

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кафедра управління вантажною і комерційною роботою

**ВАНТАЖНІ І КОМЕРЦІЙНІ ОПЕРАЦІЇ
В МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

Конспект лекцій

Частина 2

Харків - 2014

Вантажні і комерційні операції в міжнародних перевезеннях: Конспект лекцій / А.М. Котенко, В.І. Шевченко,

О.О. Шапатіна, А.В. Світлична. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. – Ч.2.
– 56 с.

Даний конспект лекцій розкриває тему «Організація вантажних і комерційних операцій в міжнародних перевезеннях». Наведено тарифи і обчислення провізних платежів у міжнародному сполученні, автоматизовані системи контролю та обліку перевезень, проблеми та перспективи розвитку міжнародних перевезень. Даний конспект лекцій може використовуватися як теоретичне джерело при написанні розділу аналізу магістерської роботи за відповідною темою.

Рекомендується для студентів спеціальності «Організація перевезень і управління на транспорті» (залізничний транспорт) всіх форм навчання.

Бібліогр.: 5 назв.

Конспект лекцій розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри управління вантажною і комерційною роботою 7 жовтня 2013 р., протокол № 3.

Рецензент

доц. В.В. Кулешов

ВАНТАЖНІ І КОМЕРЦІЙНІ ОПЕРАЦІЇ В МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Конспект лекцій

Частина 2

Відповідальний за випуск Шапатіна О.О.

Редактор Решетилова В.В.

Підписано до друку 15.11.13 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 2,5. Тираж 25. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейербаха, 7.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

Зміст

Лекція 1. Тема «Тарифи і обчислення провізних платежів у міжнародному сполученні».....	4
1.1 Загальні положення.....	4
1.2 Нарахування плати за перевезення.....	5
1.3 Система тарифів.....	7
Лекція 2. Тема «Робота прикордонних станцій».....	7
2.1 Вантажні і комерційні операції на прикордонній передавальній станції.....	7
2.2 Типовий технологічний процес роботи передавальної станції.....	9
Лекція 3. Тема «Автоматизовані системи контролю та обліку перевезень у міжнародному сполученні».....	12
3.1 Інформація — основа побудови автоматизованої системи оперативного обліку та контролю.....	12
3.2 Основні завдання та організаційні підходи щодо створення автоматизованої системи оперативного обліку і контролю міжнародних економічних операцій.....	13
3.3 Класифікація економічної інформації за різними ознаками.....	18
3.4 Основні завдання та організаційні підходи щодо створення автоматизованої системи оперативного обліку і контролю міжнародних економічних операцій.....	18
Лекція 4. Тема «Проблеми та перспективи розвитку міжнародних перевезень».....	21
4.1 Проблеми планування.....	21
4.2 Формування і розвиток національної транспортної Системи.....	22
4.3 Проблеми затримки транспортних засобів на кордонах.....	24
Лекція 5. Тема «Митні процедури при переміщенні вантажів через митний кордон» (для самостійного вивчення)	26
5.1 Засоби та способи переміщення товарів.....	26
5.2 Митний контроль на залізничному транспорті.....	45
5.3 Митне оформлення вантажів.....	48
Список літератури.....	56

Лекція 1. Тема «Тарифи і обчислення провізних платежів у міжнародному сполученні»

1.1 Загальні положення

Тарифи, збори та плати наведені у Збірнику тарифів, застосовуються на всіх лініях залізниць широкої, вузької та європейської колій мережі залізниць України загального користування, що включені в постійну експлуатацію, для всіх суб'єктів господарювання (у т.ч. фізичних та юридичних осіб), які беруть участь у процесі організації та здійснення перевезень вантажів залізничним транспортом.

Державні регульовані тарифи встановлюються на:

внутрішні та міжнародні (експорт та імпорт) вантажні перевезення, що здійснюються на лініях широкої та європейської колій загальної мережі залізниць України;

охорону та супроводження вантажів, що підлягають обов'язковій охороні силами відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті;

користування вагонами і контейнерами залізниць;

роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, перелік яких наведено в розділі 2 Збірника.

Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця) установлює та затверджує відповідно до економічної ефективності та собівартості перевезень пільгові тарифи зі знижкою не більше як 20% від загальних тарифів.

Відповідно до статті 60 Статуту залізниць України залізницями затверджуються:

- тарифи на перевезення вантажів усіма залізничними лініями, що не належать до загальної мережі залізниць;

- ставки зборів за очищення, промивання та дезінфекцію вагонів засобами залізниць після перевезення тварин, птиці, сирих тваринних продуктів, швидкопсувних та інших вантажів у разі, якщо Правилами перевезень вантажів передбачено очищення й промивання вагонів;

- тарифи на перевезення вантажів коліями, що належать залізницям, без виходу на колії загального користування;

- ставки зборів за складування вантажів у смузі відведення за межами станцій та розмір плати за надання дозволу на примикання під'їзних колій та на будівництво тимчасових споруд;

- пільгові тарифи відповідно до економічної ефективності та собівартості перевезень (зі знижкою не більше як 20% від загальних тарифів) на перевезення вантажів у межах залізниці.

Розрахунки за вантажні перевезення, роботи і послуги, пов'язані з ними, щодо яких не встановлені державні регульовані тарифи, проводяться за вільними тарифами, які визначаються суб'єктами господарювання за згодою сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції. Перелік видів перевезень, робіт і послуг, які виконуються за вільними тарифами, наведено в пункті 32 Розділу 1 Збірника.

Тарифи застосовуються при визначенні плати за перевезення вантажів вантажною і великою швидкістю та пасажирськими поїздами за відстань залізницями України:

у внутрішньому сполученні – від станції відправлення до станції призначення, які відкриті для виконання комерційних операцій згідно з Тарифним керівництвом № 4;

у сполученнях за участю інших видів транспорту – між станціями відправлення та перевалки вантажу на інші види транспорту і в зворотному напрямку;

у міжнародних сполученнях, крім транзитних перевезень, – між станціями відправлення (призначення) і прикордонною (припортовою) станцією.

Тарифи та збори за перевезення вантажів лініями, що будуються і відкриті для тимчасової експлуатації, затверджуються власником або органом управління будівництвом за погодженням з Мінтрансзв'язку та Мінекономіки.

1.2 Нарахування плати за перевезення

Плата за перевезення нараховується:

при перевезеннях у залізничному сполученні:

вантажів у межах України та експортних - за тарифами, що діють у день проставлення у перевізних документах календарного штемпеля станції відправлення;

імпортних вантажів:

оформлених документами прямого міжнародного залізничного сполучення - за тарифами, що діють на залізницях України в день проставлення у перевізних документах календарного штемпеля станції відправлення;

перевезення яких здійснюється з переоформленням перевізних документів з одного транспортного права на інше - за тарифами, що діють на залізницях України в день проставлення у перевізних документах календарного штемпеля прикордонної станції України або станції, яка здійснює переоформлення перевізних документів.

У сполученнях за участю інших видів транспорту - при відправленні вантажу:

із залізничної станції - за тарифами, що діють на залізницях України на день проставлення у перевізних документах календарного штемпеля станції відправлення;

з пунктів відправлення інших видів транспорту - за тарифами, що діють на залізницях України в день проставлення у перевізних документах штемпеля станції перевалки вантажу з інших видів транспорту на залізницю.

Плата за користування вагонами (контейнерами) та збори нараховуються за ставками, які діяли в ті дні, коли надавалися послуги.

Збори, що зазначаються в перевізних документах при відправленні експортних вантажів, нараховуються за ставками, що діють у день проставлення в перевізних документах календарного штемпеля станції відправлення.

Ставки тарифів, плати і зборів, що містяться у цьому Збірнику, є базовими та визначені без урахування податку на додану вартість.

Плата за перевезення визначається згідно з Правилами застосування тарифів (далі – Правила тарифів), наведеними в розділі 1 Збірника.

Плата за перевезення окремої вантажної відправки визначається:

при “ручному” нарахуванні - за допомогою таблиць, наведених у розділі 3 Збірника;

при автоматизованому нарахуванні - з використанням формул, наведених у пункті 2 розділу 3 Збірника. Для розрахунку приймається середня відстань перевезення відповідного тарифного поясу. Суми, розраховані за формулами, мають бути тотожні зазначеним у розрахункових таблицях.

1.3 Система тарифів

До системи тарифів належать:

плата за перевезення – цінові ставки, за якими провадяться розрахунки за перевезення вантажів, у т.ч. рейкового рухомого складу, порожніх контейнерів і проїзд провідників (розділи 1 та 3 Збірника);

тарифи за охорону та супроводження – цінові ставки, за якими провадяться розрахунки за супроводження й охорону вантажів;

плата за користування - цінові ставки, за якими провадяться розрахунки за користування вагонами і контейнерами, збори - цінові ставки, за якими провадяться розрахунки за виконання робіт і послуг, пов’язаних з перевезенням вантажів;

вільні тарифи - цінові ставки, за якими провадяться розрахунки за перевезення та роботи й послуги, пов’язані з перевезенням вантажів, щодо яких не здійснюється державне регулювання.

Лекція 2. Тема «Робота прикордонних станцій»

2.1 Вантажні і комерційні операції на прикордонній передавальній станції

Міждержавна передавальна станція здійснює повний перелік операцій у взаємодії з митною, прикордонною та іншими державними контролюючими службами.

Згідно з наказом Укрзалізниці від 20.10.1997 р. №265/Ц {43} станція передачі має бути організована на базі найближчої до кордону сортувальної станції. В залежності від умов міждержавної угоди технологія роботи взаємодіючих передавальної та прикордонної станцій розглядається у зв'язку з такими варіантами контрольних функцій:

- технологія доповнюється лише вимогами забезпечення достовірного обліку передачі вагонів та контейнерів, їх належного технічного та комерційного стану (при „прозорих” кордонах);

- доповнення умов першого варіанта митним контролем вантажних документів, наявності ліцензій, заборон на ввезення та вивезення вантажів;

- виконання операцій прикордонного та митного контролю в повному обсязі, включаючи вибірковий або повний натурний контроль вантажних поїздів.

Для виконання цих функцій на передавальній станції організується контора передач та ПрикордонТЕК, підрозділи воєнізованої охорони (НОР), прикордонного, митного, санітарно-епідеміологічного, екологічного, ветеринарного та фітосанітарного контролю.

Організація виконання цих функцій на передавальних не-сортувальних станціях розглядається згідно з міждержавними угодами (від „прозорих” кордонів до повного контролю).

Облік вагонів та контейнерів власності інших держав здійснюється згідно з вимогами „Правил эксплуатации, номерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств”, прийнятих Радою по залізничному транспорту держав-учасниць Співдружності у квітні 1996 року, та “Інструкцією з обліку на залізничному транспорті України переходу поїздів, вантажних вагонів та контейнерів між залізницями, відділками залізниць” (ЦЧУ-0008), затвердженою наказом Укрзалізниці від 16.07.97 р. №175-Ц. Прикордонний, митний, екологічний, ветеринарний, фітосанітарний та санітарно-епідеміологічний контроль здійснюється за внутрішніми правилами кожної сторони, а також за міжнародними угодами та правилами, укладеними сторонами.

2.2 Типовий технологічний процес роботи передавальної станції

Вантажі, які ввозяться на митну територію України та вивозяться за її межі, підлягають митному оформленню у терміни, встановлені Типовим технологічним процесом роботи передавальної станції (далі ТТПРПС).

Працівники станції сприяють контролюючим органам у проведенні огляду та перевірки вантажів. Порядок отримання міждержавною передавальною станцією інформації про підхід поїздів та вантажу, який перевозиться у межах України, викладено у ТТПРПС.

У ТТПРПС розглядаються також питання забезпечення схоронності вантажів та технічного стану вагонів (супроводження охороною, технічне обслуговування, вимога перевезення до кордону без зупинок і т. ін.). Рішення варто втілювати на підставі рекомендацій залежно від класу станції.

ТТПРПС рекомендує вирішення поставлених завдань з урахуванням особливостей роботи конкретних передавальних станцій, передбачає забезпечення ефективного використання технічних засобів станції, якісне виконання функцій з приймання та відправлення поїздів з найменшим часом перебування вагонів на станції та збереження вантажів. При наявності автоматизованої системи управління (АСУ) передбачається підготовка та передача інформації засобами обчислювальної техніки.

Керуючись ТТПРПС, ГСТУ 32.0.10.001-97, ГСТУ 32.0.10.002-97, ДСТУ 1.5, складається кожен окремий Технологічний процес роботи передавальної станції (далі ТТПРПС):

- для позакласної передавальної станції та станції 1-го класу - начальником станції (ДС) за участю фахівців станції та затверджується начальником залізниці. У розробці ТТПРПС беруть участь начальники локомотивного і вагонного депо, інформаційно-статистичного центру (ІСЦ), дистанцій колії, сигналізації та зв'язку, механізованої вантажної дистанції (МЧ), дільниці електропостачання. У разі необхідності залучаються

фахівці науково-дослідних інститутів, вищих навчальних закладів та служб залізниці;

- для станцій усіх інших класів - ДС із залученням відповідних фахівців; затверджується начальником дирекції залізничних перевезень (ДН).

Технологічний процес роботи передавальної станції погоджується з начальниками служб перевезень (Д), комерційної (М), пасажирської (Л), сигналізації та зв'язку (Ш), локомотивного (Т) та вагонного (В) господарств, електрифікації та електропостачання (Е), воєнізованої охорони (НО), охорони праці (НБТ), інформаційно-статистичного центру (ІОЦ), а також контролюючими службами на рівні контрольних постів органів виконавчої влади. Узгодження з митною та іншими контролюючими службами оформляється за підписом їх керівництва.

Періодичність перегляду технологічного процесу - 10 років. При впровадженні на станції нової техніки, удосконаленні технології роботи, освоєнні прогресивних методів праці до ТПРПС вносяться корективи, а у разі необхідності він переглядається повністю відповідно до п. 7.10-7.15 ГСТУ 32.0.10.002-97. Перевірку здійснює організація-розробник через кожні п'ять років (п. 7.2 ГСТУ 32.0.10.002-97). Скасування документа здійснює орган, що його затвердив, у разі припинення дії чи розроблення нового ТПРПС (п.8.1 ГСТУ 32.0.10.002-97). Оформлення та зміст змін повинні відповідати ГСТУ 32.0.10.001 та ДСТУ 1.5. Узгодження змін та доповнень до ТПРПС провадиться причетними підрозділами зазначеним вище порядком.

Для прикладу розглянемо ТПРПС для передавальних залізничних станцій, розташованих на сухопутних прикордонних переходах.

Такий ТПРПС розробляється з урахуванням вимог: Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів від 06.04.98 №457;

Правил технічної експлуатації залізниць України (ПТЕ), затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.12.96 № 411; Інструкції з сигналізації на залізницях України (ІСІ); Інструкції з руху поїздів та маневрової роботи на

залізницях України (ІРП); Типового технологічного процесу роботи сортувальної станції (ТТПСС), затвердженого наказом Укрзалізниці від 23 грудня 1998 № 324/Ц (ЦД-0017); Типового технологічного процесу роботи товарної контори, затвердженого наказом Укрзалізниці від 30.12.1999 № 378-Ц; Інструкції прийомоздавача вантажу, затвердженої наказом Укрзалізниці від 02.04.2002 №157-Ц; Правил перевезень вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 № 644;

Рекомендованого технологічного процесу роботи вантажної станції (РТПРВС), затвердженого наказом Укрзалізниці від 17.12.04 № 249-Ц, та інших нормативних документів.

Метою Типового технологічного процесу роботи передавальної станції є:

- складання технологічного процесу – опис послідовної зміни станів у процесі обробки вагонопотоку, узагальнення сукупності ознак виробничих операцій, методів і процесів, характерних для даної станції та галузі;

- надання рекомендацій для розробки технологічного процесу виконання тих функцій, для яких відсутні типова технологія й нормативи часу та які враховують лише місцеві особливості (техніко-економічна характеристика станції, диспетчерське керівництво, організація місцевої роботи, особливості АСУ, проведення обліку);

- розробка нормативних положень технології роботи кожної категорії працівників міждержавних передавальних станцій, не передбачених іншими нормативними документами або передбачених не у повному обсязі, без урахування особливостей, оскільки вони є складовою частиною документів іншої спрямованості;

- узагальнення практичного досвіду роботи виконавців на передавальних станціях в одному нормативному документі без посилань на положення розрізнених нормативних документів;

- визначення послідовності та паралельності операцій виконання функцій передавальних станцій;

- встановлення нормативів часу обробки поїздів та вагонів на підставі нормативів часу на операції інформаційного забезпечення, нормативів чисельності працівників, пов'язаних з обробкою поїзної інформації та перевізних документів,

узагальнення хронометражних спостережень; оцінка економічного ефекту, скорочення простою вантажних вагонів за рахунок зміни організації їх обслуговування.

Типовий технологічний процес роботи передавальної станції встановлює єдині вимоги до розробки технології їхньої роботи. Його вимоги є обов'язковими для виконання всіма підрозділами та працівниками залізничного транспорту при обслуговуванні та експлуатації всіх ділянок роботи станції.

Лекція 3. Автоматизовані системи контролю та обліку перевезень у міжнародному сполученні

3.1 Інформація — основа побудови автоматизованої системи оперативного обліку та контролю

Існує відомий вислів: «Хто володіє інформацією — той володіє світом». Питанням теорії інформації всерйоз зайнялись наприкінці 40-х років минулого сторіччя. Учені розглядали інформацію в різних аспектах. .

Починаючи з 50-х років минулого сторіччя, теорію інформації почали застосовувати в економічній науці, зокрема при побудові і реалізації інформаційних моделей, які є складовою частиною автоматизованої системи управління, як на підприємстві, так і загалом у господарстві.

Управління підприємством (організацією, установою) полягає у цілеспрямованих діях суб'єктів на економічні об'єкти і здійснюється шляхом спрямування їх дій з метою отримання певних результатів.

Кожний керівник підприємства в процесі підготовки управлінського рішення виконує інформаційні функції, такі як:

- збір інформації;
- вивчення інформації;
- опрацювання та трансформування інформації;
- оцінювання інформації;
- аналіз інформації;
- розроблення варіантів рішення;
- видача нової (вихідної) інформації.

Тобто для прийняття управлінського рішення необхідний певний обсяг даних. Така інформація має бути своєчасною, точною, короткою, максимально вичерпною та легкодоступною для сприйняття. Інформація використовується на всіх ланках системи управління.

Складовими системи управління є: вибір мети діяльності, програмування, прогнозування, планування, організація, облік, контроль, аналіз, нормування, координація, регулювання. Розглянемо складові управління з точки зору використання в них облікових даних.

3.2 Основні завдання та організаційні підходи щодо створення автоматизованої системи оперативного обліку і контролю міжнародних економічних операцій

Завдання автоматизованої системи оперативного обліку та контролю міжнародної економічної діяльності зумовлені переважно завданнями оперативного обліку.

До основних завдань обліку в зовнішній торгівлі належать: контроль за виконанням зовнішньоторговельних планів і угод.

повсякденне спостереження за точним виконанням зобов'язань за зовнішньоторговельними угодами;

контроль за рухом і збереженням експортних та імпорتنих товарів;

забезпечення своєчасності та правильності розрахунків за зовнішньоторговельними операціями;

правильне визначення величини засобів об'єднання та їх джерел і раціональне пришвидшення кругообігу цих засобів;

точне обчислення рівня рентабельності (ефективності) реалізації товарів;

визначення результатів господарської діяльності об'єднання;

своєчасне та правильне складання звітності за зовнішньоторговельними операціями .

Стрімкий розвиток і постійне вдосконалення електронно-обчислювальної техніки та програмного забезпечення, підвищення ефективності їх функціонування зумовлює високі

вимоги до постановки завдання, до алгоритмів розв'язання конкретних та комплексних завдань, до вхідних і вихідних даних. Залежно від правильності обрання та вирішення цих завдань будуть прийматись правильні управлінські рішення (на всіх етапах і стадіях) щодо конкретних економічних операцій.

Автоматизована система має, як правило, великі обсяги інформації. Тому необхідно забезпечити наявність резервного копіювання баз даних. Тобто автоматичне копіювання (резервування) за певний проміжок часу — одна година, дві, три, день тощо всіх попередньо визначених файлів, необхідних для подальшої роботи.

Будь-яка автоматизована система оперативного обліку міжнародних економічних операцій має забезпечувати доступ до певної інформації лише конкретних осіб, тобто осіб, які:

- безпосередньо займаються введенням первинних даних (оператор відділу обліку міжнародних контрактів, митний брокер);

- забезпечують контроль над первинною та проміжною інформацією (відповідальні особи, начальники відділів, керівництво);

- займаються міжнародними зв'язками підприємства (пошук партнерів, ринків збуту);

- відповідальні за забезпечення підприємства товарно-матеріальними цінностями у необхідній кількості (відділ постачання);

- відповідальні за оперативну звітність підприємства щодо виконання (невиконання) зобов'язань перед контрагентами за міжнародними економічними операціями.

Є різні способи доступу (допуску) певних осіб до автоматизованої системи (програмного забезпечення):

- установлення паролів (кодів) допуску до програмного забезпечення (конкретного пакета даних);

- застосування магнітних карток;

- застосування різних електронно-механічних пристроїв розпізнання особи (за голосом, за рисунком райдужної оболонки ока — іридодіагностика, за рисунком відбитків пальців руки — дактилоскопія тощо).

Таким чином, буде забезпечено санкціонований доступ до програми, а відповідно і до інформації, що є комерційною таємницею підприємства.

Оскільки доступ до програми матимуть кілька осіб (а за умови роботи системи відразу кілька користувачів), то необхідно забезпечити авторський доступ.

Тобто необхідно створювати програмне забезпечення таким чином, щоб кожний користувач, який займається введенням первинної, контрольної та проміжної інформації, перед цим уводив свій пароль (попередньо встановлений) і діяв лише «від свого імені».

Вибір мети діяльності. При виборі мети діяльності підприємства застосовують самостійні розрахунки щодо майбутньої діяльності та/або аналіз фактичних даних (бухгалтерську та статистичну звітність) подібного підприємства з метою визначення ефективності такого виду діяльності.

Слід зазначити, що як на цьому етапі роботи засновників (керівництва) підприємства, так і постійно в подальшому проводяться маркетингові дослідження.

Програмування. Розроблення плану дій, що спрямовані на досягнення мети діяльності підприємства. Здійснюється на основі маркетингових досліджень, власних розрахунків, аналізу звітності (аудиторських висновків, оприлюднених балансів) про результати діяльності свого та аналогічних підприємств.

Прогнозування. Визначається ймовірність майбутнього стану підприємства, його основних економічних показників, що характеризують цей стан (прибуток, рентабельність, ефективність, випуск продукції, збут тощо). Застосовується на попередніх стадіях планування на підставі розрахунків економічних показників, що виражаються в натуральних та грошових облікових вимірниках.

Планування. Воно полягає в розробленні планів, які визначатимуть майбутній стан підприємства, у тому числі й фінансовий. При плануванні застосовують як економіко-математичні методи, експертні оцінки, дослідження попиту, так і балансові методи, що безпосередньо пов'язані з обліком.

Організація діяльності. Сутність її полягає у створенні окремих підрозділів підприємства та координації їх дій. Відразу

визначається: які саме підрозділи необхідні; кількість працівників у підрозділах; їх забезпечення приміщенням, обладнанням, устаткуванням тощо з метою раціонального функціонування. Тут також використовують облікові розрахунки власні та/або на основі аналізу даних про аналогічні підприємства: попередній розрахунок заробітної плати, орендної плати за приміщення, кількість та вартість необхідного виробничого та офісного обладнання тощо.

Облік. Найширше поняття — господарський облік: спосіб кількісного відображення та якісної характеристики господарської діяльності з метою управління нею. У свою чергу поділяється на статистичний, оперативний (оперативно-технічний) та бухгалтерський. Останній поділяють на управлінський (ведеться підприємствами для забезпечення власних потреб в інформації всіх рівнів управління) та фінансовий (ведеться всіма підприємствами і забезпечує повне та комплексне відображення господарської діяльності за відповідний звітний період, стан фінансової звітності).

Застосування ЕОМ, диференціація видів обліку (а ніяк не інтеграція) та врахування потреби в ньому різних елементів системи управління приведе в майбутньому до утворення нових видів обліку, наприклад, прогностичного (очікуваного), маркетингового тощо, як це відбулося у свій час з появою фінансового, управлінського, податкового.

Але виникнення якогось нового виду обліку (а не розмежування та відокремлення якоїсь його конкретної функції) має бути прогресом, досягненням наукової думки і, головне, щоб це не було фіктивне комбінування або інтерпретація вже існуючого, бо такі спроби в історії обліку вже були.

Контроль. У свою чергу поділяється на дві найпоширеніші форми: ревізію й аудит. Останній на зовнішній та внутрішній. Полягає в перевірці об'єктів, процесів з метою виявлення відповідності фактичного їх стану до очікуваного, необхідного, що передбачений планами, програмами, законодавчо-нормативними актами тощо. Використовують дані поточного та звітного обліку.

Аналіз. На підставі облікових та звітних даних про стан, рух об'єктів обліку та процесів, що обліковуються, вивчаються

окремі складові досліджуваного об'єкта: аналіз постачання, виробництва, збуту, запасів тощо.

Нормування. Установлення певних норм: праці, видатків, витрат, запасів, основних засобів, оборотних коштів тощо. Здійснюється на основі попередніх розрахунків; даних обліку, контролю та аналізу фінансово-господарської діяльності.

Координація. Упорядкування дій та взаємодії різних складових системи на основі вихідних даних усіх економічних підрозділів підприємства (у тому числі облікових даних і даних контролю та аналізу).

Регулювання. Здійснюється на підставі всіх економічних показників діяльності підприємства за певний період (виробництво, реалізація, запаси товарної продукції на складах) та врахування зовнішніх чинників (попит на товар, сезонність, ринок збуту, виставлені рекамації) шляхом їх порівняння (аналізу) з плановими і прогнозними для впорядкування діяльності з метою досягнення обраної мети.

Як бачимо, усі складові системи управління використовують дані господарського обліку для виконання своїх функцій. Сам же облік, для виконання своїх функцій, не використовує інформацію ні одного з елементів системи управління.

Для нас цікава саме економічна інформація — дані, що відображають процеси, явища, об'єкти тощо, пов'язані з міжнародною економічною діяльністю підприємств з метою використання в процесі управління.

Для побудови будь-якої автоматизованої системи необхідно визначити певні показники та параметри, що будуть застосовуватись. Основний параметр — кількість інформації. Це конкретний набір кількісних та якісних показників, необхідних для вирішення певного завдання оперативного обліку з метою подальшого прийняття управлінського рішення.

Отже, основою будь-якої автоматизованої системи є інформація. В.І. Ісаков та Р.С. Рожнов зазначали, що «інформацією називаються дані про що-небудь або про когонебудь, які є об'єктом зберігання, передачі або перетворення».

3.3 Класифікація економічної інформації за різними ознаками

З метою управління фінансово-господарською діяльністю ми завжди використовуємо економічну інформацію. Економічна інформація розрізняється за функціями, стадіями, насиченістю, стабільністю, за належністю до об'єкта регулювання, за формою подання величин, за ознакою обробки, з позиції істинності тощо. Узагальнюючи варіанти розподілу економічної інформації, що наводяться в літературі, можна запропонувати таку її класифікацію за різними ознаками .

Сфера дії оперативного обліку (оперативно-технічного) та контролю постійно розширюється в процесі управління підприємством. Це пов'язано з тим, що в ринкових умовах господарювання збільшується конкуренція. А тому керівництву будь-якого підприємства необхідна достовірна оперативна інформація про фінансово-господарську діяльність для оперативного реагування (регулювання, втручання) на/в економічні процеси, явища та об'єкти.

Використання обчислювальної техніки та відповідного програмного забезпечення сприятиме досягненню цієї мети.

3.4 Основні завдання та організаційні підходи щодо створення автоматизованої системи оперативного обліку і контролю міжнародних економічних операцій

Завдання автоматизованої системи оперативного обліку та контролю міжнародної економічної діяльності зумовлені переважно завданнями оперативного обліку.

До основних завдань обліку в зовнішній торгівлі належать:
контроль за виконанням зовнішньоторговельних планів і угод;

повсякденне спостереження за точним виконанням зобов'язань за зовнішньоторговельними угодами;

контроль за рухом і збереженням експортних та імпорتنих товарів;

забезпечення своєчасності та правильності розрахунків за зовнішньоторговельними операціями;

правильне визначення величини засобів об'єднання та їх джерел і раціональне пришвидшення кругообігу цих засобів;

точне обчислення рівня рентабельності (ефективності) реалізації товарів;

визначення результатів господарської діяльності об'єднання;

своєчасне та правильне складання звітності за зовнішньоторговельними операціями.

Стрімкий розвиток і постійне вдосконалення електронно-обчислювальної техніки та програмного забезпечення, підвищення ефективності їх функціонування зумовлює високі вимоги до постановки завдання, до алгоритмів розв'язання конкретних та комплексних завдань, до вхідних і вихідних даних. Залежно від правильності обрання та вирішення цих завдань будуть прийматись правильні управлінські рішення (на всіх етапах і стадіях) щодо конкретних економічних операцій.

Розглянемо конкретніше запропоновані режими роботи користувачів.

Довідник — у цьому режимі користувачі мають можливість ознайомитись з наявними базами даних програми без обмеження допуску до них .

Розглянемо ці бази даних.

Законодавча база:

Верховної Ради України,

Адміністрації Президента України,

Кабінету Міністрів України,

Митно-тарифної ради КМУ,

Державного митного комітету тощо.

Довідник Уведення початкових даних. Уведення проміжних даних. Уведення контрольних даних. База даних контрагентів. База даних запасів, ТМЦ, прав. Оперативна звітність.

Зак. база.

ТНЗЕД.

НБУ.

Ціни внутрішнього ринку.

Ціни зовнішнього ринку.

Вигляд робочого екрана в режимі «Довідник».

Ознайомлення з базою даних «Законодавча база» здійснюється за допомогою вимог, які мають бути передбачені автоматизованою системою:

- ознайомлення за «ключовими словами» по всій базі;
- ознайомлення за «певний період часу» по всій базі;
- ознайомлення з документами конкретного органу, що їх видав;

- ознайомлення лише із змінами та поправками до документів за певний проміжок часу;

- ознайомлення лише із змінами та поправками до документів за певний проміжок часу за ключовими словами тощо.

Це дасть можливість користувачам відразу знайти необхідну їм інформацію, а не переглядати всю законодавчу базу.

ТНЗЕД — товарна номенклатура зовнішньоекономічної діяльності. У цій базі можливо знайти відповідні коди на товари, що будуть об'єктами міжнародних економічних операцій.

Також, якщо така номенклатура зміниться або буде пристосована до Європейської гармонізованої системи, можливо одразу знайти відповідність кодів, що застосовуються в Україні, до номенклатури кодів інших держав та економічних угруповань.

НБУ — Національний банк України. У цій базі має міститись як інформація щодо нормативних актів НБУ (з режимом пошуку їх, як описано в підпункті «Законодавча база»), так і відношення курсів іноземних валют до гривні.

Але відношення курсів слід розподілити:

- за класифікатором Національного банку України (окремими групами іноземних валют),

- за періодами (місяць, квартал, півріччя, дев'ять місяців, рік).

Ціни внутрішнього ринку — дана база охоплює інформацію про ціни на товари (що є об'єктами міжнародних економічних контрактів конкретного підприємства) на внутрішньому ринку, а також ціни на аналогічні товари інших виробників та імпортерів.

На основі інформації цієї бази має бути можливість бачити графічне зображення динаміки цін на задані користувачем товари (групи товарів) за певний проміжок часу,

- на групу товару «Цемент» у розрізі його марок за 2000 р.

У самій базі слід розподіляти ціни на товари:

- власного виробництва з метою експорту;

власного виробництва з метою подальшого проведення бартерної (товарообмінної) операції з іноземними контрагентами;

власного виробництва з метою подальшого проведення операцій з переробки української давальницької сировини за кордоном;

які закупаються в національних виробників з метою експорту;

які закупаються в національних виробників з метою подальшого проведення бартерної (товарообмінної) операції з іноземними контрагентами;

які закупаються в національних виробників з метою подальшого проведення операцій з переробки української давальницької сировини за кордоном;

імпортовані в Україну і підлягають продажу на внутрішньому ринку;

імпортовані в Україну і підлягають подальшому реекспорту тощо.

Ціни зовнішнього ринку — у цій базі має міститись інформація про ціни та їх динаміку на товари, що є об'єктами міжнародних економічних контрактів даного підприємства на зовнішніх ринках. Слід ураховувати різність цін в окремих країнах, економічних угрупованнях тощо.

Лекція 4. Тема «Проблеми та перспективи розвитку міжнародних перевезень»

4.1 Проблеми планування

До подолання кризи в Україні необхідно підходити комплексно.

В Україні має реалізовуватися єдина державна транспортна політика, координуватися дії учасників перевезення, розвиватися інфраструктура транзиту. Перші кроки у цьому напрямі вже зроблено: функціонує Державна комісія з питань транспортних коридорів; запроваджується система обліку, аналізу та прогнозування транзитних вантажопотоків, що відкриває широкі

можливості для поглибленого їх аналізу та розроблення заходів щодо їх нарощування. Міністерством інфраструктури і Держмитслужбою удосконалюється технологія пропуску вантажів через кордон.

Є необхідність у розробленні нормативних документів, що дозволили би спростити процедури планування та організації змішаних перевезень. Реструктуризація транспортного комплексу України, його поетапна інтеграція до загальноєвропейської, світової транспортної системи шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів, стимулюватиме надходження іноземного капіталу, вдосконалення транспортних технологій, загальне поліпшення національної транспортної інфраструктури.

Проблеми розвитку транспортного комплексу пов'язані з реформуванням інших галузей, оскільки обсяги продукції, промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі переважно і визначають завантаженість транспортної системи. Актуальною проблемою транспортного комплексу України є незадовільний стан його виробничої бази.

Тому у перспективі пріоритетним напрямом технічної політики щодо транспорту має бути оновлення його рухомого складу на основі розвитку вітчизняного транспортного машинобудування. Поряд з цим для створення системи інтермодальних перевезень передбачається налагодження виробництва спеціалізованих технічних засобів, контейнерів, змінних кузовів, платформ для перевезення автопоїздів. У перспективі планується здійснити поступовий перехід на нові принципи організації та управління транспортним процесом на основі новітніх інформаційних технологій та сучасного маркетингу, запровадження автоматизованих центрів управління доставкою вантажів.

4.2 Формування і розвиток національної транспортної системи

В цілому формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств.

Процес реформування транспортного комплексу України передбачає посилення контролю з боку держави за використанням вантажної бази вітчизняного морського флоту країни як галузі транспортного комплексу з певним валютним ресурсом.

Дуже важлива й складна проблема автомобільного транспорту - взаємодія з довкіллям. Автомобільний транспорт є сьогодні одним з найбільш екологічно небезпечних видів транспорту. Для зниження вартості автомобільних перевезень необхідно вирішити проблему збільшення моторесурсу.

Тривають роботи зі створення автомобілів підвищеної вантажопідйомності й пасажиромісткості, що вимагає вирішити цілий ряд питань, зв'язаних насамперед з якістю автомобільних доріг.

На сьогодні сформувався цілий комплекс тіньових послуг, які надаються при нелегальних перевезеннях звичайних товарів, а також заборонених речовин та продукції. З приводу даної проблеми в Україні досить неефективно діє законодавство.

Головною проблемою пасажирського транспорту є підвищення праці автомобільного транспорту загального користування. На продуктивність їх праці впливає: незадовільний розвиток транспортної сітки та маршрутної системи; нераціональне використання транспорту загального користування; погана якість транспортного обслуговування; зменшення парку автобусів; недосконалість системи швидкісних та експресних автобусних маршрутів у містах та на замських сполученнях.

Першочерговим при інтеграції міжнародних перевезень пасажирів у світову транспортну систему є включення його в структуру транспортних коридорів. А це у свою чергу пов'язано з великим обсягом робіт з будівництва і реконструкції старих шляхів сполучення, терміналів, пропускних прикордонних пунктів, оновлення рухомого складу, розвитку інформаційної мережі; розробкою нормативної бази, узгодженою з міжнародними транспортними конвенціями.

Основними вимогами даної політики є ринкові основи діяльності міжнародних перевезень пасажирів, приватизація транспортних підприємств, що здійснюють перевезення

пасажирів у міжнародному сполученні; демонополізація, розвиток конкурентного середовища, спрощення процедур перетину кордонів за рахунок створення спільних контрольно-пропускних пунктів.

Такі заходи зведуть до мінімуму затримку транспортних потоків, скоротять торговельні збитки; узгодять систему міжнародних перевезень та обслуговування .

Необхідне впровадження узгоджених із західними системами електронного обігу документів по перевезенню пасажирів систем резервування місць на пасажирський транспорт міжнародного сполучення, створення спільних транзитних компаній зі спільною участю в інвестиціях і прибутках від експлуатації транспортних систем, що стане важливим джерелом значних валютних надходжень в український держбюджет, а також здійснення заходів, що забезпечують швидке безперервне і безпечно просування транзитних перевезень.

Важливим елементом інтеграції міжнародних перевезень пасажирів є також формування загального спеціалізовано-транспортного інформаційного простору. Україна гостро потребує створення власного інформаційного поля, яке б підвищило продуктивність транспортних коридорів, що пролягають через українську територію.

При створенні передової державної транспортної політики України нарівні з проблемою інтеграції міжнародних перевезень пасажирів в євротранспортну систему необхідно вдосконалити співпрацю з країнами ЄС в транспортній сфері. Для цього треба створити необхідні правові, економічні й організаційні умови для безперешкодного транспортування вантажів і перевезень пасажирів між державами. Цього можна досягнути при формуванні і вдосконаленні національного транспорту і створенні в масштабах ЄС єдиного транспортного простору.

4.3 Проблеми затримки транспортних засобів на кордонах

Одним із важливих негативних факторів, що впливає на ефективність перевезення, є простой. Простой транспортних засобів на кордонах є однією із головних причин недотримання

термінів поставки вантажів. І це є важливою проблемою, оскільки, якщо врахувати, що при експортно – імпорتنих перевезеннях автомобілю приходится перетинати не один кордон, то стає зрозумілим, чому іноді доставка вантажів сильно затягується.

Особливу увагу варто приділити тарифній політиці, правилам перетину державних кордонів і транспортному законодавству. Однак в Україні існуючі тарифні правила та умови, система зборів і платежів за міжнародні перевезення не відповідають міжнародним вимогам. Незважаючи на те, що тарифи на перевезення досить низькі, кінцеві транспортні витрати виявляються високими завдяки додатковим платежам, тому вантажовласники надають перевагу іноземним перевізникам. Що стосується нормативно-правових питань, то в міжнародній практиці функціонування транспортних мереж регулюється кількома сотнями технічних документів, нормативно-правових актів, стандартів і конвенцій. В Україні поки що погоджено лише 25 із 50 таких основних документів.

Щодо залізничного транспорту, то перспективи його розвитку пов'язані з удосконаленням технічних засобів транспорту, електрифікацією залізниць, продовженням будівництва нових залізниць, підвищенням їхнього вантажообігу, активним його інтегруванням в європейську транспортну систему.

Основною проблемою морського транспорту є зростання питомої ваги суден, технічний стан яких не відповідає сучасним вимогам, що призводить до конфліктів, катастроф, загострення екологічної ситуації в морській акваторії і портових містах.

Авіаційний транспорт – один з наймолодших видів сполучення. У перспективі, в процесі тіснішої інтеграції України в європейські і світові соціально-економічні структури, роль авіатранспорту буде зростати. У цьому плані необхідною є реконструкція міжнародних аеропортів, розширення рухомого складу (спрацювання парку літаків становить майже 70 %) тощо, створення нових міжнародних аеропортів.

Слід зазначити, що для України досить доцільним є створення національних транспортних коридорів і для забезпечення їхнього функціонування, а саме для переробки

контейнерних, контрейлерних та інших вантажів створюються транспортно-складські комплекси.

Від реалізації проекту створення на своїй території міжнародних транспортних коридорів Україна одержить дуже значний саме транзитний вантажопотік з потенційним обсягом у десятки мільйонів тонн на рік. Звідси, зрозуміло, і відповідні прибутки.

Підбиваючи підсумки, можна відмітити, що для підвищення іміджу держави в світі доцільно запроваджувати новітні технології управління транспортними перевезеннями, вводити в дію нові транспортні магістралі, що відповідають світовим стандартам якості перевезень.

Лекція 5. Тема «Митні процедури при переміщенні вантажів через митний кордон» (для самостійного опрацювання)

5.1 Засоби та способи переміщення товарів

Переміщення товарів через митний кордон України здійснюється засобами авіаційного, водного, автомобільного, залізничного, трубопровідного транспорту, а також лініями електропередачі.

Залежно від наявності перевізника, відправника, одержувача, а також договору на перевезення товари переміщуються у:

- вантажних відправленнях;
- супроводжуваному багажі;
- несупроводжуваному багажі;
- ручній поклажі;
- міжнародних поштових відправленнях;
- міжнародних експрес-відправленнях.

Переміщення через митний кордон України товарів та інших предметів – це ввезення на митну територію України, вивезення з цієї території або транзит через територію України товарів та інших предметів у будь-який спосіб.

Товари переміщуються під митним контролем з митниці відправлення у митницю призначення шляхом їх перевезення залізничним, автомобільним, повітряним, річковим і морським транспортом, включаючи використання з цією метою трубопровідного транспорту та ліній електропередачі.

Як правило, товари переміщуються між митницями під митним забезпеченням в упаковці, транспортних засобах чи контейнерах, виготовлених та обладнаних таким чином, щоб товари не могли бути вилученими.

Переміщення товарів здійснюється такими способами:

- у вантажних відправленнях;
- у супроводжуваному багажі;
- у несупроводжуваному багажі;
- у ручній поклажі;
- у міжнародних поштових відправленнях;
- у міжнародних експрес-відправленнях.

Переміщення товарів через митний кордон України у вантажних відправленнях – переміщення товарів через митний кордон України при здійсненні експортно-імпорتنих операцій, а також інших операцій пов'язаних із ввезенням товарів на митну територію України, вивезення товарів за межі митної території України або переміщенням їх митною територією України транзитом. При переміщенні товарів через митний кордон України у вантажних відправленнях оформляється вантажна митна декларація.

Переміщення товарів через митний кордон України у супроводжуваному багажі – переміщення через митний кордон України товарів, що належать громадянам, у багажних відділеннях транспортних засобів, якими прямують ці громадяни або уповноважені ними особи, з оформленням багажних документів.

Переміщення товарів через митний кордон України у несупроводжуваному багажі – переміщення через митний кордон України товарів, що належать громадянам або уповноваженим ними особам з оформленням багажних документів. Є одним із найпоширеніших способів переміщення через митний кордон товарів. При цьому використовується такий вид транспортного засобу, як контейнер, що дає змогу переміщувати товари

митними територіями багатьох країн у значних обсягах незалежно від виду транспорту, відстані, умов доставлення та погодних умов, під відповідальність перевізника щодо доставлення таких предметів у визначені терміни із забезпеченням збереження (страхування) цілісності таких предметів протягом усього шляху їх слідування.

З початку створення незалежної Української держави та визначення її митних кордонів гостро постало питання щодо забезпечення здійснення належного митного контролю за товарами, що переміщуються через митний кордон, зокрема у складі несупроводжуваного багажу.

Законом України від 13.09.01р. № 2681-III визначено таке поняття: несупроводжуваний багаж (НСБ) – відправлені власником (або за його дорученням – іншою фізичною чи юридичною особою) особисті речі та товари, що перетинають митний кордон України окремо від власника.

Часто на практиці громадянин, який відправив НСБ, наприклад на постійне місце проживання (ПМП), може певний час (інколи і довготривалий) не перетинати митний кордон України за різних причин та обставин (наприклад, внаслідок хвороби, адміністративних обставин і т.ін.). При цьому він може дати доручення, у встановленому порядку завірене нотаріально, іншій особі на одержання НСБ.

Тобто реально громадянин – власник несупроводжуваного багажу в момент відправлення НСБ особою, яка діє за його дорученням, фактично може не перебувати за кордоном, або тимчасово не виїжджати з України.

Якщо предмети, які надходять в Україну на адресу фізичної особи, відправлені їх власником (цією особою) або його довіреною особою, вони визнаються вантажним відправленням.

Вантажне відправлення – товари, що надходять в Україну на адресу громадян, які не перебували за кордоном у момент їх придбання і не відправляли їх в Україну.

Порядок митного оформлення несупроводжуваного багажу і вантажних відправлень має певні особливості.

Порядок оформлення несупроводжуваного багажу при вивезенні за кордон

Митне оформлення НСБ здійснюється в митниці за місцем знаходження його власника. При відправленні несупроводжуваного багажу його власник або особа, яка діє за нотаріально засвідченим дорученням власника багажу, для митного оформлення подає необхідні для цього документи:

- закордонні паспорти або документ, що його замінює (посвідчення військовослужбовця, довідка про загублений паспорт);
- опис (перелік) предметів;
- листок вибуття, квиток для проїзду за кордон (ПМП) у разі проїзду громадськими видами транспорту;
- товаросупровідні документи (залізничні або транспортні накладні, багажні квитанції);
- інші документи, необхідні для митного оформлення.

Інспектор митної служби здійснює митний огляд багажу, накладає митне забезпечення на товаросупровідні документи, декларації, виписує провізну відомість, проставляє необхідні штампи і печатки.

Одна митна декларація заповнюється у двох примірниках, у кожному з яких зазначаються відомості про вміст НСБ. Перший примірник митної декларації залишається в справах митного органу, другий – додається до товаросупровідних документів на НСБ.

Порядок оформлення несупроводжуваного багажу при ввезенні з-за кордону

Факт відправлення НСБ з-за кордону зазначається в пасажирській митній декларації, яка заповнюється власником в одному примірнику на прикордонній митниці при в'їзді в Україну. Митна декларація, засвідчена відтиском особистої номерної печатки посадової особи митного органу, залишається у власника НСБ.

Одержувач НСБ для оформлення в митному відношенні подає такі документи:

- паспорт або інший документ, що його замінює;

- митну декларацію, заповнену власником багажу при перетині державного кордону України з указаними в ній даними про наявність несупроводжуваного багажу, а також даними про пропущені при цьому валюту та предмети з відмітками прикордонної митниці.

- товаросупровідні документи на багаж (залізнична або автотранспортна накладна);

- провізну відомість.

При одержанні НСБ одержувач або особа, яка діє за нотаріально засвідченим дорученням власника багажу, заповнюють митну декларацію. Після проведення митного огляду інспектор митної служби проставляє особисту номерну печатку в товаросупровідних документах на багаж, на митній декларації з відомостями про пропущені предмети, а також закриває провізну відомість шляхом проставлення ОНП та здійснює запис “Вантаж надійшов”.

Пасажи́рська митна декларація залишається у справах митниці.

Митне оформлення предметів, що перерміщуються у складі НСБ, здійснюється митницями України відповідно до Порядку митного оформлення несупроводжуваного багажу, що переміщується через митний кордон України, затвердженого Наказом Держмитслужби від 08.10.1999 р. № 645 з змінами, внесеними Наказом держмитслужби № 763 від 22.11.2001 р., який діє на даний час.

Переміщення товарів через митний кордон України у ручній поклажі – переміщення через митний кордон України товарів, що належать громадянам, у пасажирських відділеннях (салонах) транспортних засобів, якими прямують ці громадяни або уповноважені ними особи, без оформлення багажних документів.

Переміщення товарів через митний кордон України у міжнародних поштових відправленнях – переміщення товарів через митний кордон України в упакованих та оформлених відповідно до вимог актів Всесвітнього поштового союзу та Правил користування послугами поштового зв'язку листах, бандеролях, спеціальних мішках з позначкою “М”, дрібних пакетах, поштових посилок, відправленнях прискореної пошти з позначкою “EMS”, які приймаються до пересилання за межі

України, доставляються в Україну або переміщуються територією України транзитом підприємствами поштового зв'язку.

Відповідно до Всесвітньої поштової конвенції (Сеул, 1994 р.) та наказу міністерства зв'язку від 12.06.96 р. № 120 під міжнародними поштовими відправленнями (МПВ), які діють на даний час, розуміють:

- посилки – поштове відправлення з предметами культурно-побутового та іншого призначення, не забороненими законодавством до пересилання, розміри, маса і порядок упакування якого встановлені відповідно до законодавства України;

- дрібні пакунки – міжнародне рекомендоване поштове відправлення із зразками товарів, дрібними предметами подарункового та іншого характеру, розміри, маса і порядок упакування якого встановлені відповідно до законодавства України;

- бандеролі – поштове відправлення з друкованими виданнями, діловими паперами, предметами культурно-побутового та іншого призначення, розміри, маса і порядок упакування якого встановлені відповідно до законодавства України;

- ящики з оголошеною цінністю;

- листи вагою до 2 кг – поштове відправлення у вигляді поштового конверта з вкладанням письмового повідомлення або документа, розміри і масу якого встановлено відповідно до законодавства України;

- мішки з позначкою “М”.

Види МПВ:

- листи вагою до 2 кг розміром 114x162 мм, 162x229 мм, 229x324 мм;

- бандеролі до 2 кг – засіб пересилання друкованих матеріалів, художньої літератури;

- дрібні пакунки до 1 кг – засіб пересилання сувенірів;

- посилка вагою до 10 кг (з або без оголошеної цінності) – засіб пересилки предметів (крім заборонених митними та поштовими правилами);

- посилки вагою до 20 кг.

Поштові відправлення поділяються на :

- прості;
- рекомендовані;
- з оголошеною цінністю;
- з повідомленням про вручення.

Переміщення товарів через митний кордон України у міжнародних експрес-відправленнях – переміщення товарів та інших предметів, належним чином упакованих, що перевозяться експрес-відправником будь-яким видом транспорту з метою доставки одержувачу у визначений термін.

До міжнародних експрес-відправлень належать ITS, DHL, TNT та інші.

Міжнародні експрес-відправлення (МЕВ) поділяються так:

- МЕВ документального характеру – ділові папери, а також будь-які повідомлення, інформація або дані на будь-яких носіях інформації (паперових чи електромагнітних, у тому числі на дискетах, компакт-дисках, плівках тощо), що не мають комерційної цінності, не супроводжуються інвойсом і не містять інформації, переміщення якої через митний кордон України заборонено законодавством або на переміщення якої потрібні дозволи відповідних державних органів;

- МЕВ недокументального характеру – МЕВ, умістом якого є товари із заявленою вартістю. Таке МЕВ обов'язково супроводжується інвойсом.

Як єдиний транспортний документ, за яким здійснюється перевезення вантажу, можуть використовуватися загальні авіанакладні (AWB – airwaybill, MAWB – master airwaybill), CMR, BILL OF LADING (коносамент).

МЕВ слідує за домашнім транспортним документом, тобто за окремим номерним документом на кожне МЕВ у вантажі, у якому наведені дані про відправника, одержувача, загальний опис товарів у МЕВ. Домашній транспортний документ є одночасно угодою між відправником МЕВ і експрес-перевізником про перевезення і пред'явлення МЕВ митному органу.

Митні процедури на транспорті

Транспортні засоби, якими переміщуються громадяни та товари через митний кордон України, підлягають митному контролю та митному оформленню.

Митні процедури, що здійснюються під час митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, якими переміщуються громадяни та товари через митний кордон України, мають уніфікований характер і не залежать від країни реєстрації або країни - власника транспортного засобу, країни, з якої прибув цей транспортний засіб, або країни, куди він прямує, крім випадків, передбачених міжнародними договорами України, укладеними в установленому законом порядку, та відповідними міжнародними актами, в частині застосування санкцій та обмежень у торгівлі з окремими країнами.

Діяльність митних органів пов'язана із здійсненням митного контролю та митного оформлення товарів, речей, валюти, цінностей, транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України.

Під митними процедурами слід розуміти – операції пов'язані із здійсненням митного контролю за переміщенням товарів і транспортних засобів через митний кордон України, митного оформлення цих товарів і транспортних засобів, а також із справлянням передбачених законом податків і зборів.

Будь-які засоби авіаційного, водного, залізничного, автомобільного транспорту, що використовуються виключно для перевезення пасажирів і товарів через митний кордон України, підлягають митному контролю та митному оформленню.

Митний контроль здійснюється безпосередньо посадовими особами митних органів шляхом перевірки документів та відомостей про транспортні засоби та товари, що переміщуються на них. Для здійснення митного контролю перевізник, експедитор чи вповноважена особа подає митному органу оригінали таких документів:

- примірники оформлених вантажних митних декларацій (у встановлених випадках, а саме при експорті, транзиті, на автотранспортні засоби, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів і зовнішньоторговельних вантажів, а також на автотранспортні засоби суб'єктів підприємницької діяльності,

установ, організацій, що використовуються із службовою метою для виїзду за кордон);

- міжнародної автомобільної накладної (CMR);
- залізничних накладних;
- рахунку-фактури (інвойса);
- пакувального листа (специфікації);
- книжки міжнародного дорожнього перевізника (Carnet TIR);
- декларації про вантаж;
- авіаційної вантажної накладної (Air Waybill);
- коносаменту (Bill of Lading);
- свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезення товарів під митними печатками та пломбами;
- генеральну декларацію;
- визначених законодавством України дозвільних документів (у разі потреби органів державної влади під час переміщення товарів через митний кордон України (ліцензія, сертифікат відповідності, свідоцтво про визнання, гігієнічний висновок, фітосанітарний сертифікат, ветеринарне свідоцтво, свідоцтво про державну реєстрацію і т.д.);
- митна декларація, форму якої затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 15.07.1997 р. № 748 “Про перелік відомостей, що оголошуються громадянами за встановленою формою у разі переміщення ними через митний кордон України товарів та інших предметів”;
- декларація на ввезення/вивезення, транзит транспортного засобу індивідуального користування, вузла чи агрегата (форма МД-7).

Після перевірки документів та відомостей здійснюється митний огляд, який проводиться з метою перевірки відповідності наявних даних про товари та транспортні засоби відомостям, зазначеним у поданих документах, та перевірки законності їх переміщення через митний кордон. При здійсненні митного огляду проводиться загальний огляд транспортного засобу з урахуванням його конструктивних особливостей, а також вибіркового поглибленого огляду окремих вузлів, перевіряється

митне забезпечення, а також оглядаються товари, що слідують у цих транспортних засобах.

Огляд чи переогляд транспортних засобів здійснюється тільки в присутності власника транспортного засобу або його представника.

Для отримання посадовою особою митного органу інформації, що має значення для здійснення митного контролю, від осіб, які володіють такою інформацією, проводиться усне опитування громадян та посадових осіб підприємств. Рішення про потребу здійснення митного огляду товарів, транспортних засобів приймається посадовою особою митного органу з урахуванням попереднього аналізу товаро-транспортних, товаросупровідних та інших документів, у тому числі дозволів інших державних органів на переміщення товарів, транспортних засобів, аналізу отриманої інформації від громадян, посадових осіб підприємств, аналізу можливих порушень митних правил або контрабанди згідно з інформацією про переміщувані товари, транспортні засоби.

Обов'язковий митний огляд транспортних засобів та товарів здійснюється, якщо митний орган має інформацію (орієнтування) про незаконне переміщення товарів та інших предметів або якщо при перевірці документів чи вибірковому огляді виявлено ознаки, що вказують на можливість переміщення цим транспортним засобом товарів та інших предметів з порушенням чинного законодавства України. У таких випадках до проведення огляду можуть залучатися посадові особи підрозділів по боротьбі з контрабандою та порушеннями митних правил.

За відсутності зауважень при митному оформленні вирішується питання пропуску товарів, транспортних засобів через митний кордон України і здійснюється реєстрація документів у відповідних журналах реєстрації та занесення відомостей про пропущені на митну територію України або за її межі товари та транспортні засоби до центральної бази даних спеціального уповноваженого центрального органу виконавчої влади в галузі митної справи.

Митне оформлення – це засвідчення відомостей, одержаних під час митного контролю товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, та оформлення

результатів такого контролю, а також статистичного обліку ввезення на митну територію України, вивезення за її межі та транзиту через її територію товарів і транспортних засобів. (Ст. 70 Кодексу).

Завершується оформлення шляхом проставлення відбитків особистого митного забезпечення на митних деклараціях та товаро-супровідних документах, а також накладенням пломб (в разі необхідності).

Взаємодія в оформленні міжнародних перевезень товарів

Митний контроль за міжнародними перевезеннями товарів здійснюється митними органами у взаємодії з іншими відповідними контрольними службами за спільними технологічними схемами з визначенням часу та послідовності виконання кожною службою своїх безпосередніх обов'язків.

Розклад руху транспортних засобів через митний кордон України затверджується центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту за погодженням зі спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи та спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у справах охорони державного кордону України.

Зазначені у частині першій цієї статті технологічні схеми затверджуються керівниками митних органів за погодженням з керівниками відповідних органів охорони державного кордону України, центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту та інших відповідних контрольних служб.

Взаємодія – це комплекс організаційних заходів, спрямованих на узгодженість дії різних підрозділів, служб, посадових осіб під час здійснення митного контролю та митного оформлення.

Згідно зі статтею 27 цього Кодексу товари, що переміщуються через митний кордон України, крім митного контролю можуть підлягати санітарно-епідеміологічному, ветеринарному, фітосанітарному, радіологічному контролю за переміщенням культурних цінностей.

Митні органи взаємодіють з органами державної влади, що здійснюють зазначені види контролю.

Митне оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України, завершується тільки після здійснення

встановлених законодавством України необхідних для цього товару видів контролю.

Крім перерахованих в статті 27 цього Кодексу, в оформленні міжнародних перевезень товарів задіяні інші служби, такі як служби контролю руху автомобільного транспорту, контролю за безпекою (в авіаційних пунктах пропуску), контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства.

Пропуск осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна закордонного прямування здійснюється в пункті пропуску через державний кордон України, тобто на спеціально виділеній території на залізничних і автомобільних станціях, у морських і річкових портах, аеропортах (на аеродромах) з комплексом будівель споруд і технічних засобів. Оскільки в оформленні міжнародних перевезень товарів задіяні декілька контрольних служб, виникає необхідність у належній організації роботи, тобто всі операції, які здійснюються в процесі митного оформлення та контролю, мають бути належним чином упорядковані та відображені в нормативних документах, технічних схемах, що визначають правову основу та послідовність дій співробітників митниці та інших служб.

Типові технологічні схеми пропуску через державний кордон України автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів затверджуються Кабінетом Міністрів України (стаття 40 цього Кодексу).

А для кожного конкретного пункту пропуску розробляються технологічні схеми, які затверджуються керівником митного органу за погодженням з керівниками відповідних органів охорони державного кордону України, центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту та інших служб, задіяних в процесі митного контролю.

Контроль осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна, що прямує через державний кордон, при в'їзді в Україну починається прикордонним контролем і закінчується митним контролем, при виїзді з України починається митним контролем і закінчується прикордонним контролем.

Відповідно до законодавства України та міжнародних договорів у пунктах пропуску через державний кордон може

здійснюватись спільний контроль контрольних органів і служб України та суміжних держав.

При в'їзді на автомобільний і поромний пункти пропуску водію автотранспортного засобу закордонного прямування прикордонним нарядом видається картка контролю автотранспорту (мал.15.3), у якій посадові особи підрозділу прикордонного контролю, митниці і служби міжнародних автоперевезень проставляють відмітки (службові печатки) про проходження водієм (власником) автотранспортного засобу відповідних державних видів контролю. Картка відбирається уповноваженою особою контрольного органу при виїзді транспортного засобу з території пункту пропуску.

Після в'їзду (прибуття) у пункт пропуску особа, перевізник, вантажовласник чи уповноважена ними посадова особа заявляє про готовність до контролю і пред'являє посадовим особам підрозділу прикордонного контролю і митниці документи, установлені законодавством і міжнародними договорами України, особисті чи на транспортний засіб і вантаж, який переміщується через державний кордон України.

Посадові особи підрозділів прикордонного контролю та митних органів в рамках наданої їм компетенції приймають від зазначеної особи заяву (усну чи в письмовій формі встановленого зразка).

Залежно від категорії особи, виду транспортного засобу, характеру вантажу, наявності інфраструктури пункту пропуску через державний кордон посадові особи підрозділу прикордонного контролю і митниці визначають при потребі обов'язкові види контролю особи, транспортного засобу, товарів та інших предметів, а також місце їх здійснення в пункті пропуску.

Митний контроль товарів, транспортних засобів та інших предметів, що переміщуються через державний кордон України, здійснюється службовими особами митниці в зонах митного контролю, які визначені митницею і розташування яких у пунктах пропуску через митний кордон погоджено з прикордонними військами з метою забезпечення дотримання державними органами, підприємствами, організаціями та

фізичними особами устанавленого порядку переміщення через пункти пропуску товарів та інших предметів.

Переміщення через пункт пропуску товарів, транспортних засобів та інших предметів, що підлягають санітарно-епідеміологічному, ветеринарному, фітосанітарному, радіологічному, екологічному, контролю за переміщенням культурних цінностей та іншим видам контролю, завершується у разі позитивних висновків служб, що здійснюють ці види контролю. Результати такого контролю відображаються у вигляді відміток державних інспекторів цих служб у відповідних документах (товаросупровідних, товаротранспортних та інших). У разі відмови в пропуску через державний кордон України транспортних засобів, товарів та інших предметів у зв'язку з непроходженням контролю інших контрольних служб відмову складає відповідальна контрольна служба, про що для вжиття відповідних заходів обов'язково інформуються інші контрольні органи і служби, контроль якими на час відмови було здійснено.

У пунктах пропуску для автомобільного і поромного сполучення відповідно до нормативно-правових актів та міжнародних договорів України посадовою особою служби міжнародних автомобільних перевезень (СМАП) Міністерства транспорту України здійснюється контроль руху автотранспорту, якому підлягають вантажні автотранспортні засоби, автобуси та мікроавтобуси.

У пунктах пропуску для повітряного сполучення відповідно до нормативно-правових актів та міжнародних договорів України здійснюється контроль на безпеку, в ході якого посадові особи служби авіаційної безпеки аеропорту (аеродрому), органу внутрішніх справ і підрозділу прикордонного контролю здійснюють комплекс заходів, призначений для захисту авіації від актів незаконного втручання у її діяльність (протиправних дій, пов'язаних з посяганням на нормальну і безпечну діяльність авіації та авіаційних об'єктів, внаслідок яких можуть статися нещасні випадки з людьми, майнові збитки, захоплення чи викрадення повітряного судна або такі, що створюють ситуацію для подібних наслідків).

У пунктах пропуску для морського (річкового, поромного) сполучення посадовою особою Інспекції державного портового

нагляду здійснюється контроль суден з метою забезпечення безпеки мореплавства.

Контрольні органи і служби, транспортні та інші організації й установи забезпечують інформування органів прикордонного контролю та митних органів про прибуття (вибуття) у пункт пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів, товарів та інших предметів, результатів їх контролю, пропущених і не пропущених через державний кордон осіб, транспортних засобів, товарів та інших предметів, виявлення осіб, причетних до протиправної діяльності, тощо.

Взаємодія підтримується шляхом взаємоінформування, проведення нарад, визначення спільних інструктажів тощо в інтересах забезпечення безперебійного пропуску через державний кордон.

При виникненні в пунктах пропуску ситуацій, які ускладнюють або унеможливають пропуск через державний кордон чи функціонування пунктів пропуску, контрольні органи і служби вживають спільних скоординованих заходів щодо їх локалізації в межах своєї компетенції.

Службові приміщення митних органів у портах, міжнародних аеропортах і на прикордонних залізничних станціях

Адміністрація морських і річкових портів, міжнародних аеропортів, прикордонних залізничних станцій на договірних засадах забезпечує митні органи необхідними службовими приміщеннями, обладнанням, засобами зв'язку та створює належні умови для здійснення ними митних процедур.

Перелік приміщень та вимоги до них визначаються спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи і центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту України відповідно до обсягу та характеру міжнародних перевезень.

Пропуск осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна закордонного прямування здійснюється в пункті пропуску через державний кордон України, що знаходиться на ділянці місцевості або частини території прикордонної залізничної, автомобільної станції, морського, річкового порту, аеропорту з комплексом будівель, споруд та інженерно-технічних засобів.

Пункти пропуску обладнуються інформаційними табло, державною символікою, дорожніми знаками, світлофорами, огорожою, дорожньою розміткою та іншими пристосуваннями, неохідними для виконання контрольними підрозділами покладених на них функцій і забезпечення безпеки людей.

У пунктах пропуску для проведення контролю небезпечних вантажів виділяються спеціальні маршрути руху, місця стоянки і місця відстою автотранспортних засобів, літаків та суден, що перевозять такий вантаж, і причали, інженерні та фартифікаційні характеристики яких дають змогу виключати у разі аварійної ситуації можливість створення загрози життю людей та навколишньому природному середовищу.

Інженерний захист території пунктів пропуску від небезпечних геологічних процесів, затоплення та підтоплення повинен бути комплексним і забезпечувати можливість безперервної роботи пунктів пропуску за будь-яких погодних умов.

Пункти пропуску обов'язково обладнуються дублюючою автономною системою енергопостачання.

Будівлі, споруди, інженерно-технічні засоби перебувають на балансі морських та річкових портів, міжнародних аеропортів, прикордонних залізничних станцій, автомобільні пункти пропуску - на балансі спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади в галузі митної справи.

Адміністрація морських і річкових портів міжнародних аеропортів прикордонних залізничних станцій відповідно до обсягів та характеру міжнародних перевезен на договірних засадах забезпечує митні органи необхідними службовими приміщеннями, обладнанням, засобами зв'язку з метою створення належних умов для здійснення митних процедур.

Спеціально уповноваженими центральними органами виконавчої влади в галузі митної справи разом з центральним органами виконавчої влади в галузі транспорту визначено перелік приміщень, а також вимоги, які ставляться до них.

Пропуск спеціального обладнання, що ввозиться (вивозиться) разом з транспортними засобами

Спеціальне обладнання, призначене для навантаження, вивантаження, захисту і зберігання вантажу, яке переміщується

разом з транспортним засобом через митний кордон України, підлягає пропуску у тому ж порядку, що і транспортний засіб, за умови використання такого обладнання за призначенням та зворотного вивезення (ввезення) разом з цим транспортним засобом.

Для міжнародних перевезень характерна дуже велика різноманітність вантажів, які відрізняються за своїми розмірами і конструкціями (великовагові і негабаритні вантажі), швидкопсувні вантажі (продукти харчування, сировина тваринного походження, продукти морського промислу тощо), сипучі вантажі (вугілля, руда, зерно, пісок тощо), рідкі вантажі (нафта і нафтопродукти, рослинна олія, прісна вода тощо), для переміщення яких необхідно дотримуватись відповідних умов їх зберігання, транспортування, навантаження та вивантаження.

Як правило, ці вантажі переміщуються через митний кордон України спеціальними транспортними засобами, на які встановлено обладнання, що призначене для навантаження, вивантаження, захисту і зберігання цих вантажів.

Під обладнанням слід розуміти якісь технічні споруди, механізми, насоси, приводи і т. ін.

Наприклад, при переміщенні продуктів харчування, м'яса, м'ясопродуктів, риби та рибопродуктів тощо необхідно дотримуватись відповідних теплових режимів, а це можливо лише з встановленням холодильного обладнання на транспортних засобах. Для цього і використовуються рефрижераторні судна, рефрижераторні секції (при залізничних перевезеннях) та причіпи-рефрижератори (при автотранспортних перевезеннях).

При морських перевезеннях широко розповсюджено такий вид суден, як ліхтеровози, які, як контейнери, використовують несамохідні баржі-ліхтери. Такі плавучі контейнери в порту відправлення приймають на борт ліхтеровоза з води вантаж і у порту призначення вивантажують його знов на воду. Для навантаження і вивантаження ліхтерів судно обладнане великоваговими стрілами і кранами вантажопідйомністю до 300 тонн.

Для перевезення рідких вантажів: нафти і нафтопродуктів, рослинної олії, прісної води, вина тощо служать танкери, які

обладнані різними установками для навантаження і вивантаження.

Морські пороми забезпечують перевезення через протоки і моря поїздів та автомашин разом з пасажирами і вантажем. Крім них використовуються залізнично-пасажирські пороми і судна змішаного типу, призначені для перевезення залізничних вагонів, автомашин і пасажирів одночасно.

Дія ст.116 Митного Кодексу України поширюється виключно на спеціальне обладнання, яке переміщується разом з транспортним засобом.

Власниками таких транспортних засобів виступають як резиденти, так і нерезиденти.

Умовами пропуску спеціального обладнання є:

- використання такого обладнання за призначенням;
- обов'язкове зворотне вивезення (ввезення) цього обладнання разом з транспортним засобом.

Тимчасовий пропуск транспортних засобів на митну територію України

Транспортні засоби, що використовуються для переміщення товарів та пасажирів через митний кордон України, можуть тимчасово ввозитися на митну територію України без справляння податків і зборів та без застосування заходів нетарифного регулювання.

Тимчасово ввезені на митну територію України транспортні засоби підлягають вивезенню без внесення в їх конструкцію будь-яких змін (без урахування природного зношення, витрати пально-мастильних матеріалів та необхідного ремонту).

Тимчасове ввезення транспортних засобів на територію України допускається за умови, що такі транспортні засоби не використовуватимуться для внутрішніх перевезень на митній території України.

Дія статті 119 Митного Кодексу України поширюється на будь-які засоби авіаційного, водного, залізничного, автомобільного транспорту, що використовуються виключно для перевезення пасажирів і товарів через митний кордон України і належать нерезидентам.

Тимчасовий пропуск транспортних засобів на митну територію України без сплати податків та зборів здійснюється при обов'язковому виконанні таких умов:

- тимчасово ввезені на митну територію України транспортні засоби підлягають вивезенню;

- в транспортних засобах, які тимчасово були ввезені на митну територію України, не вносяться будь-які зміни в їх конструкцію (без урахування природного зношення, витрати паливно-мастильних матеріалів та необхідного ремонту);

- тимчасово пропущені на митну територію України, транспортні засоби не використовуватимуться для внутрішніх перевезень на митній території України.

Згідно з наказом Держмитслужби України № 637 від 10.11.2000 р., іноземні транспортні засоби, якими через митний кордон України переміщуються товари та пасажирів, декларуються без заповнення окремої ВМД. Відомості про такі транспортні засоби наводяться:

- при ввезенні товарів в Україну - у книжці МДП (Carnet TIR), товаротранспортній накладній (CMR), в інших товаросупровідних документах.

За цими документами та документом контролю за доставкою товарів у митницю призначення транспортні засоби направляються прикордонними митницями в митниці призначення для проведення відповідного митного оформлення;

- при в'їзді в Україну без вантажу (для вивезення товарів за межі України) - у дорожніх документах;

іноземні напівпричепи, які є власністю або перебувають у користуванні нерезидента й увозяться на митну територію України автомобілями українських суб'єктів без укладення договору оренди (лізингу) з метою транспортування на термін, потрібний для:

- доставки товарів, які перебувають під митним контролем у митниці призначення;

- завантаження товарами, які вивозяться з України;

- доставка товарів у пункт пропуску через митний кордон України - підлягають пропуску через митний кордон України за іноземними свідоцтвами про допущення до перевезень товарів

під митними печатками та пломбами з обов'язковим використанням книжки МДП.

Відомості про іноземний напівпричіп і вантаж, що є в ньому, мають зазначатись в книжці МДП.

Дорожні транспортні засоби, що тимчасово ввозяться на митну територію України з метою перевезення товарів та пасажирів, не підпадають під вплив засобів тарифного та нетарифного регулювання, тобто переміщуються без сплати податків та зборів та без подання дозвільних документів. Разом з цим, норма цієї статті не звільняє перевізника (водія) від сплати сум єдиного збору, що передбачено Законом України «Про запровадження єдиного збору, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України». Порядок сплати та формули розрахунку сум до сплати визначені Постановою Кабінету Міністрів України від 24.10.2001 № 1569.

Нормами даної статті заборонено іноземним перевізникам здійснювати внутрішні перевезення товарів по митній території України. Тобто у разі митного оформлення в митниці призначення товарів, що ввозились даним транспортним засобом, у митний режим, який передбачає подальше переміщення цих товарів митною територією України, іноземний перевізник не має права подальшого перевезення товарів по митній території України.

5.2 Митний контроль на залізничному транспорті

Митний контроль на залізничному транспорті здійснюється відповідно до глави 18 МК України та спеціальних правил митними органами. Так, ст. 139 МК встановлює, що у зонах митного контролю пунктів пропускання залізничного транспорту на державному кордоні України здійснюється перевірка документів, огляд залізничного рухомого складу, а також інші, передбачені чинним законодавством митні процедури. При цьому розвантажувальні, навантажувальні, перевантажувальні та інші операції, необхідні для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, проводяться підприємствами залізниці за свій рахунок.

Порядок та терміни проведення митного контролю на залізничному транспорті визначаються загальними технологічними схемами, які затверджуються начальниками залізничних станцій, митних органів та органів охорони Державного кордону України.

При надходженні до митного контролю товарів, що перевозяться залізничним транспортом, працівники залізничної станції подають до митного органу:

- передатну відомість (багажний список);
- залізничні накладні;
- інші документи, передбачені МК, міжнародними договорами України та іншими законодавчими актами України з питань митної справи.

Митний контроль товарів і транспортних засобів у міжнародному залізничному сполученні здійснюється в зонах митного контролю.

Пасажири поїздів міжнародного сполучення можуть проходити митний контроль також в інших місцях, визначених уздовж маршруту руху поїзда за погодженням між спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи, спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у галузі охорони державного кордону України та центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту України. З метою запобігання порушенню розкладу руху поїздів митний контроль може здійснюватися поза пунктами пропускання на державному кордоні або в місцях, визначених начальниками митного органу за погодженням з начальником залізничної станції та органу охорони Державного кордону України.

У виняткових випадках, перелік яких визначається спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи, на вимогу митного органу окремі вагони, локомотиви, інші елементи рухомого складу для здійснення митного контролю можуть бути виключені зі складу поїзда, якщо проведення такого контролю у складі поїзда неможливе. Важливо, що відправлення залізничних транспортних засобів з місць стоянки здійснюється лише з дозволу митного органу та органу охорони Державного кордону України.

У той же час, як і на морському та річковому транспорті, передбачено особливий режим для товарів споживання. Так, відповідно до ст. 144 МК продукти харчування та безалкогольні напої, вино, лікерні, коньячні, горілчані вироби, що переміщуються через митний кордон України у вагонах-ресторанах поїздів міжнародного сполучення, підлягають обов'язковому декларуванню митним органами.

Продукти харчування та безалкогольні напої пропускаються через митний кордон України без справляння податків та зборів за умови, що вони призначені для реалізації виключно з метою споживання безпосередньо у поїзді і їх обсяг не перевищує встановленої законодавством кількості, мінімально необхідної для забезпечення нормальних послуг вагона-ресторану протягом повного рейсу. У той же час алкогольні напої та тютюнові вироби, що переміщуються у вагонах-ресторанах, пропускаються через митний кордон України за умови сплати усіх належних податків та зборів.

Митний контроль на залізничному транспорті має свою послідовність. При вибутті з України митними органами, прикордонними й іншими уповноваженими органами контролю здійснюється такий комплекс контролю:

- прикордонний контроль (проводиться прикордонними органами);
- оформлення вантажу, багажу транспортним підприємством, що здійснює міжнародні перевезення;
- контроль відповідності товару і цінностей, занесених у митну декларацію, фактичній наявності проводиться митними службами;
- контроль наявності зброї, металу й інших заборонених для вивезення предметів здійснюється органами внутрішніх справ.

При здійсненні митного огляду ручної поклажі і багажу при необхідності запрошуються співробітники органів ветеринарного і фітосанітарного контролю. Їхня присутність обов'язкова в тому разі, якщо перевозиться продукція тваринного і рослинного походження.

При прибутті в Україну в комплекс контролю входять:

- прикордонний контроль;
- одержання багажу і вантажу;

— митний контроль разом з фітосанітарними і ветеринарними службами.

Питання взаємодії всіх органів державного контролю, що беруть участь у прикордонному оформленні і контролі, координуються безпосередньо начальниками митниці та охорони митного кордону.

Товарні поїзди і перевезені ними вантажі, так само, як і інші товари і транспортні засоби, що вивозяться за межі України, а також при ввезенні на її територію підлягають обов'язковому митному контролю відповідно до заявленого режиму (імпорту чи експорту). При здійсненні митного огляду переміщуваних через митний кордон України вантажів за вимогою митних органів залізниця зобов'язана пред'явити їм товари і транспортні засоби для огляду і забезпечити виконання необхідних операцій (зняття і розкриття контейнерів, розвантаження товарів, розчеплення вагонів). При огляді рефрижераторних секцій, а також інших вагонів, у яких є приміщення для супровідних осіб, провадиться й їх огляд. З метою виявлення заборонених до вивезення чи ввезення товарів чи ввезення та вивезення товарів, які мають кількісні обмеження, перевіряються всі приміщення транспортних засобів, у тому числі й технологічні.

5.3 Митне оформлення вантажів

Метою митного оформлення є засвідчення відомостей, одержаних під час митного контролю товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, та оформлення результатів такого контролю, а також статистичного обліку ввезення на митну територію України, вивезення за її межі і транзиту через її територію товарів і транспортних засобів. Митне оформлення здійснюється посадовими особами митного органу.

Операції митного оформлення, порядок їх здійснення, а також форми митних декларацій та інших документів, що застосовуються під час митного оформлення товарів і транспортних засобів, визначаються Кабінетом Міністрів України.

Місце і час здійснення митного оформлення

Митне оформлення здійснюється в місцях розташування відповідних підрозділів митних органів протягом часу, що його встановлюють митні органи за погодженням з органами, уповноваженими здійснювати види контролю, зазначені у статті 27 цього Кодексу.

Відповідно до міжнародних договорів, укладених в установленому законом порядку, митне оформлення у пунктах пропуску через митний кордон України може здійснюватися цілодобово.

Митне оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України резидентами (крім громадян), крім випадків переміщення товарів і транспортних засобів через територію України у режимі транзиту, здійснюється митними органами, у зонах діяльності яких розташовані ці резиденти. У випадках, визначених Кабінетом Міністрів України, митне оформлення в іншому митному органі може здійснюватися за письмовим погодженням між цим митним органом і митним органом, у зоні діяльності якого розташований відповідний резидент.

Місце здійснення митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України нерезидентами (крім громадян), визначається Кабінетом Міністрів України.

Митне оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через територію України у режимі транзиту, здійснюється митним органом за місцем ввезення цих товарів і транспортних засобів на митну територію України.

Товари, які при ввезенні на митну територію України були оформлені у режим митного складу, у подальшому можуть бути переоформлені у режим транзиту митним органом за місцем розташування митного ліцензійного складу, на якому зберігаються зазначені товари.

Спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи можуть визначатися ділянки території з комплексом будівель, споруд, інженерно-технічних засобів та комунікацій, необхідних для здійснення митного контролю та оформлення товарів і транспортних засобів,

що переміщуються через митний кордон України, - вантажні митні комплекси, автопорти, автотермінали. Вантажний митний комплекс, автопорт, автотермінал можуть входити до митної служби України як спеціалізована митна організація або належати на праві власності юридичній особі - резиденту, зареєстрованій як суб'єкт підприємницької діяльності. Відкриття вантажних митних комплексів, автопортів, автотерміналів суб'єктами підприємницької діяльності здійснюється за погодженням із спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи. Вимоги, яким повинен відповідати вантажний митний комплекс, автопорт, автотермінал, визначаються Кабінетом Міністрів України.

Митне оформлення товарів і транспортних засобів, які вивозяться за межі митної території України громадянами, може здійснюватися у будь-якому митному органі на всій митній території України.

Митне оформлення товарів (крім тих, що переміщуються у несупроводжуваному багажі, а також автомобілів), які ввозяться на митну територію України громадянами, здійснюється у пунктах пропуску через митний кордон України.

Митне оформлення товарів, які ввозяться на митну територію України громадянами у несупроводжуваному багажі, здійснюється митними органами за місцем проживання або тимчасового перебування зазначених громадян.

Місця здійснення митного оформлення автомобілів, які ввозяться на митну територію України громадянами, визначаються спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи.

На прохання осіб, що переміщують через митний кордон України товари і транспортні засоби, митне оформлення може здійснюватися поза місцем розташування митних органів, а також поза робочим часом, встановленим для митних органів, на умовах, визначених цим Кодексом.

За митне оформлення товарів і транспортних засобів поза місцем розташування митних органів або поза робочим часом, встановленим для митних органів, митними органами із зацікавлених осіб справляється плата в порядку та у розмірах, установлених Кабінетом Міністрів України. Розмір такої плати не

може перевищувати вартості фактичних витрат митних органів на вчинення зазначених дій.

За рішенням спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади в галузі митної справи митне оформлення товарів окремих видів може здійснюватися у спеціально визначених для цього митних органах.

Початок митного оформлення

Митне оформлення розпочинається після подання митному органу митної декларації, а також усіх необхідних для здійснення митного контролю та оформлення документів відомостей щодо товарів і транспортних засобів, які підлягають митному оформленню.

Засвідчення митним органом прийняття товарів, транспортних засобів та документів на них до митного контролю та митного оформлення здійснюється шляхом проставлення відповідних відміток на митній декларації та товаросупровідних документах.

Присутність декларантів під час митного оформлення

Декларанти можуть бути присутніми під час митного оформлення товарів і транспортних засобів, які пред'являються ними для такого оформлення.

У разі застосування заходів, передбачених статтями 55 і 56 цього Кодексу, а також на вимогу митного органу присутність декларантів під час митного оформлення є обов'язковою.

Митне оформлення військових транспортних засобів та військової техніки

Військова техніка, укомплектована повністю військовою командою, та бойові повітряні судна, а також військові кораблі, судна забезпечення Військово-Морських сил, які перетинають митний кордон України, підлягають митному оформленню. Порядок такого оформлення встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Митне оформлення військової техніки, військових кораблів (суден), бойових та військово-транспортних повітряних суден іноземних держав здійснюється митним органом за участю представників центрального органу виконавчої влади з питань оборони.

Взяття проб та зразків товарів

З метою здійснення митного контролю та митного оформлення товарів митним органом за вмотивованим письмовим розпорядженням керівника відповідного митного органу або його заступника можуть братися проби та зразки зазначених товарів для дослідження (аналізу, експертизи). Оплата проведення дослідження (аналізу, експертизи) товарів здійснюється за рахунок коштів Державного бюджету України.

Проби та зразки товарів, що перебувають під митним контролем, з дозволу митного органу можуть братися також декларантами та відповідними органами державного контролю.

Проби та зразки товарів беруться у мінімальній кількості, що забезпечує можливість проведення їх дослідження (аналізу, експертизи) за нормативами, затвердженими спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи.

Про взяття проб та зразків товарів, що перебувають під митним контролем, складається акт за формою, встановленою спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи.

Декларанти мають право бути присутніми під час взяття проб та зразків товарів посадовими особами митного органу та інших органів державного контролю. Взяття проб та зразків товарів, що перебувають під митним контролем, іншими органами державного контролю, а також декларантами здійснюється у присутності посадових осіб митних органів. Декларанти зобов'язані сприяти посадовим особам митних органів під час взяття проб та зразків товарів і здійснювати за свій рахунок вантажні та інші необхідні операції.

Окрема митна декларація на проби та зразки товарів не подається за умови, що відомості про них будуть наведені в митній декларації, яка подається щодо всіх товарів, які переміщуються через митний кордон України.

Декларанти мають право ознайомлюватися з результатами проведеного дослідження (аналізу, експертизи) взятих проб та зразків товарів та отримувати копії результатів досліджень (аналізів, експертиз).

Митні органи мають бути ознайомлені з результатами проведених досліджень (аналізу, експертизи) проб та зразків товарів, що перебувають під митним контролем, взятих іншими органами державного контролю, а також декларантами. Митним органам також повинні надаватися копії результатів таких досліджень (аналізів, експертиз).

Митні органи не відшкодовують витрат, понесених декларантом в результаті взяття проб та зразків товарів, що перебувають під митним контролем. Витрати на проведення дослідження (аналізу, експертизи) проб та зразків товарів, понесені митними органами та митними лабораторіями, особою, яка має повноваження щодо таких товарів, не відшкодовуються, крім випадків, коли таке дослідження (аналіз, експертиза) проводиться з ініціативи зазначеної особи.

Порядок взяття проб та зразків товарів, строк проведення їх дослідження (аналізу, експертизи), а також розпорядження ними встановлюються Кабінетом Міністрів України.

Подання митним органам актів, складених підприємствами

Підприємства, що переміщують товари через митний кордон України, в присутності посадової особи митного органу складають акти про невідповідність товарів відомостям, зазначеним у необхідних для здійснення митного контролю документах, про пошкодження товарів чи їх упаковки або маркування. Зазначені акти подаються відповідним митним органам.

Форма акта встановлюється спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи.

Мова документів, які подаються для здійснення митного контролю та митного оформлення

Документи, необхідні для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України при здійсненні зовнішньоекономічних операцій, подаються митному органу українською мовою, офіційною мовою митних союзів, членом яких є Україна, або іншою іноземною мовою, яка є поширеною у світі. Якщо оригінали таких документів складені іншою мовою,

декларант має забезпечити їх переклад українською мовою за власний рахунок.

Строки митного оформлення

Митне оформлення здійснюється митним органом, як правило, протягом однієї доби з часу пред'явлення товарів і транспортних засобів, що підлягають митному оформленню, подання митної декларації та всіх необхідних документів і відомостей.

Митне оформлення вважається завершеним після виконання митним органом митних процедур, визначених ним на підставі цього Кодексу відповідно до заявленого митного режиму.

Спрощений порядок митного оформлення деяких видів товарів

У разі переміщення через митний кордон України товарів, необхідних для подолання наслідків стихійного лиха, аварій, катастроф, епідемій, а також живих тварин, органів та інших анатомічних матеріалів людини для потреб трансплантації, товарів, що мають обмежений строк чи особливий режим зберігання, радіоактивних матеріалів, фото-, аудіо- і відеоматеріалів для засобів масової інформації, товарів міжнародної технічної та гуманітарної допомоги, товарів, що слідує за процедурою МДП, їх митне оформлення здійснюється першочергово у спрощеному порядку.

Умови застосування спрощеного порядку митного оформлення визначаються Кабінетом Міністрів України.

Обов'язки митного органу щодо роз'яснення вимог, виконання яких забезпечує можливість митного оформлення

У разі відмови у митному оформленні та пропуску через митний кордон України товарів і транспортних засобів митний орган зобов'язаний видавати зацікавленим особам письмове повідомлення із зазначенням причин відмови та вичерпним роз'ясненням вимог, виконання яких забезпечує можливість митного оформлення та пропуску цих товарів і транспортних засобів через митний кордон України.

Митне оформлення товарів, транспортних засобів та окремих номерних вузлів до них при їх увезенні на митну територію України здійснюється в повному обсязі лише після сплати мита, податку на додану вартість, митних зборів і в

установлених законодавством випадках акцизного збору, якщо такі товари, транспортні засоби та окремі номерні вузли до них підлягають оподаткуванню. Відстрочення чи розстрочення їх сплати чинним законодавством не передбачено.

Митне оформлення товарів, що ввозяться підприємствами з іноземними інвестиціями, здійснюється без застосування податкового векселя.

Список літератури

1 Должанський І.З. Конкурентоспроможність підприємств: Навч. посібник. – К.: ЦУЛ, 2007. – 360 с.

2 Долішній М. Україна – ЄС, перспективи регіональної інтеграції // Вісник Тернопільської академії народного господарства: Спец. випуск. – Тернопіль, 2008. – 136-142 с.

3 Костюченко Л.М. Транспортні коридори — це шлях до європейської інтеграції // Автошляховик України. - К.: Міністерство транспорту України, Укравтодор, 2008. - № 3. – 2-4 с.

4 Полунєєва Ю.В. Конкурентоспроможність: країна, регіон, підприємство / Рада конкурентоспроможності України. – К.: ЛАТ & К, 2006. – 176 с.

5 Шумрай Д.О. Яновській Т.Г. Дорошенко М.В. Зеркалов Д.В. Управління залізничним транспортом: У 4 кн. Кн. 2 Перевезення. Тарифи: Навч. посібник / за ред. Д.В. Зеркалова. – К.: Основа, 2004. – 280 с.

