

**А. М. Пасічник**, доктор фізико-математичних наук, професор, член-кореспондент Транспортної академії наук України, професор кафедри транспортних систем та технологій Академії митної служби України  
**С. С. Кравчук**, старший викладач кафедри транспортних систем та технологій Академії митної служби України  
**І. Ю. Леснікова**, доцент кафедри транспортних систем та технологій Академії митної служби України

### УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЧНИХ ОПЕРАЦІЙ ТА МИТНИХ ПРОЦЕДУР В МИТНИЦІ ПРИЗНАЧЕННЯ

*У праці досліджено технологію виконання митних процедур у митниці призначення (відправлення) з вантажами, що переміщуються залізничним транспортом, та запропоновано шляхи їх удосконалення за рахунок створення ДП “УВК” на базі найбільш вантажонапружених та розвинених вантажних станцій у зоні діяльності митниці.*

*In the work there is analyzed the technology of carrying out the customs procedures in the customs of destination (departure) relating to the freight transferred by railway transport. Also there are offered the ways of their improvement by means of creation the government enterprise “Ukrainian Cargo Complex” on the bases of the most heavy-traffic and developed freight terminals inside the customs area.*

**Ключові слова.** Митні технології, ДП “Український вантажний комплекс”, експортно-імпорتنний вантажопотік, вантажні станції.

**Вступ.** У зв’язку з інтеграцією транспортної системи України в європейські структури питання спрощення та удосконалення митних процедур і підвищення ефективності митного контролю та митного оформлення експортно-імпортного вантажопотоку набуває особливої актуальності. Розв’язання зазначених проблем передбачає подальше удосконалення транспортних технологій та їх узгодження з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями [1, 2].

© А. М. Пасічник, С. С. Кравчук, І. Ю. Леснікова, 2009

Залізниця – це базова галузь економіки України, яка являє собою найважливіший елемент транспортної системи. Пріоритетним для Укрзалізниці є розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів на території України, який базується на таких принципах: модернізація інфраструктури; удосконалення транспортно-митних технологій; організація прискореного просування вантажопотоків зовнішньоторговельних і транзитних вантажів за рахунок концентрації та маршрутизації; поліпшення взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах, розвиток інтермодальних систем міжнародних перевезень; створення єдиного інформаційного поля для перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів, експедиторів, органів державного контролю [3].

Особливе місце в розробці та реалізації зазначених положень належить митницям, одним з основних напрямків роботи яких є розробка та удосконалення технології митного оформлення і контролю вантажів, що переміщуються залізничним транспортом. У зв’язку зі вступом України до СОТ імпорتنі та експортні формальності й документація мають бути максимально скорочені та спрощені.

**Постановка завдання.** У даній праці основні завдання – це дослідження технології виконання митних процедур у митниці призначення (відправлення) з вантажами, що переміщуються залізничним транспортом, і виявлення шляхів прискорення їх виконання.

Для досягнення зазначеної мети за 2007 р. проаналізовано послідовність і час виконання митних процедур у Дніпропетровській митниці з вантажами, що переміщуються залізничним транспортом.

#### Режим Ім-40

Кількість ВМД, оформлених у режим Ім-40, становила 33 % від загальної кількості декларацій. Інтервали часу на митне оформлення в режим Ім-40 згідно зі статистичним аналізом наведено в табл. 1. 5 з 987 декларацій було виключено зі статистики, тому що вони мали аномально більші відхилення за часом.

Таблица 1

#### Часові інтервали на митне оформлення в режим Ім-40

Операція	Максимальне значення, хв	Мінімальне значення, хв	Середнє значення, хв
Митне оформлення	1705	14	248

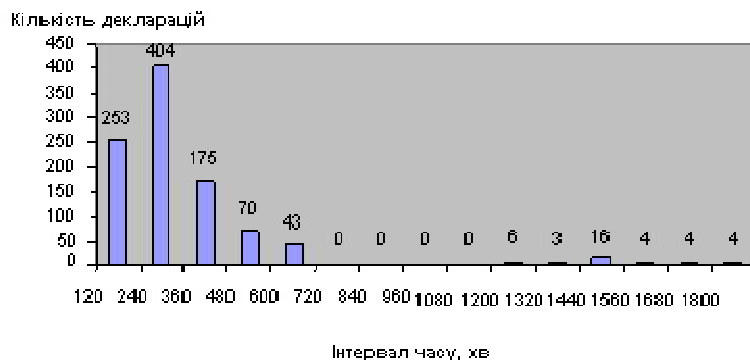


Рис. 1. Гістограма інтервалів часу на митне оформлення в режим Ім-40

**Режим Ек-10**

Кількість ВМД, оформлених у режим Ек-10, становила 66 % від загальної кількості декларацій. Інтервали часу на митне оформлення в режим Ек-10 згідно зі статистичним аналізом наведено в табл. 2.

Таблиця 2

**Часові інтервали на митне оформлення в режим Ек-10**

Операція	Максимальне значення, хв	Мінімальне значення, хв	Середнє значення, хв
Митне оформлення	521	0	115

**Кількість декларацій**

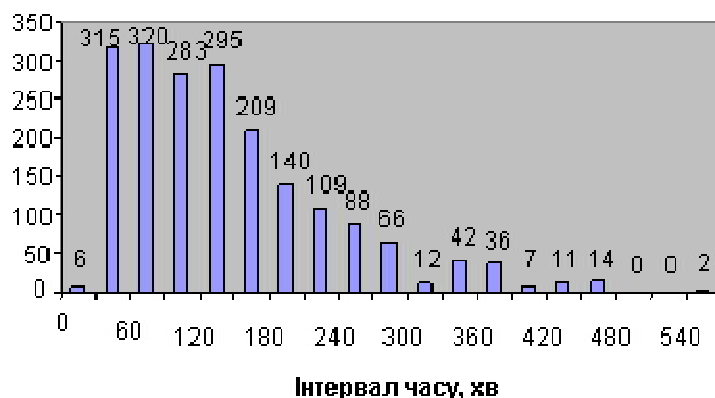


Рис. 2. Гістограма інтервалів часу на митне оформлення в режим Ек-10

Тривалість митного контролю та оформлення товарів і транспортних засобів безпосередньо впливає на швидкість товарообігу і тому має принципове значення для митних органів, учасників ЗЕД, перевізників та інших зацікавлених осіб. Чим менше витрачається часу на митне оформлення, тим менші витрати учасника ЗЕД і перевізника, тим вища ефективність зовнішньоторговельних операцій за інших рівних умов.

Слід зазначити, що час на забезпечення митного оформлення можна поділити на продуктивний та непродуктивний. Під продуктивним слід розуміти час безпосередньо на виконання конкретних технологічних операцій, а до непродуктивного зарахувати час на таке:

- доставку інспектора митниці на станцію призначення та повернення його в митницю для завершення митного оформлення вантажу;
- очікування на проведення митного огляду на станції призначення через несвоєчасну підготовку вагонів;
- витрачений час унаслідок неповної або помилкової інформації заявленої уповноваженою на декларування особою.

Тому з метою скорочення часу на митне оформлення та контроль доцільно, у першу чергу, скорочувати час на непродуктивні технологічні операції в процесі митного оформлення.

Послідовність виконання технологічних операцій та митних процедур у митниці призначення з вантажами, що переміщуються залізничним транспортом, зазначено в наказі Дніпровської регіональної митниці та Дніпропетровської дирекції залізничних перевезень Придніпровської залізниці № 485/419 від 13.08.2004 “Порядок взаємодії Дніпровської регіональної митниці та Дніпропетровської дирекції залізничних перевезень Придніпровської залізниці під час переміщення через митний кордон товарів (вантажів) залізничними вантажними поїздами”, а також у технологічному процесі роботи вантажної станції Дніпропетровськ – Ліски Придніпровської залізниці.

У ході роботи проаналізовано кореспонденцію даних експортно-імпортного вантажопотоку Дніпропетровської митниці з даними станції Дніпропетровськ – Ліски. Слід зазначити, що простої вагонів під митним контролем значно перевищують саму процедуру митного оформлення, відповідні дані наведено в табл. 3.

Таблиця 3

### Показники простою вагонів під час виконання митних процедур

Показник	Тривалість, хв
Середній час на митне оформлення (дані Дніпропетровської митниці)	140,50
Середній час перебування вагона під митним контролем на станції призначення (дані станції Дніпропетровськ – Ліски)	2 645,25

Розбіжності в часі пояснюються такими причинами:

- 1) відсутність чіткої координації та планування роботи ланки “вантажовласник (уповноважена особа) – перевізник – митні та інші контролюючі органи”;
- 2) територіальна розмежованість і недосконала технологія взаємодії контролюючих органів, що ускладнює можливість спільного та паралельного виконання митних процедур;
- 3) завчасне виконання терміну доставки вантажу в митницю призначення, але своєчасне подання документів (за відсутності зацікавленості почати митне оформлення раніше), що викликає непродуктивні простої транспортних засобів.

Установлена на даний час чинними нормативними документами послідовність виконання технологічних операцій та митних процедур у Дніпропетровській митниці з вантажами, що переміщуються залізничним транспортом, може бути подана у вигляді технологічного графіка (рис. 3).

Спираючись на систему бюджетного фінансування та керуючись митною політикою країни, митні органи повинні проводити роботу з удосконалення взаємодії вантажовласників (уповноважених осіб), перевізників, інших контролюючих органів під час виконання митних процедур з метою мінімізації витрат часу та ресурсів суб'єктів ЗЕД. Для досягнення зазначеної мети Кабінет Міністрів України прийняв розпорядження про створення державного підприємства “Український вантажний комплекс” (ДП “УВК”) із зарахуванням його до сфери управління Держмитслужби для оперування зазначеними процедурами. Таке рішення обумовлено необхідністю відокремити функції пунктів пропуску від безпосереднього розмитнення товарів. Упровадження запропонованої технології передбачає, що пункти пропуску здійснюватимуть контроль документів на товар на кордоні й відповідності товару цим документам, а сама процедура митного оформлення відбуватиметься поза пунктами пропуску, на спеціальних вантажних комплексах (СВК), які входитимуть у структуру ДП “УВК” у митницях призначення. Митне оформлення буде головною функцією нового держпідприємства, що дозволить упорядкувати роботу пунктів пропуску і знизити їх завантаженість.

**Результати дослідження.** У рамках науково-дослідної теми “Оптимізація транспортно-митних технологій і процедур забезпечення перевезень вантажів”, яка виконується на кафедрі транспортних систем та технологій АМСУ і входить до Багатогалузевої науково-технічної програми розвитку Державної митної служби України на 2006–2010 рр., та з урахуванням проаналізованих даних пропонується створення ДП “УВК” на базі найбільш вантажонапружених та розвинених вантажних станцій у зоні діяльності митниці [3, 4, 5]. Це дозволить:

1. Створити сприятливі умови праці всім суб'єктам, котрі беруть участь у виконанні митних процедур, за рахунок оптимізації їх концентрованого місцезнаходження, що дасть можливість ефективно планувати і своєчасно координувати їх дії та приведе до прискорення процедур митного контролю й оформлення товарів і транспортних засобів, скорочення простою транспортних засобів.

2. Поєднати експортно-імпортні вантажопотоки автомобільного та залізничного транспорту, враховуючи зручне розташування вантажних станцій у межах міста, їх технічний розвиток (наявність складських та офісних приміщень, вантажної техніки та ін.).

На основі аналізу існуючої технологічної схеми рис. 3 та з урахуванням реалізації оптимального розміщення і відповідної координації роботи митних та інших контролюючих органів, суб'єктів, що беруть участь у виконанні митних процедур, пропонується певні технологічні операції та митні процедури в митниці призначення виконувати одночасно. Для даного випадку технологічний графік виконання операцій наведено на рис. 4.

Крім того, на зазначених об'єктах необхідно розвивати митно-брокерські та банківські послуги, організовувати консигнаційну торговельну діяльність, технічне обслуговування автотранспорту, обслуговування техперсоналу та водіїв, створити належні умови для їх ефективної роботи.

Запропоновані рішення з удосконалення технологічних операцій та митних процедур в митниці призначення наближають транспортну систему України до високих європейських стандартів, що висуваються до сучасної транспортно-митної інфраструктури, а саме:

- часовий інтервал між строком прийняття вантажів та відправленням вагонів, а також між прибуттям і готовністю вагонів до вивантаження не має перевищувати 1 год;
- час простою автотранспортних засобів, що забезпечують завезення-вивезення вантажних одиниць на термінал, не має перевищувати 20 хв;
- розташування терміналу має обиратись таким чином, щоб до нього був швидкий та легкий доступ автодорогами від відправників та одержувачів вантажу, а в межах залізничної мережі він мав надійний зв'язок з магістральними залізничними лініями.

**Висновки.** У праці досліджено технологію виконання митних процедур у митниці призначення (відправлення) з вантажами, що переміщуються залізничним транспортом. Виявлено, що простої вагонів під митним контролем значно перевищують саму процедуру митного оформлення, головними причинами чого є відсутність чіткої координації та планування роботи ланки "вантажовласник (уповноважена особа) – перевізник – контролюючі органи"; територіальна розмежованість і недосконала технологія взаємодії контролюючих органів, що ускладнює можливість спільного та паралельного виконання митних процедур; завчасне виконанням терміну доставки вантажу в митницю призначення, але своєчасне подання документів (за відсутності зацікавленості почати митне оформлення раніше), що викликає непродуктивні простої транспортних засобів.

№ з/п	Операція (процедура)	Час на виконання, хв														Виконавець																						
1	2	3														4																						
1	Технічні операції з приймання вагонів на станцію. Передача документів на вантаж у товарну контору станції	15–20																																				Працівник станції призначення
2	Проставляння відбитків календарного штампеля станції призначення на примірниках накладної у разі надходження вантажу. Інформування станцією митниці та вантажоодержувача про надходження вантажу	15–20																																				Працівник станції призначення
3	Видача документів представниками станції вантажоодержувачеві (уповноваженій особі)	10–15																																				Працівник станції

Продовження

1	2	3														4
---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---



	станцією митниці та вантажоодержувача про надходження вантажу. Передача документів у митницю																				
3	Перевірка наявності та комплектності документів у митниці. Проставляння відбитка штампа "ПМК"	10–15																			Інспектор митниці
4	Проведення спільного огляду	20–40																			Комп-лексна оглядова бригада
5	Проведення інших видів державного контролю	20–40																			Інші служби державного контролю
6	Митне оформлення	20–40																			Інспектор митниці

Продовження

1	2	3																			4
7	Одержання вантажу на станції	20–40																			Вантажовласник, уповноважена особа
	Загальний час	120–215																			

Рис. 4. Графік виконання технологічних операцій та митних процедур у митниці призначення з вантажами, що переміщуються залізничним транспортом з урахуванням концентрації та координації роботи

Запропоновано шляхи вдосконалення митних процедур і технологічних операцій за рахунок створення ДП "УВК" на базі найбільш вантажонапружених та розвинених вантажних станцій у зоні діяльності митниці. Це дозволить створити сприятливі умови праці всім суб'єктам, що беруть участь у ЗЕД, дасть можливість ефективного планування і своєчасної координації їх дій і приведе до прискорення процедур митного контролю та оформлення товарів і транспортних засобів та скорочення простою транспортних засобів; поєднає експортно-імпортні вантажопотоки автомобільного та залізничного транспорту, враховуючи зручне розташування вантажних станцій у межах міста, їх технічний розвиток (наявність складських та офісних приміщень, вантажної техніки тощо); сприятиме розвитку митно-брокерських та банківських послуг, консигнаційній торговельній діяльності; забезпечить зручне обслуговування автотранспорту і водіїв; наблизить транспортну систему України до високих європейських стандартів, що висуваються до сучасної транспортно-митної інфраструктури.

#### Література

- Пасічник А. М. Вантажний митний комплекс як структурний елемент транспортно-логістичного центру [Текст] / А. М. Пасічник, С. С. Кравчук, І. Ю. Леснікова // Вісник АМСУ. – 2007. – № 4. – С. 75–79.
- Пасічник А. М. Аналіз сучасного стану та проблеми переробки експортно-імпортного вантажопотоку [Текст] : тези доповідей 67 Міжнародної науково-практичної конференції "Проблеми та

перспективи розвитку залізничного транспорту” ДНУЗТ / А. М. Пасічник, Г. І. Музикіна, С. С. Кравчук. – Дніпропетровськ, 2007. – С. 146–147.

3. Пасічник А. М. Розвиток транспортно-митної інфраструктури в рамках логістичного центру [Текст] : тези доповідей ІV Міжнародної науково-практичної конференції “Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології” ДЕДУТ / А. М. Пасічник, С. С. Кравчук, І. Ю. Леснікова. – К., 2008. – С. 153–154.

4. Звіт з науково-дослідної роботи “Оптимізація транспортно-митних технологій і процедур забезпечення перевезень вантажів – АЛТАІР І/07” [Текст]. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2007. – 155 с.

5. Розпорядження КМУ від 17 квітня 2008 р. № 622-р. “Про утворення державного підприємства “Український вантажний комплекс” [Текст].