дополнительного критерия эффективности функционирования пунктов пропуска принят денежный эквивалент таможенных платежей, уплачиваемых в пункте пропуска при перемещении товаров через таможенную границу Российской Федерации.

Учитывая ограниченные в связи с надвигающимся кризисом инвестиционные возможности страны, представляется маловероятным направить в настоящее время в полном объеме необходимые (довольно большие) капитальные вложения на строительство новых и кардинальное обустройство всех существующих пунктов пропуска. В связи с этим, думается, нецелесообразно «распылять» выделяемые средства на обустройство всех пунктов пропуска.

Рациональным в этом случае считаем использование варианта, в основу которого будут положены результаты анализа направлений товаропотоков. При таком подходе к решению поставленной задачи необходимо с учётом перспектив развития внешнеэкономической деятельности определить основные направления товаропотоков по стране в целом и в регионе деятельности каждого регионального таможенного управления в частности. Сравнительный анализ полученных данных позволит выявить перечень пунктов пропуска, приоритетных в плане обустройства.

Кроме того, результаты такого сравнительного анализа в совокупности с показателями обеспеченности позволяют не только повысить степень объективности окончательных выводов о дальнейшем функционировании пунктов пропуска, но и создать предпосылки для разработки методических подходов к определению приоритетов строительства новых или реконструкции существующих, а в случае принятия Правительством Российской Федерации решения о дополнительном финансировании их обустройства - рационально и целенаправленно распределить выделенные ресурсы.

Проведение некоторых организационных мероприятий позволяет получить определенный экономический эффект.

Так, закрытие части пунктов пропуска (в частности, из-за редкого захода судов в морские порты), изменение режима их работы, внедрение вахтового (или по заявкам) метода осуществления таможенного контроля могут обеспечить определенную экономию средств, выделяемых на содержание и эксплуатацию объектов таможенной инфраструктуры.

Проведение совместного, например, российско-украинского, пограничного и таможенного контроля на тех пунктах пропуска, где имеются надлежащие условия (независимо от государственной принадлежности), даст дополнительный эффект за счет экономии средств, выделяемых на капитальное строительство.

Прогноз международных грузо-пассажиропотоков на автомобильном, железнодорожном, морском, речном и воздушном транспорте следует разрабатывать не изолировано, а в едином транспортном пространстве.

Выше было сказано, что эффективность функционирования пункта пропуска, при прочих равных условиях, зависит от обеспеченности его служебными помещениями, техническими средствами таможенного контроля, средствами связи, автотранспортом, вычислительной техникой. Величина этих показателей колеблется в широких пределах, но в среднем по границе довольно-таки низкая.

В силу этого и предлагается под обустройством (вернее сказать под дообустройством) понимать доведение названных показателей обеспеченности пунктов пропуска хотя бы до существующих норм положенности.

Необходимо провести работу по упорядочению нормативно-правовой базы пунктов пропуска. Для этого каждому Министерству (ведомству) - балансодержателю следует представить в ФПС России предложения:

- о перечне пунктов пропуска, подлежащих обустройству;
- об отмене некоторых ныне не действующих распоряжений Правительства Российской Федерации;
- о закрытии пунктов пропуска, открытых установленным порядком, но не функционирующих по каким-либо причинам;
- об исключении из соответствующих Соглашений пунктов пропуска, не открытых и не функционирующих с обеих сторон;
- о пунктах пропуска, открытых в одностороннем порядке; об изменении режима работы некоторых пунктов пропуска.

Окончательный перечень пунктов пропуска, предлагаемых для обустройства, каждому министерств (ведомству) - балансодержателю необходимо согласовать с заинтересованными министерствами (ведомствами), осуществляющими функции государственного контроля в данном виде пунктов пропуска. Так, например, перечень автомобильных

пунктов пропуска ГТК России согласовывает с Минсельхозом России, Минздравом России, Минтрансом России и конечно с ФПС России.

К числу первоочередных, подлежащих обустройству, можно, например, отнести пункты пропуска:

- при дообустройстве которых решаются политические цели;
- расположенные на основных направлениях транзитных транспортных коридоров через территорию Российской Федерации;
- расположенные на каком-либо наименее обустроенном участке государственной границы;
- при дообустройстве которых решается задача переноса таможенного оформления и таможенного контроля на границу и др.

Следует провести и ряд других мероприятий, в частности, закрыть некоторые упрощенные пункты пропуска на российско-финляндской границе и пункты пропуска для пересечения границы в упрощенном порядке автомобильным или гужевым транспортом на российско-монгольской границе.

Проблемы строительства и модернизации пунктов пропуска через государственную границу выходят за рамки решения только транспортных задач. Расширение внешнеэкономических связей России с другими государствами планеты взаимосвязано с необходимостью согласованного решения политических, правовых, финансовых и других, что особенно актуально становится в условиях мирового экономического кризиса.

5 СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ. БЕЗОПАСНОСТЬ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Целью выпускной квалификационной работы является разработка земельного обоснования территории многостороннего автомобильного таможенного пункта пропуска «Кяхта» при его реконструкции (Республика Бурятия). Проектируемая местность находится в республике Бурятия, Кяхтинском районе, городе Кяхта. Во всем процессе основную часть работ составляет камеральная обработка данных. Все эти работы выполняются в помещении с компьютерами. Помещение находится в двухэтажном здании учебного корпуса Национального Исследовательского Томского Политехнического Университета (НИ ТПУ), на первом этаже. Размер помещения 6 метров в ширину и 8 метров в длину, высота потолков составляет 3 метра. Данная аудитория оборудована пожарной сигнализацией, планом эвакуации, средствами пожара тушения, согласно Постановлению Правительства РФ от 25.04.2012 г. №390.

Уровень работоспособности человека напрямую зависит от условий труда. Под условиями труда понимается совокупность факторов производственной среды и трудового процесса, которые оказывают влияние на работоспособность и здоровье работника.

На данном рабочем месте возможно возникновение следующих вредных проявлений факторов производственной среды:

- повышенный уровень шума;
- недостаточная освещенность;
- отклонение показателей микроклимата.

Описание рабочего места на предмет возникновения опасных проявлений факторов производственной среды:

- факторы электрической природы;
- факторы пожарной и взрывной природы.

Описание рабочего места на предмет возникновения чрезвычайных ситуаций:

- метеорологического характера;
- социального характера (диверсия).

Все вредные и опасные производственные факторы делятся на: физические, химические, биологически и психофизиологические по ГОСТу 12.0.003 – 74 (табл. 2).

Таблица 2 - Основные элементы производственного процесса, формирующие опасные и вредные факторы

Наименование видов работ и параметров производственного процесса	Факторы (ГОСТ 12.0.003-74 ССБТ)	
	Вредные	Опасные
1	2	3
1. Сбор и анализ фактического материала	1. Отклонение показателей микроклимата в помещении	1. Электробезопасность
2. Составление схемы расположения земельного участка, и межевого плана с использованием ПЭВМ	2. Недостаточная освещенность рабочей зоны	2. Пожарная безопасность
	3. Шум на рабочем месте	

5.1 Анализ выявленных вредных факторов при разработке и эксплуатации проектируемого решения

5.1.1 Отклонение показателей микроклимата в помещении

Под микроклиматом производственной среды согласно ГОСТ 12.1.005-88 понимают сочетание температуры, относительной влажности воздуха и

интенсивности теплового излучения. Перечисленные параметры оказывают огромное влияние на функциональную деятельность человека, его самочувствие, здоровье, надежность работы.

В соответствии с СанПиН 2.2.4.548-96, в зависимости от периода года и категории выполняемых работ по уровням энергозатрат, устанавливаются оптимальные и допустимые нормы параметров микроклимата, представленные в таблице 3, 4.

Таблица 3 – Оптимальные величины показателей микроклимата на рабочих местах производственных помещений (СанПиН 2.2.4.548-96)

Период года	Категория работ по уровням энергозатрат, ккал/ч	Температура воздуха, С°	Температура поверхностей, С°	Относительная влажность воздуха, %	Скорость движения воздуха, м/с
Холодный	Па (151-200)	19-21	18-22	60-40	0,2
Теплый	Па (151-200)	20-22	19-23		

Таблица 4 – Допустимые величины показателей микроклимата на рабочих местах производственных помещений (СанПиН 2.2.4.548-96)

Период года	Категория работ по уровням энергозатрат, ккал/ч	Температура воздуха, С°		Температура поверхностей, С°	Относительная влажность воздуха, %	Скорость движения воздуха, м/с	
		диапазон ниже оптимальных величин	диапазон выше оптимальных величин			ниже оптимальных величин, не более	выше оптимальных величин, не более**
Холодный	Па (151-200)	17,0-18,9	21,1-23,0	16,0-24,0	15-75	0,1	0,3
Теплый	Па (151-200)	18,0-19,9	22,1-27,0	17,0-28,0	15-75	0,1	0,4

5.1.2 Недостаточная освещенность рабочей зоны

Правильно спроектированное и выполненное освещение обеспечивает высокий уровень работоспособности, оказывает положительное психологическое действие на человека и способствует повышению производительности труда.

Рациональное освещение помещений и рабочих мест – один из самых важных элементов для создания благоприятных и безопасных условий труда. Недостаточная, избыточная или нерациональная освещенность может стать причиной травм, снижения производительности труда, а так же отразиться на качестве выполняемых работ. Основным нормативным документом в области освещенности в производственном процессе является СНиП 23-05-95.

В качестве источников света для освещения помещения используются люминесцентные лампы, которые обладают большим сроком службы и высокой световой отдачей.

На рабочей поверхности должны отсутствовать резкие тени, которые создают неравномерное распределение поверхностей с различной яркостью в поле зрения, искажает размеры и формы объектов различия, в результате повышается утомляемость и снижается производительность труда.

Допустимые значения минимально необходимой освещенности рабочих поверхностей в производственных помещениях приведены в таблице 1 нормативного документа СНиП 23-05-95*.

Согласно СНиП 23-05-95*, в процессе выполнения экспериментальной части выпускной квалификационной работы бакалавра, производились зрительные работы, относящиеся к 3 разряду – высокая точность, наименьший размер объекта различения 0,3 – 0,5 мм, подразряд работы – в, контраст объекта различения с фоном – большой, характеристика фона – темный, значение комбинированного освещения 600 Лк. Значение показателя

ослеплённости (Р) не более 20, а коэффициента пульсации (Кп) не более 15 %.

Коэффициент естественного освещения (КЕО) при верхнем или комбинированном освещении равен 3%, при боковом – 1,2%.

5.1.3 Повышенный уровень шума

В системе мер по обеспечению защиты от шума на производстве большое значение имеет нормативно-техническая документация. Она состоит из документов, которые устанавливают требования к шумовым характеристикам мест пребывания людей и методов контроля этих характеристик; методов установления шумовых характеристик источников шума (машин, оборудования, механизированного инструмента) и тд. основополагающим документом, устанавливающим классификацию шумов, допустимые уровни шума на рабочих местах, общие требования к защите от шума, является ГОСТ 12 1.003—83, а так же СанПиН 2.2.4/2.1.8.562-96.

В данной работе шум возникает при работе ламп импульсного нагрева, вентиляции персонального компьютера и при воздействии внешних факторов.

Шум классифицируется по:

- 1) характеру спектра: широкополосный шум и тональный шум;
- 2) по временным характеристикам: постоянный шум и непостоянный шум (импульсный, колеблющийся, прерывистый).

В результате шума в рабочем помещении у рабочего может появиться: снижение внимания, уменьшение скорости психических реакций, увеличение расхода энергии на выполнение поставленных работ. А соответственно, в результате этого понижается производительность труда и качество выполняемых работ.

Для того чтобы этого избежать, при организации рабочего места следует проводить мероприятия по снижению уровня шума до допустимых

значений. Данные значения прописаны для всех видов трудовой деятельности в ГОСТ 12.1.003-83.

Допустимый уровень шума - это уровень, который не вызывает у человека значительного беспокойства и существенных изменений показателей функционального состояния систем и анализаторов, чувствительных к шуму.

Нормируемыми параметрами постоянного шума на рабочих местах являются уровни звукового давления L , дБ, в октавных полосах со среднегеометрическими частотами: 31,5; 63; 125; 250; 500; 1000; 2000; 4000; 8000 Гц.

Проектная деятельность имеет соответствующие допустимые уровни звукового давления для рабочих помещений. Они приведены ниже в таблице 5.

Таблица 5 - Допустимые уровни звукового давления (ГОСТ 12.1.003-83* с дополнениями 1989 г.)

Вид трудовой деятельности, рабочие места	Уровни звукового давления, дБ, в составных полосах со среднегеометрическими частотами, Гц									Уровни звука и экв. уровни звука, дБА
	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Научно-исследовательская, проектная деятельность	86	71	61	54	49	45	42	40	38	50

В соответствии с ГОСТ 12.1.003—83 защита от шума должна достигаться разработкой шумобезопасной техники, применением средств и методов коллективной защиты по ГОСТ 12.1 029—80 и применением средств индивидуальной защиты по ГОСТ 12 4 051—78, а также строительно-акустическими методами.

Средства и методы защиты от шума, применяемые на рабочих местах подразделяются на средства и методы коллективной защиты и средства индивидуальной защиты.

Коллективная защита от шума включает в себя:

- снижение шума в источнике;
- строительно-акустические мероприятия;
- применение звукоизоляции.

К средствам индивидуальной защиты от шума относят противошумные вкладыши, а так же возможность сокращать время пребывания в рабочих условиях чрезмерного шума.

5.2 Анализ опасных факторов при разработке и эксплуатации проектируемого решения

5.2.1 Электробезопасность

В данном разделе будет идти речь о требованиях безопасности, к электротехническим установкам, которые являются источниками опасных факторов. Выдвигаются требования к работникам, занятым на обслуживании электрооборудования. Источниками опасного фактора при работе с проектом является персональный компьютер.

По степени опасности поражения людей электрическим током помещение относится к категории без повышенной опасности, то есть в нём отсутствуют условия, создающие повышенную или особую опасность (ПУЭ (6-издание) п. 1.7.33).

Степень воздействия увеличивается с ростом тока. Электрическое сопротивление тела человека и приложенное к нему напряжение, т. е. напряжение прикосновения, также влияют на исход поражения, так как они определяют значение тока, протекающего через тело человека.

Поражение человека электрическим током возможно лишь при замыкании электрической цепи через тело человека, т. е. при прикосновении человека к сети не менее чем в двух точках. Безопасность при работе с электроустановками обеспечивается применением различных технических и организационных мер.

Технические средства защиты от поражения электрическим током делятся на коллективные и индивидуальные, на средства, предупреждающие прикосновение людей к элементам сети, находящимся под напряжением, и средства, которые обеспечивают безопасность, если прикосновение все-таки произошло.

Мероприятия, проводимые для устранения факторов поражения электрическим током:

а) все лица, приступающие к работе с электрооборудованием, проходят инструктаж на рабочем месте, допуск к самостоятельной работе разрешается лишь после проверки знаний техники безопасности;

б) осуществляется постоянный контроль качества и исправности защитных приспособлений и заземлении, ремонтно-наладочные работы на действующих электроустановках производится только с использованием защитных средств;

в) эксплуатация электроустановок предусматривает введение необходимой технической документации; обеспечивается недоступность к токоведущим частям, находящимся под напряжением; корпуса приборов и электроустановок заземляются;

Все перечисленные мероприятия выполнены, аудитория относится к помещениям без повышенной опасности поражения электрическим током.

Освобождение пострадавшего от действия тока может быть осуществлено несколькими способами. Наиболее простой и верный способ – это отключение соответствующей части электроустановки. Если отключения быстро произвести не удастся, можно при напряжении до 1000 В перерубить провода топором с деревянной рукояткой или оттянуть пострадавшего от

токоведущей части. Необходимо оказать человеку первую доврачебную помощь.

Суть электризации заключается в том, что нейтральные тела, не проявляющие в нормальном состоянии электрических свойств, при определенных условиях способны накапливать электрические заряды. Опасность возникновения статического электричества проявляется в возможности образования электрической искры и вредном воздействии его на организм человека, причем не только при непосредственном контакте с зарядом, но и за счет действия электрического поля, возникающем при заряженном поле.

Основные способы защиты от статического электричества, следующие: заземление оборудования, увлажнение окружающего воздуха.

5.2.2 Пожарная безопасность

Пожаром называется неконтролируемое горение вне специального очага, наносящего материальный ущерб. Согласно ГОСТ 12.1.033 – 81 понятие пожарная безопасность означает состояние объекта, при котором с установленной вероятностью исключается возможность возникновения и развития пожара и воздействия на людей опасных факторов пожара, а также обеспечивается защита материальных ценностей.

Пожарная безопасность предусматривает обеспечение безопасности людей и сохранения материальных ценностей предприятия на всех стадиях его жизненного цикла. Основными системами пожарной безопасности являются системы предотвращения пожара и противопожарной защиты, включая организационно-технические мероприятия.

Возникновение пожара при работе с электронной аппаратурой может быть по причинам как электрического, так и неэлектрического характера.

Причины возникновения пожара неэлектрического характера:

а) халатное неосторожное обращение с огнем (курение, оставленные без присмотра нагревательные приборы, использование открытого огня);

Причины возникновения пожара электрического характера: короткое замыкание, перегрузки по току, искрение и электрические дуги, статическое электричество и т. п.

Для устранения причин возникновения пожаров в помещении лаборатории должны проводиться следующие мероприятия:

- а) использование только исправного оборудования;
- б) проведение периодических инструктажей по пожарной безопасности;
- в) назначение ответственного за пожарную безопасность помещений;
- г) издание приказов по вопросам усиления пожарной безопасности
- д) отключение электрооборудования, освещения и электропитания по окончании работ;
- е) курение в строго отведенном месте;
- ж) содержание путей и проходов для эвакуации людей в свободном состоянии.

Для локализации или ликвидации загорания на начальной стадии используются первичные средства пожаротушения. Первичные средства пожаротушения обычно применяют до прибытия пожарной команды.

Воздушно-пенные огнетушители очагов пожара, без наличия электроэнергии. Углекислотные и порошковые огнетушители предназначены для тушения электроустановок, находящихся под напряжением до 1000 В. Кроме того, порошковые применяют для тушения документов.

Для тушения токоведущих частей и электроустановок применяется переносной, порошковый, закачиваемый огнетушитель ОП-3. Тушение электроустановок нужно производить на расстоянии не менее 1 метра (имеется в виду расстояние от сопла огнетушителя до токоведущих частей). Зарядку порошковых огнетушителей следует производить один раз в пять

лет. При возникновении необходимости ремонта или зарядки, следует обращаться в специализированные фирмы.

В общественных зданиях и сооружениях на каждом этаже должно размещаться не менее двух переносных огнетушителей. Огнетушители следует располагать на видных местах вблизи от выходов из помещений на высоте не более 1,35 м. Размещение первичных средств пожаротушения в коридорах, переходах не должно препятствовать безопасной эвакуации людей.

Здание должно соответствовать требованиям пожарной безопасности, а именно, наличие охранно-пожарной сигнализации, плана эвакуации, порошковых огнетушителей с поверенным клеймом, табличек с указанием направления к запасному (эвакуационному) выходу как показано на рисунке 2.



Рисунок 2 – План пожарной эвакуации

5.3 Экологическая безопасность

5.3.1 Анализ воздействия на литосферу

При ведении строительно-монтажных работ на многостороннем автомобильном пункте пропуска «Кяхта» необходимо особое внимание уделять охране окружающей среды и выполнять следующие мероприятия:

- растительность на территории стройплощадки удалять только по чертежам генплана;
- растительный слой следует снять и разместить в отдельный отвал с использованием в дальнейшем для благоустройства;
- весь вынутый грунт вывозить во временный отвал, для обратной засыпки использовать привозной гравийно-песчаный грунт;
- временные автодороги и площадки устраивать по схеме существующих и проектируемых дорог, оставляя за их пределами естественный рельеф;
- складирование конструкций и материалов производить строго в отведённых местах;
- строительные отходы, мусор от разборки складировать в контейнер и вывозить на свалку полигона ТБО, не допуская временного хранения на строительной площадке;
- запрещается сжигание отходов и мусора на строительной площадке;
- при перерывах в работе машины и механизмы не оставлять с включённым двигателем, сохраняя атмосферу от выхлопных газов;
- при эксплуатации двигателей внутреннего сгорания нельзя орошать почвенный слой маслами и горючим;
- после выполнения всех работ по строительству следует произвести благоустройство территории, включая нарушенные и засорённые участки за территорией стройплощадки.

Данные по отходам строительства: электроды, нитрокраски, а также график движения строительных машин и механизмов, выделяющих выхлопные газы, учтены в разделе «Охрана окружающей среды» на весь объект с учётом строительства 221/08-10107-ООС.

3. Безопасность в чрезвычайных ситуациях

Чрезвычайная ситуация - это обстановка на определенной территории, которая сложилась в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь за собой человеческие жертвы, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей.

Предупреждение чрезвычайных ситуаций - совокупность мероприятий, проводимых федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и организационными структурами РСЧС, направленных на предотвращение чрезвычайных ситуаций и уменьшение их масштабов в случае возникновения.

Площадка реконструкции многостороннего автомобильного пункта пропуска (МАПП) «Кяхта», Республика Бурятия, пропускной способностью 1000 авт/сут. находится на территории существующего таможенного пункта пропуска. Город Кяхта находится в континентальной Восточно-Сибирской области умеренного климатического пояса. Климат - резко континентальный. Климатологические условия района строительства характеризуются следующими данными:

- климатологический подрайон строительства I B (СНиП 23-01-99*);
- расчетная величина снеговой нагрузки по I району – 80 кгс/м² (СНиП 2.01.07-85*);
- нормативная величина скоростного напора ветра по IV району - 48 кгс/м² (СНиП 2.01.07.85*);
- температура воздуха наиболее холодной пятидневки с обеспеченностью 0,92 – минус 35оС (СНиП 23-01-99*);

– средняя температура наиболее холодных суток с обеспеченностью 0,92 – минус 37оС (СНиП 23-01-99*);

– сейсмичность района строительства принята 8 баллов (СНиП II-7-81*), так как территория расположена вблизи сейсмоактивного Северо-Монгольского разлома.

Такие природные явления как землетрясение, ураган, засуха или наводнение отсутствуют.

Возможными ЧС на объекте в данном случае, могут быть сильные морозы и диверсия, а также падение из космоса больших метеоритов или обломков космических станций.

Чрезвычайные ситуации, возникающие в результате диверсий, возникают все чаще.

Зачастую такие угрозы оказываются ложными. Но случаются взрывы и в действительности. Единственный эффективный способ защиты в наших нынешних условиях – это эвакуация людей в безопасное место. Получив сообщение о наличие бомбы в здание, необходимо сообщить об этом в правоохранительные органы и начать эвакуацию, не допуская паники, истерик и спешки. Помещение покидается организовано. Возвращаться на рабочие места возможно только после разрешения ответственных лиц.

Должностные лица раз в полгода проводят действия по отработке действий на случай экстренной эвакуации. Чтобы не допустить паники, следует проводить эвакуацию под видом тренировки по гражданской обороне, сократив до минимума количество лиц, знающих об истинной причине проводимых мероприятий.

В настоящее время телефон является основным каналом поступления сообщений, содержащих информацию о заложенных взрывных устройствах, о захвате людей в заложники, вымогательстве и шантаже.

Значительную помощь правоохранительным органам при проведении оперативно-розыскных мероприятий по данным фактам окажут следующие действия предупредительного характера:

- проведение инструктажей персонала о порядке действий при приеме телефонных сообщений с угрозами террористического характера;
- оснащение телефонов объекта, указанных в официальных справочниках, автоматическими определителями номера (АОНами) и звукозаписывающей аппаратурой;
- наличие охраны в здании и пропускной системы.

Если же чрезвычайная ситуация произошла, то следует выделить такое понятие, как ликвидация чрезвычайных ситуаций. Это аварийно-спасательные и другие неотложные работы, проводимые при возникновении чрезвычайных ситуаций и направленные на спасение жизней и сохранение здоровья людей, снижение ущерба природной среде и материальных потерь, а также на локализацию зон чрезвычайных ситуаций, прекращение действия характерных для них опасных факторов. Данные работы проводятся в целях поиска и деблокирования пострадавших, оказания им медицинской помощи и эвакуации в лечебные учреждения.

При работе на строительной площадке возможно возникновение пожара. Как правило, данный вид чрезвычайной ситуации может возникать из-за неисправности технического оборудования, из-за человеческого фактора (поджог), а так же несоблюдение правил техники безопасности.

Для того, чтобы это избежать, разрабатываются необходимые меры предосторожности.

5.4 Правовые вопросы обеспечения безопасности

5.4.1 Специальные правовые нормы трудового законодательства

При реконструкции многостороннего автомобильного пропуска «Кяхта» следует соблюдать требования СНиП 12-04-2001 «Безопасность труда в строительстве. Часть 2. Строительное производство», СНиП 12-03-

2001 «Безопасность труда в строительстве. Часть 1. Общие требования», ППБ-01-03 «Правила пожарной безопасности при производстве строительномонтажных работ», ПБ 10-382-00 «Правила устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов»; а также правила соответствующих нормативных документов пожарного и санитарного надзора. Работы по реконструкции многостороннего автомобильного пропуска (МАПП) «Кяхта» вести при наличии ППРк. Строительную площадку оградить, обозначить как опасную зону и закрыть на неё доступ посторонним лицам. Строительная организация устанавливает на строительной площадке необходимые дорожные знаки в соответствии с ГОСТ Р12.4.026-2001 ССБТ с учетом сложившейся обстановки. В тёмное время суток строительную площадку следует освещать прожекторами на опорах. Складирование строительных материалов производить в соответствии с требованиями СНиП 12-03-01 п.6.3. Складские площадки должны быть защищены от поверхностных вод. Запрещается осуществление складирования материалов, изделий на насыпных не уплотненных грунтах. Все лица, находящиеся на строительной площадке, должны носить защитные каски по ГОСТ 12.4.087-84. Строповку элементов следует осуществлять под непосредственным руководством лица, ответственного за безопасное производство кранами. Соблюдать расстояние между автомобилями на погрузо-разгрузочных площадках. Запретить сварочные работы на открытом воздухе во время дождя, снегопада. Сварочные работы выполнять в соответствии с проектом и разделом СНиП 3.03.01-87. При механическом ударном рыхлении мерзлого и твердого грунта с применением клин-молота не допускается нахождение работников на расстоянии ближе 5 м от мест рыхления. Обязанности по обеспечению охраны труда на стройплощадке возлагаются на работодателя. Работники должны выполнять обязанности по охране труда в организации в объеме требований их должностных инструкций или инструкций по охране труда, которые должны быть доведены до работника под расписку при приеме на работу или назначении на новую должность.

Рабочие, независимо от форм собственности организации, должны быть обеспечены строительными касками, спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с действующими типовыми нормами и характером выполняемой работы и степенью риска. На объекте строительства необходимо выделять помещения или места для размещения аптечек с медикаментами, носилок, фиксирующих шин и других средств для оказания первой помощи пострадавшим. Все работающие на стройплощадке должны быть обеспечены питьевой водой, качество которой должно соответствовать санитарным требованиям. Участки работ и рабочие места должны быть обеспечены необходимыми средствами коллективной и индивидуальной защиты работающих первичными средствами пожаротушения, а также средствами связи, сигнализации и другими техническими средствами обеспечения безопасных условий труда, в соответствии с требованиями действующих нормативных документов и условиями соглашений. На территории бытового городка устанавливается щит пожарный передвижной (ЩПП), который включает в себя согласно правилам ППБ-01-03 определенный комплект инвентаря и инструментов. Пожаротушение осуществлять от пожарных гидрантов на существующих сетях водопровода, а так же силами местных служб пожарной охраны г. Кяхты. Руководители генподрядной строительной организации должны обеспечить своевременное оповещение всех своих подразделений и субподрядных организаций, работающих на подконтрольных объектах, о резких переменах погоды (пурге, ураганном ветре, грозе, снегопаде и т.п.).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Повышение технической оснащенности пунктов пропуска через государственную границу и совершенствование их работы позволяет получить дополнительные доходы от роста объема перевозок на территории России, увеличить налоговые поступления в бюджеты различных уровней, улучшить использование производственной инфраструктуры.

Эффективная работа пунктов пропуска может способствовать привлечению инвестиций, в том числе иностранных, направляемых на реализацию крупномасштабных проектов по радикальному улучшению обеспеченности производственно-техническим оборудованием, созданию новых рабочих мест в сфере обслуживания международных перевозок.

Увеличение объемов международного товаро- и пассажирообмена и внешнеторговых транзитных перевозок оказывает позитивное воздействие не только на показатели транспортной работы, но и в целом на макроэкономические показатели развития страны и отдельных регионов.

Целью выпускной квалификационной работы было обоснование территории многостороннего автомобильного таможенного пункта пропуска «Кяхта» при его реконструкции.

В рамках выполнения выпускной квалификационной работы были выполнены следующие задачи: проанализирован административно-правовой режим таможенных пунктов пропуска; выполнен анализ организационной структуры и территориального размещения таможенных пунктов Российской Федерации; приведены землеустроительные работы на территории реконструируемого таможенного пункта; определена реконструируемая часть на территории таможенного пункта в городе Кяхта, Республика Бурятия; произведена оценка эффективности функционирования пункта пропуска; внесены предложения по повышению их функционирования.

На основании проведенной работы выносятся следующие рекомендации:

При решении вопроса относительно целесообразности открытия, строительства новых и модернизации действующих пунктов пропуска через государственную границу должны учитываться экономические интересы страны в целом и отдельных ее регионов. При этом необходимо предусматривать:

- создание благоприятных условий для экономического развития конкретного региона и страны в целом;

- наличие в регионе исторических, культурных центров, лечебно-профилактических учреждений международного значения;

- наличие в регионе пунктов пропуска, осуществляющих пропуск лиц, транспортных средств, грузов и товаров в целях обеспечения жизнедеятельности населения региона;

- защиту национальных природных и сырьевых ресурсов от расхищения; защиту отечественных производителей и создание благоприятных условий для их развития; эффективность функционирования пункта пропуска в период его эксплуатации; наличие у заинтересованной в инвестировании стороны средств на строительство, обустройство и функционирование пункта пропуска и др.

Ввиду актуальности проблемы наиболее эффективного использования инвестиций в дальнейшее развитие уже действующих и открытие новых пунктов пропуска через государственную границу, рациональным в этом случае считаем использование варианта, в основу которого будут положены результаты анализа направлений товаропотоков. При таком подходе к решению поставленной задачи необходимо с учётом перспектив развития внешнеэкономической деятельности определить основные направления товаропотоков по стране в целом и в регионе деятельности каждого регионального таможенного управления в частности. Сравнительный анализ полученных данных позволит выявить перечень пунктов пропуска, приоритетных в плане обустройства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Мартынюк В. 2009. Таможенная составляющая экономической безопасности государства: научное обоснование и оценка современного состояния. Наука молодая. № 11. С. 118–123.
2. Назаренко В.М., Назаренко К.С. 2000. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. Москва: Центр экономики и маркетинга.
3. Пасечник А.Н. 2012. Современные транспортно-таможенные технологии международных перевозок товаров: монография. Под ред. А.М. Пасечник. Днепропетровск: АТСУ].
4. «Пути совершенствования системы функционирования пунктов пропуска транспортных потоков через государственную границу российской федерации», Артемкина Е.В.
5. Насонов В.Я. – Административное право Российской Федерации. М.: ИЦ «Академия», 2006.
6. Пограничный словарь / под общ. ред. С.В. Поскребетьева — М.: ПА России, 2005.
7. Першин, Е.А. Закон Российской Федерации «О государственной границе Российской Федерации»: значение, современное состояние, проблемы / Е.А. Першин // Миграционное право. — 2006.
8. Постановление Правительства РФ от 19.01.1998 N 60 (ред. от 02.02.2000) "Об утверждении Положения о пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации".
9. Рушайло В.Б. Административно-правовые режимы: Монография. М.: Щит-М, 2000.
10. «Роль института разрешенного использования земельных участков в механизме определения правового режима земель населенных пунктов» Е.А. Савельева.

11. Градостроительный кодекс Российской Федерации № 190-ФЗ от 29 декабря 2004 г. (в ред. от 21 октября 2013 г.) // СЗ РФ. 2005. № 1 (часть 1). Ст. 16; СЗ РФ. 2013. № 43. Ст. 5452.

12. Земельный кодекс Российской Федерации № 136-ФЗ от 25 октября 2001 г. (ред. от 23 июля 2013 г.) // СЗ РФ. 2001. № 44. Ст. 4147; СЗ РФ. 2013. № 23. Ст. 2881.

13. Анисимов А. П. О некоторых концептуальных новеллах Градостроительного кодекса РФ в правовом регулировании земельных отношений // Аграрное и земельное право. 2006. № 3. С. 12— 16.

14. Анисимов А. П., Мельников Н. Н. Системно-структурный анализ категорий «целевое назначение» и «разрешенное использование» в природоресурсных отраслях права: вопросы теории // Журнал рос. права. 2013. № 11.

15. Минина Е. Л. Разрешенное использование земельных участков: вопросы установления и изменения // Журнал рос. права. 2012. № 1.

16. Бандорин Л. Е. Разрешенное использование земельных участков: автореф. дис ... канд. юрид. наук. М., 2011. 25 с.

17. Анисимов А. П., Мельников Н. Н. Системно-структурный анализ категорий «целевое назначение» и «разрешенное использование» в природоресурсных отраслях права: вопросы теории // Журнал рос. права. 2013. № 11.

18. Минина Е. Л. Разрешенное использование земельных участков: вопросы установления и изменения // Журнал рос. права. 2012. № 1.

19. Анисимов А. П., Мельников Н. Н. Системно-структурный анализ категорий «целевое назначение» и «разрешенное использование» в природоресурсных отраслях права: вопросы теории // Журнал рос. права. 2013. № 11.

20. Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации».

ПРИЛОЖЕНИЯ