



НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УРАЇНИ

Факультет (ННІ) Механіко-технологічний

УДК 656.073.7

ПОГОДЖЕНО

Декан факультету (Директор ННІ)

Механіко-технологічного

(назва факультету (ННІ))

Братішко В.В

(підпис)

(ПІБ)

“ ” 2024 р.

ДОПУСКАЄТЬСЯ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

Транспортних технологій та засобів в

АПК

(назва кафедри)

Савченко Л.А.

(підпис)

(ПІБ)

“ ” 2024 р.

МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

на тему Розробка раціональної організації митних процедур при

перевезенні небезпечних вантажів у міжнародному сполученні

Спеціальність 275 «Транспортні технології (за видами)»

(код і назва)

Освітня програма Транспортні технології (на автомобільному транспорті)

(назва)

Орієнтація освітньої програми освітньо-професійна

(освітньо-професійна або освітньо-наукова)

Керівник магістерської роботи

д.т.н., професор

Прокудін Г.С.

Виконав

Хижняк О.О.

КИЇВ – 2024



**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УРАЇНИ**

Факультет (ННІ) _____ Механіко-технологічний _____

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри Транспортних технологій
та засобів в АПК

к.т.н., доцент _____ Савченко Л.А.
(науковий ступінь, вчене звання) (підпис) (ПІБ)

ЗАВДАННЯ

ДО ВИКОНАННЯ МАГІСТЕРСЬКОЇ РОБОТИ СТУДЕНТУ

Хижняка Олексія Олеговича

(прізвище, ім'я, по батькові)

Спеціальність 275 «Транспортні технології (за видами)»
(код і назва)

Освітня програма Транспортні технології (на автомобільному транспорті)
(назва)

Орієнтація освітньої програми освітньо-професійна
(освітньо-професійна або освітньо-наукова)

Тема магістерської роботи Розробка раціональної організації митних процедур
при перевезенні небезпечних вантажів у міжнародному сполученні

затверджена наказом ректора НУБіП України від “8” січня 2024 р. № 24 «С»

Термін подання завершеної роботи на кафедру 30 жовтня 2024 р.
(число, місяць, рік)

Вихідні дані до магістерської роботи

1. Показники діяльності ТзОВ «СОТА». Вартість основних фондів.

2. Митний класифікатор вантажів. Номенклатура небезпечних вантажів.

3. ДОПОГ. Вартість основних фондів.

4. Статті, збірників наукових праць т журналів, довідники, посібники та
інтернет-ресурси за обраною темою.

Перелік питань, що підлягають дослідженню:

1. Аналіз сучасного стану та тенденції розвитку галузі міжнародних
вантажних перевезень та митного контролю.

2. Характеристика процесу перевезення небезпечних вантажів (на прикладі
ТзОВ “СОТА”).

3. Удосконалення процесу перевезень небезпечних вантажів у міжнародному
сполученні.

4. Ефективність науково-дослідницьких рішень.

Дата видачі завдання «01» вересня 2024 р.

Керівник магістерської роботи _____ Прокудін Г.С.
(підпис) (прізвище та ініціали)

Завдання прийняв до виконання _____ Хижняк О.О.
(підпис) (прізвище та ініціали студента)

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна робота магістра на тему «Розробка раціональної організації митних процедур при перевезенні небезпечних вантажів у міжнародному сполученні» складається із вступу, чотирьох розділів та висновків, викладених на 102 сторінках, містить 12 рисунків, 12 таблиць, 42 формули та перелік посилань з 31 джерел.

Метою магістерської роботи є зниження собівартості імпортованого скрапленого газу в Україну за рахунок вибору оптимальних технологій та раціонального митного режиму при транспортуванні його на заданих маршрутах автомобільним транспортом.

Об'єктом дослідження магістерської роботи є транспортний процес перевезення небезпечних рідин у великовагових цистернах..

Предметом дослідження магістерської роботи є вплив вибраних транспортних засобів, конфігурації маршруту, виду упаковки, підготовленості персоналу та інших організаційних чинників на параметри транспортного процесу.

Гіпотеза магістерської роботи: собівартість доставки небезпечних речовин залежить від вибраного транспортного засобу, обґрунтування маршруту і застосованого митного режиму.

Для досягнення мети було вирішені такі основні задачі:

1. Проаналізувати діяльність і перспективи підприємства-імпортера небезпечних вантажів
2. Дослідити властивості вантажу на прикладі зрідженого природного газу.
3. Вибрати необхідний рухомий склад, маршрут та технологію транспортування.
4. Вибрати митний режим доставки зрідженого природного газу.
5. Дати техніко-економічну оцінку науковим дослідженням.

Магістерська робота складеться з вступу, 4 розділів, а саме: перший розділ – аналіз сучасного стану та тенденції розвитку галузі міжнародних вантажних перевезень та митного контролю; другий розділ – характеристика процесу перевезення небезпечних вантажів (на прикладі ТзОВ “СОТА”); третій розділ – удосконалення процесу перевезень небезпечних вантажів У міжнародному сполученні; четвертий розділ – ефективність науково-дослідницьких рішень, висновків.

Ключові слова: МИТНІ ПРОЦЕДУРИ, РАЦІОНАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ, ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, НЕБЕЗПЕЧНІ ВАНТАЖІ, МИТНИЙ КОНТРОЛЬ.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1 АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА МИТНОГО КОНТРОЛЮ.....	7
1.1 Сутність та систематизація митних режимів при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності	7
1.2 Класифікація митних режимів.....	133
1.3 Моделі вибору митних режимів	18
1.4 Аналіз нового Митного кодексу.....	21
1.5 Стан і перспективи розвитку міжнародних автомобільних перевезень небезпечних вантажів в Україні	25
1.6 Оформлення попередніх митних декларацій	26
1.7 Законодавство щодо перевезення небезпечних вантажів.....	27
1.8 Аналіз тенденцій імпорту скрапленого природного газу	29
1.9 Висновки до розділу 1	35
РОЗДІЛ 2 ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЦЕСУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ (НА ПРИКЛАДІ ТЗОВ “СОТА”)	37
2.1 Аналіз діяльності підприємства – місця проходження переддипломної практики	37
2.2 Характеристика рухомого складу, який використовується на міжнародних перевезеннях	40
2.3 Характеристика скрапленого природного газу як вантажу	42
2.4 Здійснення попереднього документального контролю посадовою особою митного органу	49
2.5 Висновки до розділу 2	52
РОЗДІЛ 3 УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ.....	53
3.1 Розроблення технології та вибір технічних засобів для перевезення	53
3.2 Маршрутизація перевезень	58

	5
3.3 Маркірування небезпечних вантажів.....	61
3.4 Процес митного оформлення.....	64
3.5 Митна документація	74
3.6 Аналіз роботи пункту пропуску при виконанні міжнародних перевезень вантажів.....	78
3.7 Обґрунтування вибору сучасних технічних засобів митного контролю для впровадження на пункті пропуску	83
3.8 Розрахунок плану з експлуатації рухомого складу на маршруті Надвірна-Кельн	87
3.9 Обґрунтування вибору митного режиму	88
3.10 Висновки до розділу 3	92
РОЗДІЛ 4 ЕФЕКТИВНІСТЬ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЦЬКИХ РІШЕНЬ	93
4.1. Розрахунок прямих витрат	93
4.2. Фінансові результати.....	96
4.3. Висновки до розділу 4	98
ВИСНОВКИ.....	99
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ.....	100

ВСТУП

Зовнішньоекономічна діяльність, насамперед зовнішня торгівля, неможливі без переміщення через митний кордон країни юридичними і фізичними особами товарів і транспортних засобів. При такому переміщенні товари і транспортні засоби підлягають митному оформленню і митному контролю в порядку і на умовах, що визначені у Митному кодексі України та інших нормативних актах.

Митне оформлення є одним з ключових аспектів здійснення зовнішньоекономічної діяльності. Його метою 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 статистичний облік ввезення на митну територію України, вивезення за її межі і транзиту через її територію товарів і транспортних засобів.

Відповідно до ст.1 Митного кодексу в чинній редакції, митне оформлення визначено як виконання митним органом дій (процедур), які пов'язані із закріпленням результатів митного контролю товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України і мають юридичне значення для подальшого використання цих товарів і транспортних засобів. У той же час митне оформлення можна розглядати як обов'язок осіб, що переміщують товари, пройти певну процедуру, як послідовні дії митних органів щодо легалізації переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон.

Отже, знання процедури та правил митного оформлення є важливим як для посадових осіб митних органів, так і для фізичних та юридичних осіб, діяльність яких пов'язана, наприклад, з міжнародною торгівлею, міжнародними перевезеннями та іншими напрямками зовнішньоекономічної діяльності. Це вимагає від працівників таких підприємств та організацій знань та розуміння особливостей митних режимів, тарифного і нетарифного регулювання, митної документації та законодавства. У зв'язку з цим тема даної магістерської роботи є актуальною.

РОЗДІЛ 1

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА МИТНОГО КОНТРОЛЮ

1.1 Сутність та систематизація митних режимів при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності

Закономірністю розвитку зовнішньої торгівлі є не тільки тенденція до стійкого зростання обсягів світової торгівлі, але й до розширення загального спектра різнобічних форм здійснення зовнішньоторговельних операцій. Перехід від таких звичних форм, як експорт або імпорт товарів, до широкого використання нових форм (угоди на компенсаційній основі, франчайзинг, зустрічні закупівлі, угоди типу "світч", "офсет") є особливістю розвитку міжнародних економічних відносин на сучасному етапі функціонування світової системи господарювання. Дана тенденція значно ускладнює процедуру митного врегулювання зовнішньоторговельних зв'язків, тому з метою забезпечення диференційованого підходу до переміщення предметів через митний кордон законодавством України передбачено відповідно до світової практики деталізовану класифікацію видів митних режимів.

Слід зазначити, що кількість класифікованих митних режимів не є закінченою. Залежно від потреби кожна країна може застосовувати й інші митні режими при регулюванні зовнішньоекономічних відносин.

Під митним режимом розуміють установлену (залежно від характеру та мети переміщення предмета через митний кордон України) сукупність положень або митних процедур, що застосовуються до цих предметів. Дана сукупність положень визначає правовий статус товару та транспортних засобів, що переміщуються через митну територію держави або по ній для митного оформлення.

Під системою митних процедур розуміють здійснення контролю за дотриманням порядку переміщення товарів, речей, майна та інших предметів, огляд предметів, оформлення митних документів, накладання митного забезпечення, перевірка правильності заповнення вантажної митної декларації, нарахування сум, що підлягають сплаті, передача статистичних даних в органи Держстатистики України та інші дії, що здійснюються митними органами України з метою виконання законодавства щодо митної справи.

При цьому митні процедури, які здійснюються під час митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, якими переміщуються громадяни та товари через митний кордон України, мають уніфікований характер, тобто 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 актами в частині застосування санкцій та обмежень у торгівлі з окремими країнами.

Митні режими виконують такі функції:

- встановлюють порядок переміщення товару через митний кордон країни залежно від призначення товару;
- визначають умови перебування на/поза митною територією;
- встановлюють рамки, в яких може використовуватись товар;
- регламентують права та обов'язки особи, що переміщує товар;
- визначають вимоги до товару, який розміщується у даний конкретний режим.

Таким чином, запровадження митних режимів обумовлено в першу чергу необхідністю надання переміщенню товарів та транспортних засобів певного статусу з метою недопущення їх хаотичного ввезення та вивезення, а також з метою забезпечення можливості здійснення митного контролю. Крім цього, застосування митних режимів дає можливість залежно від мети, терміну ввезення чи вивезення товарів або інших обставин застосовувати до

них різні заходи правового регулювання, що дозволяє повніше враховувати потреби та інтереси суб'єктів ЗЕД для розвитку зовнішньоторговельного обміну.

Згідно з ст. 186 Митного кодексу України при декларуванні товарів та майна декларант самостійно обирає митний режим, у якому він здійснює ввезення товарів чи майна на митну територію України, і вказує його у вантажній митній декларації. При цьому митний режим для кожного конкретного товару визначається насамперед його призначенням. Цей режим передбачає обов'язкове виконання низки митних формальностей, у тому числі пов'язаних з митними платежами.

Кожний митний режим, в якому перебуває на митній території України товар, має свої особливості, але загальним є правило, що за суворе дотримання режиму несе відповідальність власник товару. Він повинен своєчасно повідомити митний орган, в якому він акредитований чи який визначив, документально оформив конкретний митний режим, щодо змін, які він сам бажає зробити або які відбулися з його товаром усупереч його бажанням (лихо, непереборна сила пошкодила або знищила товар).

Зміни митного режиму ґрунтуються на економічних відносинах — за перебуванням під митним контролем і різними митними режимами встановлено різні розміри і види митних податків та зборів. Зміна митного режиму допускається за умови виконання всіх належних процедур щодо заявленого режиму, дотримання вимог законодавства щодо тарифних і нетарифних заходів регулювання та подання митному органу для здійснення митного контролю та митного оформлення відповідних документів, що підтверджують заявлений режим.

На нашу думку, митні режими доцільно класифікувати на п'ять груп. До першої варто віднести режими, які використовуються при здійсненні основного обсягу зовнішньоторговельних операцій, що пов'язані з проданими українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності товарами до інших країн і закупівлею товарів для потреб вітчизняного

виробника. Це експорт, реекспорт, тимчасовий ввіз (вивіз), імпорт (випуск у (для) вільний обіг), реімпорт.

До другої групи варто включити митні режими, за притаманною тільки митному режиму ознакою є специфіка його об'єкта - правовідносини щодо встановлення порядку переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон. Митний режим розглядається більшістю правознавців як один із видів адміністративно-правового режиму, який знаходить своє відбиття в наукових працях Д.М. Бахраха, О.П. Альохіна, Ю.М. Козлова, К.К. Сандровського, Ю.О. Тихомирова, С.В. Ківалова, О.М. Козиріна, М.І. Матузова, О.В. Малька та інших учених. У юридичній літературі, присвяченій митним режимам, розглядаються, як правило, тільки деякі його особливості, властиві митним режимам. Наприклад, О.М. Козирін стверджує, що за допомогою митного режиму визначаються: порядок переміщення товару через митний кордон; умови його знаходження на митній території чи поза нею; права й обов'язки користувача (бенефіціара) митного режиму; додаткові вимоги до товару й до статуту особи, яка переміщує товар, та ін. Ю.О. Тихомиров до елементів загального митного режиму відносить: заходи економічної політики, тобто адміністративний вплив на ввезення й вивезення товарів шляхом встановлення заборони й обмежень, що передбачає ліцензування, квотування й застосування інших адміністративних важелів регулювання економічних процесів; митне оформлення; митні платежі; митний контроль; правила використання й розпорядження митними товарами і транспортними засобами. С.В. Ківалов зробив висновок про те, що сукупність правил, що встановлюють митний режим, визначається нормами міжнародних угод, правовими нормами національного законодавства й нормами з технічним змістом, які регулюють права й обов'язки осіб у зв'язку з переміщенням товарів та інших предметів через митний кордон.

Визначення поняття «митний режим», його видів, порядку їх застосування є однією з найважливіших новел нового МКУ. В Митному кодексі України 1991 р. не роз'яснювалося поняття «митний режим», не

наводився їх перелік (лише в розділі IV вказувався загальний порядок стосовно пропуску через митний кордон України товарів та інших предметів).

В науковій літературі категорія «митний режим» вживається в значенні загального та спеціального митних режимів. Загальний митний режим розуміється як постійний загальнодержавний режим, який встановлює засади порядку переміщення через митний кордон України товарів і транспортних засобів.

Слід зазначити, що «загальний митний режим» є лише науковою категорією, оскільки чинне законодавство України не містить такого поняття.

Використовуючи як критерій класифікації обсяг процедур митного контролю, що змінюється залежно від об'єктів та суб'єктів - користувачів митного режиму, О. Нападистий поділяє загальний митний режим на звичайний (передбачає загальні правила переміщення товарів через митний кордон України й поширюється на всю митну територію України); особливий (пільговий), яким передбачається можливість звільнення від окремих форм митного контролю (ввезені дипломатичними представництвами інших держав на митну територію України товари для службового користування, звільняються від митного огляду), і посилений митний режим (використовується для захисту національного культурного надбання відповідно до Закону України «Про ввезення (вивезення) та повернення культурних цінностей» від 21 вересня 1999 р.).

Звичайний митний режим передбачає встановлені законодавством України загальні правила переміщення товарів і транспортних засобів через митну територію України (діють на всій митній території України), до яких можна застосувати всі засоби митного контролю.

Порядок розміщення товарів у конкретному митному режимі свідчить про те, що кожний митний режим має свою внутрішню структуру, яка є складною, що й обумовлює різні характеристики, підходи при його

дослідженні. Таким чином, вирішення цього завдання ще потребує свого вираження.

До прийняття нового МК України не знаходила відбиття в українському законодавстві й Міжнародна конвенція про спрощення й гармонізацію митних процедур (1974 р.) - так звана Кіотська конвенція. У 1999 р. Радою Всесвітньої митної організації вона була змінена з метою модернізації митних процедур для їх ефективного використання у XXI ст. Ця Конвенція не використовувалась, хоча й проте була врахована в новому МК, орієнтованому на міжнародні норми і стандарти. Ось чому прийняття нового МК України - це важливий крок на шляху приєднання України до зміненої Кіотської конвенції. Він відповідає сучасному розвитку митного законодавства, орієнтованому на міжнародні норми і стандарти, які саме й забезпечують ділову стабільність і дієвість світової торгівлі.

О. Нападистий, зазначив, що при визначенні поняття "митний режим" насамперед необхідно відобразити найважливіші положення, які становлять зміст цього поняття. На його думку, це а) сукупність правил, що застосовуються митними органами (залежать від заявленої мети переміщення товарів фізичними чи юридичними особами через митний кордон), і б) сукупність правил, що регулюють безпосередньо сам порядок переміщення товарів і застосування до них митних процедур. Він запропонував при правовому забезпеченні митного режиму виходити з того, що спочатку необхідно на законодавчому рівні закріпити визначення загального митного режиму, а вже потім на його підставі вирізняти інші види митних режимів залежно від об'єкта митного контролю у сфері торговельного, неторговельного обороту й цілей переміщення цього об'єкта через митний кордон. Є також роботи, в яких елементи митного режиму розглядаються в контексті теорії митного контролю, митного оформлення та ін.

Можна погодитися з думкою О.М. Козиріна про зміст митного режиму, до якого він відносить:

а) умови митного режиму – обставини, які обумовлюють можливість розміщення під нього товарів та транспортних засобів;

б) вимоги -- дії, під час виконання яких є можливість завершити митний режим;

в) обмеження -- прями або непрямі заборони здійснення з ними деяких дій.

Отже, більшість вчених вважають, що митний режим є видом адміністративно правового режиму, а тому має свої особливості. Новий Митний кодекс значно розширив коло дозволених до використання режимів, хоча й не ліквідував наявності численних прогалин і не дозволив повною мірою застосовувати окремі митні режими. Прийняті на розвиток Кодексу підзаконні акти (постанови Кабінету Міністрів, відомчі акти митної служби та ін.) не створили комплексного правового регулювання для кожного режиму визначеного в МК України

1.2 Класифікація митних режимів

Для глибшого розуміння змісту категорії «митний режим» необхідно звернутися до наявної в літературі класифікації митних режимів.

М.М. Салогор поділяє митні режими за такими критеріями:

1) жорсткість впливу на економічні відносини (звичайний, який передбачає загальні правила переміщення товарів, транспортних засобів та інших предметів через митний кордон України; пільговий, що передбачає звільнення від окремих форм митного контролю - особистому оглядові не підлягають народні депутати України при переміщенні через митний кордон України; посилений, який використовується для захисту, наприклад культурного надбання України); 2) за ознакою об'єкта (наприклад, режими транспортних засобів, режими валют і валютних цінностей, товарів тощо).

Класифікацію за ознакою об'єкта можна деталізувати й виокремити, наприклад, особливі режими переміщення через митний кордон України нафти, нафтопродуктів, газів тощо.

3) обсяг прав та обов'язків іноземних суб'єктів господарської діяльності порівняно з суб'єктами господарської діяльності України та територія застосування.

Відповідно до мети переміщення товарів через митний кордон України ст. 185 МКУ запроваджуються такі види митного режиму:

1) імпорт; 2) реімпорт; 3) експорт; 4) реекспорт; 5) транзит; 6) тимчасове ввезення (вивезення); 7) митний склад; 8) спеціальна митна зона; 9) магазин безмитної торгівлі; 10) переробка на митній території України; 11) переробка за межами митної території України; 12) знищення або руйнування; 13) відмова па користь держави.

Незважаючи на суттєві відмінності, у митних режимів є багато спільного, їх можна поділити на три основні групи.

До першої групи належать митні режими: «імпорт» «експорт», «реімпорт», «реекспорт», «спеціальна митна зона», що передбачають перехід права власності на товари в процесі здійснення зовнішньоекономічних операцій і мають завершений характер.

До другої групи можна віднести митні режими, що застосовуються в межах надання певних послуг у процесі зовнішньоекономічної діяльності й допускають використання товарів тільки за визначеною метою й дотриманням обмежень, установлених законодавством України («митний склад» - зберігання товарів під митним контролем; «магазин безмитної торгівлі» - зберігання товарів і торгівля ними у пунктах пропуску через митний кордон; «транзит» - перевезення товарів під митним контролем територією України; «тимчасове ввезення» - переміщення товарів для проведення виставок).

До цієї ж групи входять митні режими: «переробка на митній території України», «переробка поза митною територією України».

До третьої групи належать митні режими знищення або руйнування, відмови на користь держави і реімпорту (за певних умов), які застосовуються у разі припинення зовнішньоекономічних операцій через неефективність або неможливість здійснення подальших дій з товарами на внутрішньому ринку (наприклад через відсутність необхідних документів, втрату товарами споживчої якості).

Класифікація за професором Гребельником:

1. Режим основного обсягу зовнішніх операцій (Імпорт, Експорт, Реімпорт, Реекспорт, Тимчасове ввезення/вивезення)
2. Режими відповідно до яких можна надавати послуги (МБТ, МС)
3. Режими переробки (Переробка поза/на митній території України)
4. Режими припинення операцій у сфері митно-тарифних відносин (Знищення або руйнування, Відмова на користь держави)
5. Спеціальні режими (Транзит, Спеціальна митна зона).

Запропонована кількість класифікацій митних режимів дасть змогу повніше розкрити і внутрішню побудову, і специфіку врегулювання й застосування дозволяючих або недозволяючих дій, і використання заходів економічної політики й умов сплати митних платежів, і класифікацію відповідальності за митними режимами (табл. 1.1).

Від виду митного режиму залежать заходи тарифного та нетарифного регулювання, внутрішні податки, які в деяких випадках можна віднести до нетарифних заходів, а в інших – ні (збори за використання доріг). При формуванні кожного митного режиму закладаються обмежувальні та стимулюючі заходи, тобто певні умови, які дозволяють стимулювати деякі корисні для держави види діяльності.

Так, створення сприятливих умов у рамках режиму транзиту дозволить поліпшити використання транзитного потенціалу України, сприятиме підвищенню надходжень від податків щодо користування дорогами, трубопроводами тощо.

Таблиця 1.1 – Митні режими

Найменування	Стаття Митного кодексу	Суть митного режиму
1	2	3
Імпорт	188	Митний режим, у відповідності з яким товари ввозяться на митну територію України для вільного використання без обмежень терміну їх перебування на даній території та можуть бути використані без будь-яких митних обмежень
Реімпорт	190	Митний режим, у відповідності з яким товари, які походять з України та вивезені за межі митної території України відповідно з митним режимом експорту, не пізніше встановленого законодавством терміну ввозяться на митну територію України для вільного обігу на даній території
Експорт	194	Митний режим, у відповідності з яким товари вивозяться за межі митної території України для вільного обігу без обов'язків щодо їх повернення на цю територію та без встановлення умов їх використання за межами митної території України
Реекспорт	196	Митний режим, у відповідності з яким товари, що походять з інших країн, не пізніше встановленого законодавством терміну з моменту повернення на митну територію України вивозяться з цієї території в режимі експорту
Транзит	200	Митний режим, у відповідності з яким товари та транспортні засоби переміщуються під митним контролем поміж двома митними органами чи в межах зони діяльності одного митного органу без будь-якого використання митних товарів та транспортних засобів на митній території України
Тимчасове ввезення	204	Митний режим, у відповідності з яким товари можуть ввозитися на митну територію України чи вивозитися за межі цієї території з обов'язковим наступним поверненням даних товарів без будь-яких змін, крім природного зношення чи втрат при нормальних умовах транспортування
Митний склад	212	Митний режим, у відповідності з яким ввезенні за межі митної території України товари зберігаються під митним контролем без утримання податків та зборів і без застосування до них заходів нетарифного регулювання чи інших обмежень у період зберігання та товари, які вивозяться за межі митної території України, зберігаються під митним контролем після митного оформлення митним органом до фактичного їх вивезення за межі митної території України
Спеціальна митна зона	217	Митний режим, у відповідності з яким до товарів, які ввозяться на територію відповідних спеціальних (вільних) економічних зон із-за меж митної території України, не вживаються заходи тарифного та нетарифного регулювання, коли інше не передбачено законом

Продовження таблиці 1.1

1	2	3
Магазин безмитної торгівлі	225	Митний режим, у відповідності до якого товари, які не призначені для споживання на митній території України, знаходяться та реалізуються під митним контролем у пунктах пропуску на митній території України, відкритих для міжнародного повідомлення, інших зонах митного контролю, які визначені митними органами України, без утримання мита, податків, установлених на експорт та імпорт таких товарів, та без застосування заходів нетарифного регулювання
Переробка на митній території України	229	Митний режим, у відповідності з яким ввезені на митну територію України товари, які походять з інших країн, підлягають у встановленому законодавством порядку переробці без застосування до них заходів нетарифного регулювання, за умови вивозу за межі митної території України продуктів переробки у відповідності з митним режимом експорту
Переробка за межами митної території України	237	Митний режим, у відповідності з яким товари, які знаходяться у вільному обігу на митній території України, вивозяться без застосування заходів тарифного та нетарифного регулювання з метою їх переробки за межами митної території України з наступним поверненням в Україну
Знищення чи руйнування	243	Митний режим, у відповідності з яким товари, ввезені на митну територію України, знищуються під митним контролем чи приводяться у стан, який включає їх використання, без утримання податків, які встановлені на імпорт, також без застосування заходів нетарифного регулювання до знищених чи зруйнованих товарів
Відмова на користь держави	246	Митний режим, у відповідності з яким власник відмовляється від товару, який знаходиться під митним контролем, без будь яких умов на свою користь. У режимі відмови на користь держави на товари не нараховуються та не утримуються податки чи збори, а також не застосовуються заходи нетарифного регулювання

Перше, що треба зазначити про митний режим, це те, що його обирає самостійно суб'єкт зовнішньоекономічної діяльності. Але при виборі режиму він повинен надати певне обґрунтування щодо доцільності вибору даного режиму. У передбаченому законодавством випадку декларант може його змінити та замінити на інший. Так, декларант, який при ввозі товарів не має необхідних дозвільних документів, може перевести товар із митного режиму імпорту на режим митний склад. На вибір митного режиму також впливає характер зовнішньоекономічної операції, на підставі якої переміщуються товари, мета та шляхи переміщення товарів через митний кордон України, економічна доцільність вибору режиму, платоспроможність контрагента, перспективи використання товарів.

1.3 Моделі вибору митних режимів

Цілі підприємців, які займаються зовнішньоекономічною діяльністю, спрямовані на оптимізацію митного оподаткування в напрямі його зменшення, зниження нетарифних бар'єрів, збільшення швидкості митного контролю та оформлення. У раціонально обґрунтованій моделі взаємовідносин держави та підприємця є формування такого регуляторного митного режиму, при якому підприємець буде задоволений сприятливими умовами щодо реалізації всіх митних режимів, та держава при цьому найкращим чином задовольняє свої економічні інтереси. Тобто існує баланс ідеальних взаємовідносин між підприємцем та державою, за межами якого як держава, так і підприємець не задовольняють частину свого інтересу. Держава, формуючи свою митну політику, може відстоювати свої економічні інтереси шляхом конструювання відповідних стану економіки митних режимів. Уряд може вводити додаткові зміни до змісту митних режимів, їх склад та механізм використання, вводити нові режими з метою захисту своїх інтересів. Але при цьому треба враховувати й інтереси суб'єктів, які при збільшенні податкового навантаження або введенні нових обмежень можуть знаходити нові шляхи оптимізації своєї діяльності, а саме знаходити шляхи ухилення від податків або їх зменшення. Для розробки оптимальної структури митних режимів та механізму їх реалізації в першу чергу треба дати єдине визначення митного режиму, яке буде відповідати вимогам до нього. Митний режим – це норми, встановлені законодавством України щодо питань митної справи, які визначають порядок переміщення товарів через митний кордон України та обсяг митних процедур, які здійснюються при цьому залежно від мети переміщення. Тобто ключовими елементами режиму в даному визначенні є митні процедури, які здійснюються відповідно з нормами законодавства залежно від мети переміщення.

Мета переміщення обґрунтована в зовнішньоекономічних контрактах, та при виборі митного режиму декларант повинен надати інформацію з низки питань:

1. Чи відповідає напрямок та мета переміщення товарів обраному режиму?
2. Чи виконані умови, передбачені для обраного режиму?
3. Чи враховані обмеження, передбачені для митного режиму, під яким перебуває товар?
4. Чи є товари об'єктом митного контролю?
5. Чи виконані в установлених режимах заходи митно-тарифного регулювання та нетарифного регулювання?
6. Чи отриманий у встановленому випадку дозвіл митного органу на застосування даного режиму?
7. Чи сплачені податки та збори згідно з обраним режимом?
8. Чи існують документи, які підтверджують право на застосування обраного режиму ?

Механізм реалізації митного режиму включає певні процедури митного контролю та оформлення, тарифні й нетарифні заходи, які можуть бути як стимулюючими, так і обмежувальними, та митний пост-аудит. Метою переміщення товарів, яка є підставою для обрання режиму, може бути демонстрація товарів на виставках в Україні, ввезення товарів для вільного використання чи з метою транзиту. Вона визначається виходячи з документів, які супроводжують вантаж та наявність контракту. Порядок переміщення являє собою комплекс положень, установлених державою для забезпечення фактичного контролю за переміщенням товарів через митний кордон України з метою дотримання державних заборон щодо такого переміщення. Тобто порядок установлюється з метою дотримання державою своїх економічних інтересів та безпеки життєдіяльності, охорони навколишнього середовища, захисту історичної та культурної спадщини населення, інтелектуальної власності та інших інтересів держави. При

розгляді порядку переміщення товарів необхідно також урахувати державні обмеження відносно переміщення окремих товарів через митний кордон. Обмеження на ввезення чи вивезення товарів можуть бути встановлені в інтересах економічної політики держави, виконання міжнародних договорів, захисту внутрішнього споживчого ринку. Пропуск таких товарів через митний кордон України можливий на підставі дозвільних документів державних органів, які виконують відповідні контрольні функції. Порядок переміщення передбачає також місце та час перетинання митного кордону, перелік товарів, переміщення яких заборонено чи обмежено, встановлення інших відповідних контрольних функцій. У межах режимів закладені також певні стимули щодо ввезення чи вивезення товарів, які обумовлені також інтересами держави щодо формування позитивного сальдо платіжного балансу в напрямі стимулювання експорту чи розвитку експортного потенціалу (використання режиму спеціальна митна зона), глобалізаційними процесами та налагодженням взаємовигідних відносин із деякими країнами. Відповідно до Митного кодексу Європейського Союзу (МКЄС) митний режим звучить як «customs procedure» – митні процедури. Але фактично це і є митні режими, під які товари можуть бути розміщені відповідно до кодексу: імпорт, експорт, спеціальні режими. У даному випадку йдеться про спрощення митних процедур у межах режимів та їх кількості. В офіційному перекладі Міністерства юстиції України термін «митні процедури» перекладається як режими (табл.1.1).

Слід зазначити, що механізм дії ЄС ґрунтується на європейських співтовариствах, наприклад, Європейському Співтоваристві з атомної енергії, спільній зовнішній політиці та політиці безпеки, а також співпраці у сфері судочинства та внутрішніх справ. Основний напрям регулювання зовнішньоекономічної співпраці пов'язаний саме зі спільною зовнішньою політикою та політикою безпеки. А. Мостовий стверджує, що сучасне європейське право сформовано на підставі нормативного доробку держав,

які є членами ЄС, і, що є важливим, на підставі норм міжнародного митного права. ЄС є учасником великої кількості міжнародних конвенцій та договорів з митних питань.

1.4 Аналіз нового Митного кодексу

Новий митний кодекс складається з 200 статей, які об'єднані в дев'ять глав, глави у свою чергу поділені на підрозділи:

1. Загальні положення;
2. Елементи, на підставі яких нараховуються митні податки з імпорту і експорту, а також застосування інших інструментів щодо міжнародного товарообігу;
3. Митний борг і забезпечення;
4. Ввезення товарів на митну територію ЄС;
5. Загальні норми щодо митного статусу і митного режиму;
6. Допущення до вільного обігу, а також звільнення від сплати податків при імпорті;
7. Спеціальні митні режими;
8. Вивезення товарів з митної території ЄС;
9. Заключні положення.

Основним завданням оновленого МКЄС є визначення правил і процедур, які застосовуються до товарів, що ввозяться або вивозяться з території ЄС. У першому розділі визначено основні завдання і цілі митної адміністрації. Варто зазначити, що в новому митному кодексі було обмежено повноваження держав-учасниць ЄС у прийнятті нормативних актів з митних питань тільки до сфери митного контролю. Другий розділ складається з норм, що врегульовують стосунки у сфері застосування методів визначення країни походження товарів, які відповідають ст. 3 угоди у справі визначення методів походження, підписаної в Маракеші в 1994 р. У третьому розділі модифіковано і спрощено норми митного боргу. Такі зміни

впроваджено з урахуванням норм Конвенції Кіото. Четвертий розділ передбачає зміни, пов'язані із засобами забезпечення безпеки у випадку виникнення ризику. При цьому зменшення ймовірності появи ризику пов'язується в першу чергу із запровадженням нових технологій в обміні інформацією між митними органами, зокрема система контролю імпорту (ICS), а також використання спільних порталів і пунктів комплексного обслуговування. У даному розділі чітко врегульовані питання щодо обов'язків особи, відповідальної за повідомлення митних органів про прибуття товарів і пред'явлення їх для контролю. Розділ, який стосується митних режимів, зазнав найбільш суттєвих змін. Основні зміни стосувалися визнання електронного декларування товарів як основної форми декларування. Документи, що повинні бути надані разом із декларацією, будуть також подаватися в електронному вигляді. Тобто створюється система «централізованого митного оформлення». Для всіх митних режимів передбачено спеціальні норми: забезпечення, застосування, затвердження, використання товарів.

Від вибору митного режиму залежить податкове навантаження та ступінь нетарифного впливу (табл. 1.2).

Для деяких режимів взагалі не використовуються заходи митно-тарифного регулювання. До цих режимів відносяться митний склад, експорт, транзит, реімпорт при певних умовах, спеціальна митна зона, магазин безмитної торгівлі.

При обранні режиму слід також урахувати, що законодавство України передбачає випадки обов'язкового обрання конкретного режиму. Так, сировина, яка ввозиться для переробки, повинна бути розміщена під митний режим переробки на митній території України, що і є підставою для здійснення операцій, які пов'язані з переробкою такої сировини.

Таблиця 1.2 – Перелік заходів митно-тарифного регулювання пов'язані з економічним станом країни

Режим	Митно-тарифне регулювання	Нетарифне регулювання
Імпорт	Митно-тарифне регулювання формується та використовується на підставі міжнародних домовленостей за критерієм стимулів та обмежень, ключовими елементами для визначення митно-тарифного навантаження є код товарів, країна походження, митна вартість	Використовується у відкритій формі, якщо це відповідає міжнародним домовленостям, та у скритій з метою захисту вітчизняного ринку
Реімпорт	Мито при підтвердженні країни походження Україною не утримується, податок на додану вартість, акцизний збір утримуються	Використовується згідно з міжнародними домовленостями
Експорт	Мито утримується з певної групи товарів (металобрухт, насіння соняшникове та деякі види олійних культур, жива худоба тощо), податок на додану вартість та акцизний збір не утримується	Використовується згідно з міжнародними домовленостями та у скритій формі з метою захисту вітчизняного ринку від вивозу сировини
Реекспорт	Мито утримується, акциз та податок на додану вартість не утримуються. Відповідно до міжнародних домовленостей мито може іноді не сплачуватися	Не використовується (крім установлених випадків)
Транзит	Митні податки за підсумками використання даного режиму не утримуються, але існує застава у розмірі податків	Не застосовується
Тимчасове ввезення (вивезення)	Встановлено повне звільнення від сплати мита, акцизу, податку на додану вартість для товарів, які можуть бути розміщені в даний режим, але існує застава як гарантія	Не використовується, крім певних термінових обмежень для деяких видів зовнішньоекономічних операцій, контролю Державної служби експортного контролю, фітосанітарного, ветеринарного та інших видів контролю
Митний склад	Не використовується	Не використовується, але існують певні заборони щодо використання даного режиму
Спеціальна митна зона	Даний режим на території України не використовується. При використанні даного режиму мито не утримується	Не використовується, але існують певні заборони щодо використання даного режиму
Магазин безмитної торгівлі	Мито, податок на додану вартість, акциз не утримуються	Не використовується, але існують певні заборони щодо використання даного режиму (санітарно-епідеміологічний, ветеринарний, фітосанітарний, радіологічний, екологічний та інші види контролю)

Продовження таблиці 1.2

1	2	3
Переробка на митній території України	Митно-тарифне регулювання не передбачено, але передбачена видача контрагентом векселя як гарантія вивозу продукції	Не використовується
Переробка за межами митної території України	Не застосовується	Не застосовується
Знищення чи руйнування	Не використовується	Не використовується, але існують певні заборони щодо використання даного режиму
Відмова на користь держави	Не використовується	Не використовується, але існують певні заборони щодо використання даного режиму

Застосування митного режиму переробки за межами митної території України до давальницької сировини замовника, який вивозить її з України для переробки в готовий виріб, є також обов'язковою умовою. У механізмі реалізації митних режимів передбачається необхідність отримання окремих дозволів митних органів для реалізації таких режимів, як: тимчасове ввезення (вивезення); переробка на митній території України; переробка за межами митної території України; знищення та руйнування; відмова на користь держави. Основною причиною виникнення необхідності надання таких дозволів є: складність міжнародної практики застосування митних режимів, яка враховує складність та специфіку проведення окремих операцій.

Для вдосконалення механізму реалізації митних режимів доцільно їх класифікувати залежно від їх ролі в зовнішньоекономічній діяльності на режими, які впливають на сальдо торговельного балансу, глобалізаційні, режими, використання яких обумовлено необхідністю розвитку національної економіки. При цьому останні включають ті режими, які необхідні для економічного розвитку певної країни. Вони використовуються для захисту вітчизняного товаровиробника та розвитку необхідних державі галузей економіки, секторів бізнесу, захисту певних верств населення.

1.5 Стан і перспективи розвитку міжнародних автомобільних перевезень небезпечних вантажів в Україні

Один з найбільш важких в плані організації вид транспортування – перевезення небезпечних вантажів у танках-цистернах (рис. 1.1). На сьогоднішній день під класифікацію ADR (загальноприйняте світове позначення небезпечних вантажів) відноситься більше 3 тисяч видів вантажів, при цьому їх кількість постійно збільшується.

До небезпечних відносять предмети і речовини, порушення правил перевезення, зберігання, вивантаження і навантаження яких може стати причиною пожежі або вибуху, псування або руйнування транспортних засобів, спорудженні та будівель, а також викликати загибель, отруєння, опіки, опромінення і інший негативний вплив на людей, тваринний світ та навколишнє середовище.



Рисунок 1.1 – Танк-цистерна для перевезення небезпечних вантажів

Митне оформлення небезпечних вантажів вимагає особливого підходу, адже митні органи всіх країн приділяють особливу увагу перевірці таких вантажів:

- перш за все, ретельно перевіряється порядок перевезення і відповідність упаковки. Вона повинна забезпечувати повну безпеку перевезення небезпечних вантажів, виключаючи нанесення ними шкоди

- перевіряється правильність нанесення маркування – вона повинна бути розміщена на видному місці, бути розбірливою і виготовлена з довговічних зносостійких матеріалів;

- на упаковку в суворо визначених місцях повинні бути нанесені знаки безпеки таким чином, щоб вони були добре помітні при транспортуванні і будь-якому розміщенні вантажу на транспортному засобі;

- транспорт, що виконує перевезення, повинен мати спеціальний сертифікат на транспортування небезпечного вантажу;

- маршрут руху повинен бути узгоджений з місцевими органами дорожньої поліції, а при необхідності – організовано супровід.

Особливу увагу митницею приділяється повноті та правильності оформлення супровідних документів. Адже потрібно дотримуватися не тільки вимог митного законодавства, а й положень, які регулюють правила перевезення небезпечних вантажів. Будь-яка неточність може обернутися тривалими затримками, при цьому доведеться оплачувати зберігання вантажу, поміщеного на тимчасовий склад.

Складнощі з митним оформленням небезпечних вантажів можуть бути викликані тим, що не на всіх митних пунктах є умови для перевірки. При необхідності, ми може бути організована доставка вантажу під митним контролем до необхідного місця, де буде проведене митне очищення вантажу.

1.6 Оформлення попередніх митних декларацій

Удосконалення оформлення попередніх митних декларацій Комітет з питань митної справи Громадської ради ініціюють оформлення попередніх митних декларацій безпосередньо після їх прийняття (Пропозиції щодо внесення змін до Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа, затвердженого наказом Мінфіну від

30 травня 2012 року №631) Етап проходження: розроблено пропозиції Відповідно до чинного порядку оформлення попередніх митних декларацій ІМ40ЕА, прийняття рішень про необхідність проведення митного огляду або необхідність подання додаткових документів приймається протягом 4 годин після виїзду автомобілю з вантажем з пункту пропуску. Це правило означає, що вантажні машини простоюють в очікуванні рішення, що означає додаткові витрати. Натомість пропонується змінити порядок оформлення попередніх митних декларацій таким чином, щоб дозволити випуск автомобіля безпосередньо після прийняття декларації. У разі впровадження запропонованих змін декларант заздалегідь буде знати про необхідність подання додаткових документів, водії не будуть створювати затори та витрачати час на простої, учасники транспортно-експедиційного процесу та співробітники митниці будуть мати чіткі інструкції від автоматизованої системи аналізу та управління ризиками щодо здійснення митних формальностей. В свою чергу, новий порядок позитивно вплине на прискорення вантажообігу.

Мінінфраструктури та МВС хочуть встановити Порядок перевірки цистерн для перевезення небезпечних вантажів. Порядок визначає процедуру проведення перевірки та маркування вагонів-цистерн, автоцистерн, знімних цистерн, контейнерів-цистерн, переносних цистерн, знімних кузовів-цистерн, що використовуються для перевезення рідких, порошкоподібних та гранульованих небезпечних вантажів автомобільним, залізничним, морським та річковим транспортом (Проект наказу Мінінфраструктури та МВС "Про затвердження Порядку перевірки цистерн для перевезення небезпечних вантажів").

1.7 Законодавство щодо перевезення небезпечних вантажів

Перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом здійснюється відповідно до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє

перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ), а також вимог законів України від 06.07.2000 № 1644-III „Про перевезення небезпечних вантажів" (зі змінами) і від 05.07.2001 № 2344-III „Про автомобільний транспорт" (зі змінами), Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом Міністерства внутрішніх справ України від 26.07.2004 № 822 „Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів" (зі змінами).

Документальний контроль за дотриманням правил перевезень небезпечних вантажів здійснюється посадовою особою митного органу шляхом перевірки наявності у перевізника:

Свідоцтва про допущення транспортного засобу до перевезення визначених небезпечних вантажів, а також строку дії свідоцтва, відповідності даних про власника та реєстраційний номер транспортного засобу, визначених у цьому свідоцтві, даним у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу.

Свідоцтва про підготовку водія транспортного засобу, що перевозить небезпечні вантажі, а також строку дії свідоцтва, відповідності даних про водія транспортного засобу даним у свідоцтві про підготовку водія.

Інструкції на випадок аварії або надзвичайної ситуації.

Спеціальних знаків на транспортному засобі.

Транспортні засоби, якими перевозяться небезпечні вантажі, перевіряються на відповідність вимогам екологічної безпеки для автомобільного транспортного засобу: використання спеціалізованого автомобіля або автомобіля загального призначення, що пристосований для перевезення небезпечних вантажів; наявність інформаційних таблиць, на яких позначено знак безпеки, серійний номер ООН і код екстрених заходів (спереду і ззаду), а для іноземних перевізників – наявність інформаційних таблиць міжнародного зразка; наявність вогнегасника згідно з вимогами постанови Кабінету Міністрів України від 08.10.1997 №1128 „Про забезпечення транспортних засобів первинними засобами пожежогасіння";

кузов типу „фургон” обов'язково повинен мати замковий пристрій, що забезпечує замикання дверей кузова й дозволяє їх опломбувати; брезент, яким вкритий транспортний засіб, повинен бути водонепроникний та виготовлений з вогнетривкого матеріалу або просочений вогнетривкою речовиною.

За позитивними результатами здійснення цього виду контролю посадова особа митного органу проставляє відбиток штампа „Під митним контролем” на оригіналах ксерокопіях наданих перевізником дозволу та свідоцтв, зазначає в них своє прізвище, ім'я, по-батькові та засвідчує їх своїм підписом. Ці ксерокопії документів залишаються в справах митного органу разом з документами, що слугували підставою для пропуску транспортного засобу через митний кордон України.

1.8 Аналіз тенденцій імпорту скрапленого природнього газу

Споживання скрапленого вуглеводневого газу (LPG) в Україні впевнено зростає п'ятий рік поспіль. За результатами 2022 р. ринок LPG збільшився на 7,5% — майже до 1,6 млн т, у січні — березні 2022 р. — ще на 9,2%.

Характерною рисою українського ринку скрапленого газу є високе споживання LPG в якості моторного палива. Зараз на автогаз у структурі ринку припадає 90%. Решта, близько 10%, розподіляється між нафтохімічним, комунально-побутовим, сільськогосподарським, промисловим секторами. Багато в чому каталізатором розвитку українського автогазового ринку була криза 2014 р., коли LPG став не лише екологічною, а й передовсім економічною альтернативою дорогому бензину. Наприклад, у 2014-2017 рр. споживання скрапленого газу, головним чином — як моторного палива, в Україні збільшилося на 67%.

За даними Світової асоціації скрапленого газу, зараз Україна входить до Топ-10 найбільших країн — споживачів LPG в якості моторного палива і

до Топ-5 за кількістю автомобільного транспорту з газобалонним обладнанням (ГБО).

Згідно з дослідженням консалтингової компанії UPECO, річні обсяги споживання скрапленого газу в якості моторного палива в Україні складають близько 1,48 млн т. У перерахунку на літри розміри вітчизняного автогазового ринку вражають — 2,8 млрд л. Для роздрібної реалізації світлих нафтопродуктів 2018 р. став знаковим, оскільки скраплений газ вийшов на перше місце за обсягами в літрах. За підрахунками UPECO, на заправках продажі LPG складають вже 40%, бензину — близько 34%, дизпалива — 26%. Вже ні в кого не викликає сумнівів, що в “паливному кошику” пропан-бутан зайняв чільну позицію, тому не дивно, що майже всі бензинові ріелтори активно взялися за розвиток LPG-напрямку й навіть обігнали газовиків.

Торік автогаз залишався економічною альтернативою бензином, оскільки ціни на бензин на заправках сприяли збільшенню кількості автотранспорту з ГБО. За звітний період вартість установки ГБО була на рівні \$500, що дозволяло автомобілістам “відбити” інвестиції протягом декількох місяців.

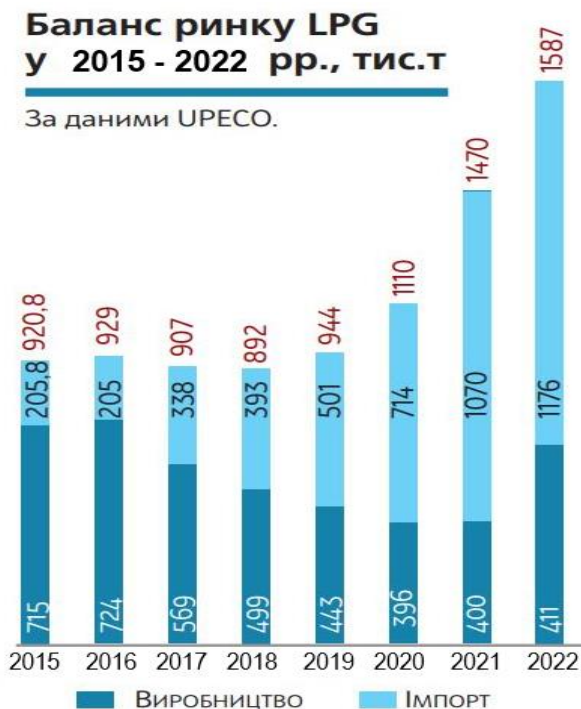


Рисунок 1.2 – Баланс ринку зрідженого газу

Середня вартість скрапленого газу на українських заправках 2022 р. становила 12,11 грн./л (€0,41). У порівнянні з показником 2016 р. вона підвищилася на 21,7%, однак інфляція та подорожчання інших нафтопродуктів, зокрема бензину, нівелювали зростання. У підсумку співвідношення між бензином А-95 і LPG залишалось на користь останнього. Як результат, ціна газу складала 48% вартості бензину А-95 і 53% — дизпалива.

Втім, торік ринок газу пережив найсерйознішу кризу в своїй історії. На тлі обмежень на поставки LPG з Росії в другій половині серпня — вересні ціни досягли рекордних показників у 16,0-17,0 грн./л (66% ціни 95-го бензину). Благо колапс тривав недовго і його вдалося подолати завдяки як диверсифікації імпорتنих поставок, так і втручанню уряду, який вперше зрозумів усю важливість автогазу для української економіки.

За даними UPECO, наразі в Україні працюють близько 4 тис. точок продажу LPG, більшість з яких — невеликі мережі й моноблочні заправки. Через вплив тіньового ринку (велика кількість заправок працюють без документів) складно оцінити обсяг ринку автогазу в абсолютних значеннях, проте, спостерігаючи за розвитком головних гравців, можна вловити тренди.

Станом на початок року найбільшою мережею АГЗП в Україні є активи групи компаній “Приват” (АЗС ANP, “Авіас” тощо, а також компанія “Укрнафта”, де 43% акцій компанії належать “приватівським” акціонерам) — 509 об’єктів. Друге місце посідає WOG. На початок 2022 р. газом можна було заправитися на 264 АЗС компанії. На третьому місці — “ОККО” з 243 газовими заправками.

Лідером покриття LPG-модулями є “БРСМ-Нафта” — 187 точок на приблизно 190 АЗС. Тобто газові колонки встановлені більш ніж на 98% багатопаливних АЗС компанії, що робить її найбільшим роздрібним продавцем автогазу в Україні.

Нагадаємо, що головною подією минулого року стали масові демонтажі моноблочних АГЗП в Києві, що було обумовлено відсутністю механізму виділення земельних ділянок під газові заправки. У березні-квітні 2017 р. альянс муніципальної влади і великих мережевих операторів взявся

“зачищати” столицю від моноблоків. За цей період зі столичних вулиць зникло понад 200 газових заправок. Демонтажі дозволили “мережевикам” утвердитися на столичному ринку, який є одним з центрів споживання автогазу в Україні. Обсяг вітчизняного автогазового ринку становить 2,8 млрд л.

Торік виробництво скрапленого газу в Україні збільшилося на 2,7% – до 411 тис.т. У порівнянні з показниками 2018 р. виробництво зменшилося на 9,2%. Однією з головних причин негативної динаміки стало скорочення видобутку нафти, природного газу і газового конденсату державними компаніями. Головними виробниками LPG в Україні є державні газо- й нафтовидобувні компанії “Укргазвидобування” й “Укрнафта”. Також виробництвом пропан-бутану займається єдиний працюючий нафтопереробний завод України — Кременчуцький. Останнім часом скрапленому газу стали приділяти увагу приватні газовидобувні компанії. LPG виробляє група компаній Geo-Alliance, Полтавська газонафтова компанія та “Регал Петролеум”. Однак в структурі ринку обсяги “приватників” незначні. Планують почати виробництво пропанбутану у ДТЕК, Burisma Group і “Укрнафтобурінні”, що може збільшити частку українського газу на 3-5% (рис. 1.3).

Виробництво LPG в Україні у 2022 р., т

За даними UPECO.



Рисунок 1.3 – Виробництво скрапленого газу в Україні

На тлі активного споживання скрапленого газу Україна перетворилася на нетто-імпортера. Як наслідок, буквально за кілька років вона стала країною, яка більш ніж на 75% залежить від імпорту LPG.

За даними UPECO, торік імпорт скрапленого газу в Україну збільшився на 9,4% — до 1,18 млн т. Вперше за три роки обсяги експорту скрапленого газу з РФ в Україну скоротилися (включаючи реекспорт через територію Білорусі). Якщо 2020 р. сумарно на російський ресурс припадало близько 830 тис.т, то 2021 р. його частка скоротилася майже на 7% — до 773 тис.т. Основною причиною зниження стала заборона Федеральною службою технічного та експортного контролю РФ прямих поставок LPG для більшості російських компаній, за винятком компанії “Роснефть”, що почала діяти з травня 2021 р.

Білорусь, інший основний постачальник скрапленого газу в Україну, повернула втрачені минулорічні позиції, збільшивши експорт LPG, виробленого на своїх заводах (“Білоруснафта”, Мозирський і Новополоцький НПЗ), на 42% — з 211 тис.т до майже 300 тис.т.

Минулого року через суттєве зростання цін в літній період на український ринок поновились поставки газу з Казахстану, обсяги яких склали близько 55 тис.т. Зазначимо, що з липня прями поставки скрапленого газу в Україну залізницею почав здійснювати найбільший казахстанський виробник LPG — компанія “Тенгизшевройл”.

Неритмічний імпорт скрапленого газу з Росії і, як наслідок, зростання цін активізували пошук альтернативних джерел. Як результат, у 2020- 2021 рр. вітчизняні трейдери були змушені шукати альтернативу в морських поставках з Єгипту, Італії, Туреччини через порти Чорного моря, а також реекспортувати російський газ через Польщу, Румунію та країни Балтії. Зараз морський імпорт скрапленого газу носить сезонний характер і в разі зниження цін на сухопутні партії стає економічно не вигідним.

За даними UPECO, в I кварталі, в порівнянні з аналогічним періодом 2021 р., український ринок LPG зріс на 9,2% — до 389 тис.т. Цьогоріч збільшенню передусім сприяли імпортні поставки на адресу виробника

нафтохімії “Карпатнафтохіму” (м.Калуш), який поточного року активно закуповує LPG в якості сировини для переробки.

Учасники європейського ринку автогазу зазначають, що Україна продовжує залишатися найбільшим споживачем LPG в якості моторного палива в регіоні. Наш ринок через зростання став головним драйвером формування цін на пропан-бутан в Східній Європі і, виходячи з тенденцій I кварталу, впливає на збутову політику виробників в Азії. За підрахунками UPECO, в I кварталі споживання автогазу в Україні збільшилося на 2% — до 345 тис.т.

З огляду на дорожнечу бензину і поживлення нафтохімії, не викликає сумнівів, що розвиток ринку LPG продовжиться і за декілька років Україна споживатиме близько 2 млн т, велика частина з яких буде використана в якості автомобільного палива. Українські автомобілісти мають альтернативу дорогому бензину, зберігаючи щорічно в сімейних бюджетах близько \$1 млрд.

За даними консалтингової компанії UPECO травні в Україну було імпортовано 107 тис. т скрапленого газу, що на 14,2% більше ніж за аналогічний період минулого місяця.

У розрізі країн-постачальників 61,8 тис. т або 57,9% всіх обсягів (включаючи реекспорт LPG через Білорусь) було відправлено з Росії, 37,6 тис. т (35,2%) - з Білорусі, 5,7 тис. т (5,5%) - з Казахстану і 1,2 тис. т (1%) з Єгипту. Крім того, з Литви було імпортовано близько 0,27 тис. т LPG.

У структурі поставок слід виділити і 0,43 тис. т широкої фракції вуглеводнів виробництва Новополицького НПЗ і «Сургутнефтегаза».

За видами доставки газу 84,6% припадає на ж / д транспорт, 14,3% - на автомобільний і 1,1% - на танкерні поставки.

В кінці місяця відновилися поставки LPG з Литви. Так ГНС «Надежда» в Бородянці прийняла партію близько 0,27 тис. т автогазу виробленого на Мажейкяйському НПЗ.

Найбільшими імпортерами СВГ в травні стали: «Глуско Україна» - 17 тис. т, «БРСМ-Нафта» – 15,5 тис. т, «Надія» - 10,7 тис. т, «Авантаж 7» - 10,3 тис. т і WOG - 9,1 тис. т.

Таким чином, з урахуванням внутрішнього виробництва, яке за даними консалтингової компанії UERCO склало близько 35 тис. т, баланс українського ринку скрапленого газу в травні був на рівні 142 тис. т, що на 13,6% більше ніж за аналогічний період 2017 року.

Обґрунтування перспектив використання стиснутого газу в автотранспортній системі України на період до 2030 року базується на таких положеннях.

Обсяги заміщення рідкого моторного палива СПГ на прогнозний період розраховувались відповідно до показників, передбачених політичною ініціативою Європейської комісії на підставі програми „Мета 2020” Європейської Асоціації транспортних засобів на газовому паливі („Target 2024” the European Natural Gas Vehicle Association). Згідно з цією програмою до 2024 року 10% рідкого моторного палива має бути заміщено природним газом. На цей час в країнах Західної Європи буде налічуватися 219 млн. автомобілів, з яких 23 млн., тобто - 10,5%, передбачається перевести на газ.

1.9 Висновки до розділу 1

Україна має розвинуту інфраструктуру нафтогазового комплексу, яка є надійною базою для забезпечення потреб країни у природному газі та продуктах нафтопереробки. Однак, на перспективу країна не може забезпечити потреби у газі та нафті за рахунок власного видобутку, тому близько 20% від обсягу споживання газу і 40% від обсягу споживання нафти задовольнятиметься за рахунок імпорту.

Існуючі транзитні системи газо- і нафтопроводів та їх подальший розвиток є важливим фактором надійності і безпеки енергозабезпечення та євроінтеграції. Однак, їх пропускна здатність та схеми реалізації є недостатніми і не відповідають потребам ринку. Тому надалі зростатимуть шляхи постачання газу, зокрема як моторного палива, й іншими шляхами, зокрема автомобільними перевезеннями.

Розвиток нафтогазового комплексу та його спроможність забезпечити потреби населення та промисловості в енергетичних продуктах є можливим

за умови приведення цін і тарифів на енергоресурси до економічно обґрунтованого рівня.

При розгляді порядку переміщення товарів необхідно також урахувувати державні обмеження відносно переміщення окремих товарів через митний кордон. Обмеження на ввезення чи вивезення товарів можуть бути встановлені в інтересах економічної політики держави, виконання міжнародних договорів, захисту внутрішнього споживчого ринку. Пропуск таких товарів через митний кордон України можливий на підставі дозвільних документів державних органів, які виконують відповідні контрольні функції.

У зв'язку з цим метою даної магістерської роботи є зниження собівартості імпортованого скрапленого газу в Україну за рахунок вибору найбільш раціонального митного режиму при транспортуванні його на заданих маршрутах автомобільним транспортом. При цьому потрібно забезпечити умови транспортування небезпечних вантажів і їх швидкість доставки.

Предметом дослідження є залежність вартості імпорту скрапленого природнього газу в цистернах від застосованих транспортних технологій і режиму митного контролю.

Об'єкт дослідження – процес транспортування, митного оформлення і митного контролю небезпечних вантажів на прикладі імпортних операцій ввезення скрапленого природнього газу.

Задачі дослідження

1. Проаналізувати діяльність і перспективи підприємства-імпортера небезпечних вантажів
2. Дослідити властивості вантажу на прикладі зрідженого природнього газу.
3. Вибрати необхідний рухомий склад, маршрут та технологію транспортування.
4. Вибрати митний режим доставки зрідженого природнього газу.
5. Дати техніко-економічну оцінку науковим дослідженням.

РОЗДІЛ 2

ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЦЕСУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ (НА ПРИКЛАДІ ТЗОВ “СОТА”)

2.1 Аналіз діяльності підприємства – місця проходження переддипломної практики

Повна назва підприємства – Товариство з обмеженою відповідальністю "СОТА". Форма власності – приватна. Підприємство було створено у 2002 році. Юридична адреса підприємства: Україна, м. Івано-Франківськ, вул. Дудаєва, 29 (таблиця 2.1).

Таблиця 2.1 – Інформація про підприємство

Компанія	ТзОВ "СОТА"
Адреса	р. Івано-Франківськ, Дудаєва,29
Телефони	0342-77-53-70
Факси	0342-77-53-70
E-mail	transport@sota.if.ua
Сайт	–
Спеціалізація	Вантажоперевезення по Україні, Європі і СНД, експедиційні послуги.

Підприємство створено і працює на підставі Установчого договору і Статуту. Установчі документи містять відомості про вид товариства, предмет і цілі його діяльності, склад засновників та учасників, найменування та місце знаходження, розмір та порядок утворення статутного фонду, порядок розподілу прибутків та збитків, склад та компетенцію органів товариства та порядок прийняття ними рішень, включаючи перелік питань, по яких необхідна однастайність або кваліфікована більшість глосів, порядок

внесення змін до установчих документів та порядок ліквідації товариства, відомості про розмір часток кожного з учасників, розмір, склад, порядок внесення ними вкладів.

Організаційна структура підприємства складається з:

- засновника підприємства;
- заступника засновка;
- бухгалтера;
- менеджерів;
- логістів;
- 15-и водіїв.

Схематично організаційна структура показана на рис. 2.1.

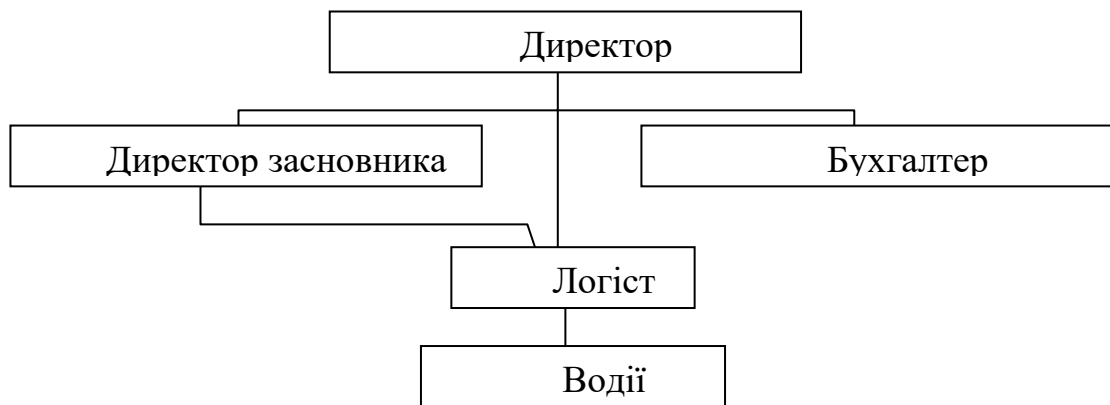


Рисунок 2.1 – Організаційна структура ТзОВ "СОТА"

Директор підприємства здійснює загальне керівництво підприємством, організацію роботи всіх його підрозділів, формує маркетингову, фінансову та кадрову політику підприємства, пошук і проведення переговорів із стратегічними партнерами, здійснює керівництво управлінням, організовує його виробничо-господарську, соціально-побутову та іншу діяльність; вживає заходів для створення на кожному робочому місці відповідних умов праці згідно з вимогами нормативних актів, а також забезпечує дотримання прав працівників про охорону праці.

Заступник засновника проводить основний обсяг роботи з водіями, організовує весь процес технічного обслуговування та поточного ремонту

рухомого складу, вивчає шляхи покращення роботи та підвищення його ефективності, розробляє пропозиції щодо покращення обслуговування споживачів автомобільним транспортом, організовує роботу з техніки безпеки і охорони праці.

Логіст займається оформленням дозвільної документації на АТЗ (ліцензії, митні свідоцтва про допущення, вантажно-митні декларації), видачою водіям супровідних документів (товарно-транспортна накладна, шляховий лист), проведенням переговорів із замовниками, укладанням контрактів, забезпеченням оптимального використання транспортних засобів для перевезення існуючого замовлення, пошуком нових замовників.

Водії-експедитори приймають і здають вантаж для перевезення, проводять митні процедури на кордонах, підтримують рухомий склад в справному стані.

Згідно штатного розкладу на підприємстві працює 20 чоловік. Організаційна структура характеризується лінійними відносинами, які виникають внаслідок вертикального росту системи підприємства. При цьому частина повноважень вищого рівня управління передається на нижчі рівні управління. Організація здійснюється по всіх функціях управління, тобто керівник планує, організовує та контролює діяльність підпорядкованих йому підрозділів. У зв'язку з цим на керівника припадає великий обсяг роботи, особливо оперативної. Перспективні завдання займають другорядну роль. Підлеглі підпорядковані одному керівникові. Взаємодія з іншими підрозділами відбувається безпосередньо через керівника.

Позитивним є те, що це дає змогу реалізовувати всі переваги єдиновладдя, а негативне – створює труднощі для розв'язання комплексних проблем.

Планово-економічна служба представлена бухгалтерією.

Загальна чисельність водіїв становить 15 чоловік. При прийманні їх на роботу перевіряють наявність:

- трудової книжки;

- медичної довідки (видається один раз на 2 роки);
- свідоцтво про закінчення курсів водія та водія-міжнародника;
- довідка про присвоєння ідентифікаційного коду.

З кожним працівником, який приймається на роботу укладається індивідуальна трудова угода, угода про повну матеріальну відповідальність, підписується акт прийому-передачі автотранспортного засобу.

Технічне обслуговування і дрібний поточний ремонт АТЗ виконується силами водіїв в гаражі підприємства. Складніші види ТО і ремонтів виконуються на спеціалізованих підприємствах по замовленню.

2.2 Характеристика рухомого складу, який використовується на міжнародних перевезеннях

На підприємстві є 12 автопоїздів. Вони є власністю підприємства. Це – тягачі MAN, IVECO та тентовані напівпричепи SCHWARZMUELLER. Характеристика рухомого складу подана в табл.2.2.

Автомобіль може виконувати міжнародні перевезення, якщо він відповідає вимогам екологічних показників вантажних автомобілів, що використовуються для міжнародних перевезень.

Для здійснення міжнародних перевезень фірма "СОТА" має сертифікати відповідності вимогам безпеки для "більш зелений і безпечний" вантажний автомобіль. Сертифікат відповідності вимогам до шуму і шкідливості викидів Євро-5, видається один раз на весь термін експлуатації автомобіля. Щорічно автомобілі фірми проходять в Києві обов'язкову сертифікацію для того, щоб отримати сертифікат безпеки, який виписується окремо на автомобіль-тягач і на напівпричеп.

Усі ці сертифікати дають можливість фірмі отримати разові дозволи для здійснення міжнародних перевезень вантажів, а також взяти участь в тендері на отримання багаторазових дозволів.

Таблиця 2.2 – Загальна характеристика рухомого складу

Марка тягача	Внутрішні розміри, м			Об'єм, м ³	Кількість
	довжина	ширина	висота		
MAN 19402	13,6	2,5	2,65	90,1	2
MAN 19402	13,6	2,47	2,58	86,66	1
MAN 19402	13,4	2,43	2,55	83,03	1
MAN 19402	13,4	2,43	2,52	81,9	1
IVECO	13,62	2,48	2,8	86,7	5
IVECO	13,62	2,48	2,75	94,57	1
IVECO	13,62	2,48	2,76	92,88	1

Товариство з обмеженою відповідальністю "СОТА" працює на ринку транспортних послуг вже 23 роки. На даний час підприємство займається транспортно-експедиторською діяльністю, що включає в себе організацію та виконання доставки вантажів від початкового до кінцевого пунктів, виконання митних формальностей, страхування вантажів тощо.

Фірма може здійснювати перевезення вантажів різних партій – до 28 т та різної кубатури. Парк транспортних засобів – 12 автомобілів з напівпричепами, а також автомобілі-зчепки від 76 кв.м до 120 м². Також підприємство має напівпричепи - рефрижератори та ізотерми для перевезення швидкопсувних вантажів або вантажів, що потребують температурного режиму, напівпричепи-цистерни для перевезення небезпечних вантажів, у тому числі нафтопродуктів.

Деякі автомобілі мають дозвіл на перевезення небезпечних вантажів.

У таблиці 2.3. наведено обсяги перевезень вантажів за 2012 р. за місяцями.

Таблиця 2.3 – Обсяги перевезень вантажів за місяцями 2012 р.

Місяць	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Обсяг перевезень, т	1020	940	760	720	762	741	641	589	626	770	1060	1166

Проаналізувавши дані таблиці, можна дійти висновків, що спостерігається нерівномірність перевезень за місяцями року. Більшість обсягів перевезень припадає на період листопад - лютий, а найменші на серпень.

Фірма здійснює перевезення вантажів у країни Шенгенського договору, Балтії, СПД та близького зарубіжжя.

Міжнародні перевезення здійснюються з обов'язковим виконанням умов основних міжнародних конвенцій та договорів, таких як:

- Конвенція КДПВ;
- Європейська угода про роботи екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення;
- митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжок МДП;
- Європейська угода про міжнародні перевезення небезпечних вантажів ДоПНВ.

Робота на ринку транспортних послуг протягом кількох років привела до укладання довгострокових контрактів з фірмами-експортерами в Україні, а також фірма має постійних замовників за кордоном.

2.3 Характеристика скрапленого природнього газу як вантажу

Зріджений природний газ, також «Скраплений природний газ» (рос. – сжиженный природный газ; англ.-- LNG (liquefied natural gas); нім. verflüssigtes Erdgas) – природний вуглеводневий газ, який за нормальних температури й тиску навколишнього середовища перебуває в газоподібному стані, але за дуже низької температури переходить у рідинний стан, що полегшує його зберігання і перевезення.

Основною сировиною для одержання зріджених вуглеводних газів є штучні і природні нафтові гази:

- а) попутний нафтовий газ на газобензинових заводах;

б) газ термічної і термokatалітичної переробки нафти і нафтопродуктів на установках термічного каталітичного крекінгу, піролізу і коксування, алкілювання й інших процесів;

в) штучні гази на заводах синтетичного моторного палива (заводи деструктивно-гідрогенізаційної переробки вугілля і важких нафтопродуктів, синтезу моторного палива з оксиду вуглецю і водню й ін.);

г) природні гази, які містять крім метану, деяку кількість більш важких вуглеводнів. Оскільки в природних газах вміст більш важких вуглеводнів (пропану і бутану) невеликий, зріджений газ одержують з них дуже рідко;

д) газоконденсатні родовища промислового значення.

Найбільшу цінність для одержання рідких вуглеводневих газів мають попутні нафтові гази. Нафта на виході сепараторів, в залежності від режиму сепарації, також містить значну кількість розчинених у ній важких вуглеводневих газів. Гази, які виділяються з нафти, після сепараторів містять близько 30% пропану, 30-35% бутану і близько 30% газового бензину. Ці отримані в результаті стабілізації нафти гази є цінними для виробництва зріджених газів, які, як правило, і вилучаються на газобензинових заводах.

Класифікація згідно ДОПОГ:

Підклас 2.2. Легкозайmistі гази. Гази, які при температурі 20 °C і нормальному тиску 101,3 кПа:

а) є зайmistими в суміші з повітрям при їх концентрації не більше 13% за об'ємом.

б) мають діапазон концентраційних меж займання в суміші з повітрям не менше 12%, незалежно від величини нижньої концентраційної межі займання.

Назва вантажу – «Гази нафтові та інші вуглеводні в газоподібному стані». Мають такі стани перевезення:

-скраплені (зріджені):

- інші.

При перевезенні цих вантажів сплачуються такі податки.

Акцизний податок – непрямий податок на споживання окремих видів товарів (продукції), визначених Податковим кодексом України як підакцизні, що включається до ціни таких товарів (продукції).

Ставки акцизного податку встановлені у статті 215 Податкового кодексу України.

Ставка	52 EUR за тис.л
Діє	з 01.01.2017

Підстава: **Закон України ВР № 1791-VIII від 20.12.2016** Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2021 році.

Преференція по миту - 410;

Вказані товари, що ввозяться в Україну та походять з країн ЄС, знаходяться у переліку зниження ввізних мит України, розрахованих по роках, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та ЄС.

Ставка	0 %
Діє	з 01.01.2016 до 31.12.2019

Підстава: Міждержавна угода від 27.06.2014

1. Ввізне мито

Являє собою податок на переміщення товарів через митний кордон України. Див. додатково "Класифікатор звільнень від сплати митних платежів при ввезенні товарів на митну територію України", затверджений наказом Мінфіну від 20.09.2012 року № 1011

Пільгова ставка – **0 %**

Діє – з 01.01.2014

Податок на додану вартість

Податок на додану вартість - непрямий податок, який нараховується та сплачується відповідно до норм розділу V Податкового кодексу України.

Об'єктом оподаткування (див. статтю 185 Податкового кодексу України) є операції платників податку з:

ввезення товарів на митну територію України в митних режимах імпорту або реімпорту, в тому числі постачання товарів з-під митних режимів магазину безмитної торгівлі, митного складу або спеціальної митної зони для їх подальшого вільного обігу на території України;

вивезення товарів у митному режимі експорту або реекспорту, в тому числі постачання товарів, які перебувають у вільному обігу на території України, до митних режимів магазин безмитної торгівлі, митний склад або спеціальна митна зона.

При ввезенні товарів на митну територію України базою оподаткування є договірна (контрактна) вартість, але не менша митної вартості цих товарів, з урахуванням мита та акцизного податку, що підлягають сплаті, за винятком податку на додану вартість, що включаються до ціни товарів згідно із законом (див. статтю 190 Податкового кодексу України).

Ставка – **20%**

Діє – з **01.01.2011**

Підстава: Кодекс ВР № 2755-VI від 02.12.2010 Податковий кодекс України.

Єдиний збір в пункті пропуску

Єдиний збір справляється з транспортних засобів, визначених у ст. 5 Закону України від 04.11.99 №1212-XIV, які перетинають державний кордон, за здійснення у пунктах пропуску митного (у разі транзиту вантажу і транспортного засобу), санітарного, ветеринарного, фітосанітарного, радіологічного та екологічного контролю вантажу і транспортного засобу, за проїзд транспортного засобу автомобільними дорогами та за проїзд автотранспорту з перевищенням встановлених загальної маси, осьових навантажень та (або) габаритних параметрів.

Не справляється у разі: перетинання державного кордону авіаційними та водними транспортними засобами, залізничними вагонами без вантажу, залізничними пасажирськими вагонами, легковими автомобілями; транзиту вантажу, що не підлягає пропуску через митний кордон та перевантажується на інший транспортний засіб у зоні митного контролю пункту пропуску, який є одночасно пунктом ввезення та вивезення цього вантажу; в'їзду та виїзду транспортного засобу в межах одного пункту пропуску через держкордон без перетинання митного кордону; переміщення товарів трубопровідним транспортом та лініями електропередачі.

Діє – з 01.01.2008

Підстава:

Закон України ВР № 1212-XIV від 04.11.1999 Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України

Постанова КМУ № 1569 від 24.10.2002 Про затвердження Порядку справляння єдиного збору у пунктах пропуску через державний кордон

Забезпечення сплати митних платежів (ПД)

Код документу "1801" – ПД

Відповідно до положень частини другої статті 305 Митного кодексу України ввезення на митну територію України вказаних товарів здійснюється за умови обов'язкового надання митним органам забезпечення сплати митних платежів.

Діє з 18.06.2014

Підстава: Постанова КМУ № 174 від 11.06.2014 Про внесення змін до переліку товарів, ввезення яких на митну територію України та/або переміщення транзитом здійснюється за умови обов'язкового надання забезпечення сплати митних платежів.

Вуглеводневі гази - це суміші природних аліфатичних вуглеводнів різної будови, які знаходяться в порах і пустотах гірських порід, розчинені у нафті і пластових водах або розсіяні в ґрунті.

Вуглеводневі гази - ефективне паливо (теплота згоряння 34,3 МДж/м³) та важлива сировина для хімічної промисловості.

Природні вуглеводневі гази за температури 15° С та за тиску 1013 МБар (101,3 кПа) є газоподібними продуктами. Вони можуть знаходитися під тиском у скрапленому (зрідженому) вигляді в металевих контейнерах. З метою дотримання заходів безпеки вони часто обробляються шляхом додання в них невеликих кількостей запашних речовин (зазвичай сполуки меркаптанів), що дозволяють вчасно виявляти джерело їх витоку з технологічних магістральних ліній чи контейнерів. Сирі газоподібні вуглеводні (скраплені) або в газоподібному стані, добуті як природні гази, з нафти, або одержані хімічним шляхом згідно з УКТЗЕД включаються до товарної позиції 2711. Згідно з поясненнями до товарної позиції, зазначеними в Поясненнях до УКТЗЕД, до таких газів, зокрема, належать:

1) метан і пропан, навіть у тому випадку, коли вони знаходяться в чистому вигляді. Наприклад, метан чистий (CAS 74-82-8) класифікується в товарній позиції ;

2) етан та етилен чистотою менш як 95 % (етан та етилен чистотою не менш як 95 % включаються до товарної позиції);

3) пропен (пропілен) чистотою менш як 90 % (пропен чистотою не менш як 90 % включається до товарної позиції);

4) бутан, що містить менш як 95 % н-бутану та менш як 95 % ізо-бутану. Бутан, що містить не менш як 95 % н-бутану чи ізо-бутану, включається до товарної позиції 2901. Наприклад, н-бутан чистий (CAS 106-97-8);

5) бутени (бутилені) та бутадієни чистотою менш як 90 %.

(Бутени та бутадієни чистотою не менш як 90 % включаються до товарної позиції 2901);

6) суміші пропану та бутану. Вищевказаний процентний вміст сполук в товарі обчислюється відповідно до об'єму для газоподібних сполук або в

одиницях маси для скраплених продуктів. До товарної позиції 2711 не включаються:

1) окремі вуглеводні визначеного хімічного складу, крім метану і пропану, у чистому чи технічно чистому стані (товарна позиція 2901). Для етану, етилену, пропілену, бутану, бутенів і бутадієнів існують спеціальні критерії ступеня їхньої чистоти, які визначені в Поясненнях до товарної позиції 2901 (Пояснення до УКТЗЕД);

2) зріджений (скраплений) бутан у контейнерах, використовуваний для заповнення або повторного заправлення сигаретних чи аналогічних запальничок, місткістю не більш як 300 см^3 ;

3) частини сигаретних чи аналогічних запальничок, що містять зріджений (скраплений) бутан.

До цього, зауважимо, що в групі 29 згідно з пунктом (б) примітки 1 за УКТЗЕД не класифікуються суміші двох або більше ізомерів ациклічних сполук (аліфатичних) таких, в яких атоми вуглецю з'єднані між собою в прямі або розгалужені ланцюги без утворення циклів. Наприклад, суміш вуглеводневого газу, що складається з н-бутану (70 %), ізо-бутану (25 %) загальною чистотою 95 %, класифікується за УКТЗЕД у товарній підпозиції 2711 13, проте, ізо-бутан (CAS 75-28-5) чистотою 95 % або більше класифікується в товарній підпозиції 2901-10.

Суміші вуглеводневих газів товарної позиції 2711 класифікуються відповідно до Основного правила інтерпретації УКТЗЕД 3 (б). Наприклад, скраплена суміш бутану (70 - 80 %) з пропаном (30 - 20 %), для використання як паливо, класифікується згідно з УКТЗЕД у товарній підкатегорії 2711 13 97 00.

При прийнятті класифікаційних рішень необхідно враховувати інформацію щодо відсоткової частки вмісту для кожного з компонентів газової суміші, яка повинна обов'язково зазначатись при декларуванні товару, наприклад, вуглеводневий зріджений газ, що складається з метану - 0,2 %, етилену - 1,2 %, пропану - 68 %, бутану - 30,6 %. Товар, призначений

для використання як паливо, класифікується в товарній підкатегорії, як пропан. Зазначення вмісту сполук в суміші, наприклад, таким чином: пропан та бутан - 51 %, метан, етан - 49 %, не дозволяє провести однозначну класифікацію товару.

2.4 Здійснення попереднього документального контролю посадовою особою митного органу

Після надходження транспортного засобу з вантажем до зони митного контролю в пункті пропуску на державному кордоні України перевізник або експедитор, чи уповноважена особа подає посадовій особі митниці товаросупровідні (товаротransпортні) документи на товари, що ввозяться в Україну, та інформує про номер і дату документу контролю за доставкою, оформленого митницею призначення.

Посадова особа митного органу в межах своїх повноважень:

- фіксує дату та час прийняття документів шляхом унесення відміток до відповідного функціонального модуля автоматизованої системи митного оформлення;

- робить оперативний запит до Єдиної автоматизованої інформаційної системи Держмитслужби України (далі - ЄАІС Держмитслужби України) за номером документу контролю за доставкою та перевіряє наявність в ЄАІС Держмитслужби України електронної копії цього документу;

- перевіряє відповідність поданих до митного оформлення товаросупровідних документів та вантажу відомостям, зазначеним в електронній копії документу контролю за доставкою.

На підставі заявленого в документі контролю за доставкою коду товару згідно з УКТЗЕД, опису товару, мети переміщення (ввезення, транзит) та відповідно до поданих перевізником або експедитором, чи уповноваженою особою товаросупровідних (товаротransпортних) документів посадова особа митного органу за допомогою відповідного функціонального модуля

автоматизованої системи митного оформлення визначає види державного контролю та форми їх проведення:

- проведення ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного контролю посадовою особою контролюючого органу;

- проведення санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного контролю, контролю за переміщенням культурних цінностей посадовою особою митного органу у формі попереднього документального контролю.

У разі, якщо в документі контролю за доставкою відсутній код товару згідно з УКТЗЕД, визначення виду державного контролю для цього товару та форми його проведення здійснюється на підставі поданих перевізником або експедитором, чи уповноваженою особою товаросупровідних (товаротранспортних) документів.

У разі, коли в партії товарів, що ввозяться через пункт пропуску через державний кордон України, є хоча б один товар, що підлягає проведенню відповідного виду державного контролю посадовими особами контролюючих органів (крім радіологічного контролю) та попередньому документальному контролю посадовими особами митних органів, або вся партія товарів підлягає відповідним видам державного контролю, попередній документальний контроль всієї партії товарів не здійснюється.

У разі, якщо товар відповідно до визначеного коду товару згідно з УКТЗЕД, опису товару та мети переміщення (ввезення, транзит) підлягає санітарно-епідеміологічному або екологічному контролю у формі попереднього документального контролю, але переміщується через митний кордон України у випадках, визначених у підпунктах 3, 4 пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 05.10.2011 № 1031 " Деякі питання здійснення державного контролю товарів, що переміщуються через митний кордон України", санітарно-епідеміологічний або екологічний контроль у формі попереднього документального контролю для такого товару не проводиться.

Якщо державними органами України з метою недопущення ввезення на митну територію України небезпечних товарів здійснюються в пунктах пропуску через державний кордон України протиепідемічні заходи, ветеринарно-санітарні заходи під час карантину тварин, запроваджено карантинний режим, виявлено вогнище карантинних організмів у країні походження, реекспорту або транзиту, відповідний вид державного контролю у формі попереднього документального контролю посадовими особами митних органів в таких пунктах пропуску не проводиться.

При здійсненні попереднього документального контролю товарів посадова особа митного органу із використанням відповідного функціонального модуля автоматизованої системи митного оформлення:

1) перевіряє наявність встановлених заборон щодо ввезення на митну територію України або транзиту територією України товарів із відповідних держав або адміністративно-територіальних одиниць цих держав.

У разі наявності встановленої заборони здійснення попереднього документального контролю припиняється та вживаються заходи для залучення посадової особи відповідного контролюючого органу;

2) перевіряє в пакеті документів, поданих перевізником, експедитором, чи уповноваженою особою для здійснення митного контролю товарів та транспортних засобів, наявність необхідних для здійснення відповідного виду державного контролю документів, що зазначені в пункті 4 Порядку здійснення попереднього документального контролю в пунктах пропуску через державний кордон України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 05.10.2011 № 1030.

У разі відсутності інформації про реєстрацію відповідних товарів, за наявності в ЄАІС Держмитслужби України інформації про обмін в електронному вигляді інформацією, необхідною для проведення державного виду контролю, здійснення попереднього документального контролю для такого виду державного контролю припиняється та вживаються заходи для залучення посадової особи відповідного контролюючого органу;

5) вводить один із реквізитів документів, що видаються контролюючими органами України, до відповідного поля програмно-інформаційного комплексу ЄАІС Держмитслужби України та перевіряє наявність інформації про видачу цих документів відповідним контролюючим органом, а також звіряє відомості, наявні в програмно-інформаційному комплексі ЄАІС Держмитслужби України, з відомостями в наданому документі.

2.5 Висновки до розділу 2

Підприємство ТзОВ «СОТА» створено і працює на підставі Установчого договору і Статуту. Установчі документи містять відомості про вид товариства, предмет і цілі його діяльності, склад засновників та учасників, найменування та місце знаходження, розмір та порядок утворення статутного фонду, порядок розподілу прибутків та збитків, склад та компетенцію органів товариства та порядок прийняття ними рішень, включаючи перелік питань, по яких необхідна однастайність або кваліфікована більшість глосів, порядок внесення змін до установчих документів та порядок ліквідації товариства, відомості про розмір часток кожного з учасників, розмір, склад, порядок внесення ними вкладів.

Фірма може здійснювати перевезення вантажів різних партій – до 28 т та різної кубатури. Парк транспортних засобів – 12 автомобілів з напівпричепами, а також автомобілі-зчепки від 76 кв. м до 120 м². Також підприємство має напівпричепи - рефрижератори та ізотерми для перевезення швидкопсувних вантажів або вантажів, що потребують температурного режиму, напівпричепи-цистерни для перевезення небезпечних вантажів, у тому числі нафтопродуктів.

Підприємство має достатній потенціал для перевезення небезпечних вантажів, зокрема зрідженого природнього газу й доставки його в Україну в митному режимі імпорту.

Для доставки товару потрібно скористатись можливостями попереднього оформлення митних документів.

РОЗДІЛ 3

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

3.1 Розроблення технології та вибір технічних засобів для перевезення

3.1.1 Спеціалізовані цистерни

Напівпричіп цистерна 96742-10 23 м³; 3 секції; двовісний; двоскатний (рис. 3.1).



Рисунок 3.1 – Напівпричіп-цистерна 96742-10

Напівпричіп цистерна призначений для транспортування газоподібних нафтопродуктів об'ємною масою не більше 860 кг/м³ забору-видачі палива з цистерни.

Корпус цистерни овального перетину, розділений на три ізольовані відсіки. Кожний відсік обладнаний горловиною з показчиком рівня, наливним люком, дихальними клапанами і повітряним пристроєм.

Цистерна обладнана ящиком ЗПП, пеналами для укладання рукавів, сходами з поручнями, робочим майданчиком в зоні горловини і

протипожежним інвентарем. Візок двовісний з двоскатною ошиновкою. Робоча гальмівна система - двохконтурна з пневмоприводом, гальмівні механізми всіх коліс барабанного типу (можлива установка АБС «WABCO», «KnorrBremse»). Гальмівна система стоянки – механічний гвинтовий привід на гальмівні механізми передніх і задніх коліс. Основні параметри подано в табл. 3.1.

Таблиця 3.1 – Технічні параметри напівпричіпа-цистерни

ВАГОВІ ПАРАМЕТРИ НАПІВПРИЧЕПА ЦИСТЕРНИ	
Маса спорядженого напівпричіпа цистерни, кг	6 480
Повна маса напівпричіпа цистерни, кг	25 880
ЦИСТЕРНА	
Номінальна місткість цистерни, л	23 000
Час зливу палива з однієї секції цистерни самоплив, хв. не більш	35
за допомогою насоса, хв. не більш	30
ЕЛЕКТРОУСТАТКУВАННЯ НАПІВПРИЧЕПА ЦИСТЕРНИ	
Номінальна напруга, В	24
ГАБАРИТНІ РОЗМІРИ НАПІВПРИЧЕПА	8160x2500x3430
НАСОСНЕ УСТАТКУВАННЯ (МОДИФІКАЦІЯ 96742-10-01)	
НАСОС НАПІВПРИЧЕПА ЦИСТЕРНИ	самовсмоктуючий, ЖН –30-Л-У2
Подача м ³ /год.	40,04
Тиск цистерни, м	10
Висота самовсмоктування, м	6
МОЖЛИВА УСТАНОВКА ЗАПРАВНОГО УСТАТКУВАННЯ (ЛІЧИЛЬНИК + ПІСТОЛЕТ)	

Модифікація напівпричіпів-цистерн для перевезення світлих нафтопродуктів подана в табл. 3.2.

Конкуруючою для наведеної вище може бути також напівпричіп-цистерна об'ємом 30 м³.

Напівпричіп цистерна 9693-10 30 м³; 3 секції; двовісний; двоскатний. Обсяг 40 м³. Випробувальний тиск – 2,8 МПа. Робоча 2,0 МПа

Устаткування Fort Valve, Rochester.

Підвіска 3-х вісна пневматична BPW.

Таблиця 3.2 – Модифікація напівпричепів-цистерн

ППЦ 96741-10-01	16,6 м ³ , 2 секції, двовісний, двоскатний з насосом, лічильником і пістолетом, напівпричіп цистерна
ППЦ 96741-30	16,6 м ³ , 2 секції, двовісний, односхилий, напівпричіп цистерна
ППЦ 96741-31	16,6 м ³ , 2 секції, двовісний, односхилий з насосом, напівпричіп цистерна
ППЦ 96741-31	16,6 м ³ , 2 секції, двовісний, односхилий з насосом, лічильником і пістолетом, напівпричіп цистерна
ППЦ 96742-10	23 м ³ , 3 секції, двовісний, двоскатний, напівпричіп цистерна
ППЦ 96742-10	23 м ³ , 3 секції, двовісний, двоскатний з насосом, напівпричіп цистерна
ППЦ 9693-10	30 м ³ , 3 секції, двовісний, двоскатний, напівпричіп цистерна
ППЦ 9693-10-01	30 м ³ , 3 секції, двовісний, двоскатний з насосом, напівпричіп цистерна

Напівпричіп цистерна 9693-0000010. Призначений для перевезення газів об'ємною масою не більше 860 кг/м³. Цистерна калібрується, овальна, складається з трьох ізольованих відсіків. Цистерна обладнана горловиною з показчиком рівня, наливним люком і повітряним пристроєм. ППЦ обладнаний ящиком ЗП, лотками для укладання рукавів, рифленим майданчиком в зоні горловини з поручнем і сходами, вогнегасником, бічним захистом і утримувачем запасного колеса (табл. 3.3).

Критерії вибору транспортних і допоміжних засобів:

- безпечність;
- мінімальні втрати і нагрівання газів при транспортуванні;
- низька вартість.

3.1.2 Технологія перевезень

Перевезення стиснених, зріджених і розчинених під тиском газів здійснюється відповідно до вимог чинних Правил, «Правил безпечної експлуатації цистерн, працюючих під тиском», «Тимчасових правил перевезення зрідженого природного газу автомобільним транспортом», «Правил безпеки в газовому господарстві», затверджених

Держміськтехнаглядом, а також «Технічних умов на газ горючий природний зріджений. Паливо для двигунів внутрішнього згорання».

Перевезення цистерн із стисненими і зрідженими газами допускається при повній справності балонів і їхньої арматури, заглушок, а також за наявності на балонах чітких написів певного кольору, запобіжного ковпака, знаків небезпеки.

Наповнення цистер газами здійснюється до встановленої норми, про що робиться позначка в товарно-транспортній накладній «Цистерни наповнені не вище встановленої норми», а також запис «Цистерни перевірені на герметичність, витоків газу немає».

На автомобілях цистерни зі стисненим і зрідженим газом перевозяться:

- у горизонтальному положенні на спеціальних дерев'яних підкладках з вирізаними гніздами за розміром діаметрів балонів, вентилями усередину кузова;

- у вертикальному положенні – із установленими на балонах кільцями, виготовленими з гуми чи мотузки діаметром не менш 25 мм для запобігання від ударів.

Граничне завантаження автомобілів встановлюється залежно від категорії доріг.

Під час перевезення балонів з газом у літній період їх вкривають брезентом для захисту від нагрівання сонячними променями, крім того, на бортових автомобілях встановлюють два вуглекислотних чи порошкових вогнегасники, у передньому куті лівого борта – червоний прапорець.

Автомобілі-цистерни автопоїзди (див. рис. 3.1), які застосовуються для перевезення стиснених, зріджених і розчинених під тиском газів, повинні мати, крім написів, передбачених чинними Правилами, такі клейма і написи:

- назва заводу-виробника;
- номер цистерни;
- рік виготовлення і дата огляду;

- загальна маса, т;
- місткість, м³;
- величина робочого і випробувального тиску, кПа; клеймо ВТК заводу-виробника; реєстраційний номер.

На автомобілях-цистернах повинно бути встановлене таке обладнання:

- вентиль для заповнення і випуску (зливу) газів, що перевозяться;
- вентиль для відбору парів газів, що перевозяться;
- вентиль для вирівнювання тиску і випуску (скидання) парів на верхній частині цистерни;
- два запобіжні клапани;
- манометр;
- пристрої контролю рівня рідини;
- пристрої, що автоматично захищають автоцистерну від аварійних витрат газу по зливно-наливних комунікаціях.

При проведенні газоскидання (у разі потреби) слід керуватися такими вимогами:

- у районі газоскидання стороннім особам забороняється знаходитися на відстані ближче 50 м;
- газоскидання токсичних речовин дозволяється у спеціально відведених для цієї мети місцях і з дотриманням заходів особистої безпеки персоналу;
- під час газоскидання двигун транспортного засобу слід вимкнути, транспортний засіб і комунікації газоскидання надійно заземлити;
- тиск скидання не повинен перевищувати більш ніж на 10 % робочий тиск цистерни;
- тиск у цистерні повинен знижуватися зі швидкістю не більше ніж на 10 кПа за хвилину;
- скидання газу здійснюють за вітром убік від транспортного засобу, населених пунктів і будівель.

Таблиця 3.3 – Характеристика ніпівпричіпа-цистерни

ВАГОВІ ПАРАМЕТРИ	
Маса спорядженого напівпричепа, кг	7 480
Повна маса напівпричепа, кг	32 580
Навантаження, від напівпричепа повною масою	
- на сидельно-зчпний пристрій	14 580
- на дорогу через шини візка	18 000
НАПІВПРИЧІП ЦИСТЕРНА	
Номінальна місткість, л	30 000
Час випорожнення однієї секції, хв. не більш	35
ЕЛЕКТРОУСТАТКУВАННЯ	
ГАЛЬМІВНІ СИСТЕМИ НАПІВПРИЧЕПА ЦИСТЕРНИ	
Робоча	пневматична, 2-х дротяна
Стоянка	механічна
ПІДВІСКА НАПІВПРИЧЕПА	Балансирна на чотирьох напівеліптичних ресорах
ГАБАРИТНІ РОЗМІРИ	10 340x2500x3440
БАЗА, мм	2 000
ШИНИ	11.00R20
НАСОСНЕ УСТАТКУВАННЯ (МОДИФІКАЦІЯ 9693-10-01)	
НАСОС	самовсмоктуючий, Н-30-2
Подача м ³ /год.	40,04
Натиск, м	10

3.2 Маршрутизація перевезень

Оскільки маршрут транспортування впливає на кількість транспортованого газу, то виконаємо задачу маршрутизації за критерієм якості доріг. Працівниками автотранспортного підприємства розробляється маршрут транспортування небезпечних вантажів, який обов'язково погоджується з місцевими органами Державтоінспекції в таких випадках: при перевезенні небезпечних вантажів, в складних дорожніх умовах, складних метеорологічних умовах (снігопад, ожеледиця). в умовах недостатньої видимості (туман та ін.). При перевезеннях, виконуваних колоною більше 3-х транспортних засобів.

Розробляючи маршрути транспортування, потрібно керуватися такими основними вимогами:

- поблизу маршруту транспортування не повинні знаходитися великі промислові об'єкти;
- маршрут не може проходити через зони відпочинку, архітектурні, природні заповідники та інші охоронні території;
- на маршруті транспортування потрібно передбачувати місце стоянок транспортних засобів та заправок паливом;
- маршрут не повинен проходити через великі населені пункти. У разі необхідності перевезень небезпечних вантажів через великі населені пункти такі маршрути не можуть проходити поблизу видовищних, навчальних, культурно-просвітницьких та лікувальних закладів.

При транспортуванні небезпечних вантажів обмеження швидкості встановлюють органи Державтоінспекції з урахуванням дорожніх умов перевезень під час погодження маршруту руху. У випадку встановлення обмеження швидкості знак з вказаною допустимою швидкістю повинен бути встановлений на транспортному засобі згідно з правилами дорожнього руху.

Прийнято обмеження швидкості – 70 км/год.

При зупинці чи стоянці транспортного засобу обов'язково слід користуватися стоянковим ручним гальмом, а на схилах додатково встановлювати противідкатні упори.

Запас ходу автомобілів при перевезенні небезпечних вантажів без дозаправлений паливом повинен бути не менше 500 км. У випадку перевезення на відстань понад 500 км автомобіль повинен бути обладнаний запасним паливним баком і заправлятися з пересувної автозаправної станції в місцях, відведених для стоянок.

Маршрут руху складено з допомогою програми AtoRouteEpress. Він включає всі етапи – від відправки АТЗ з підприємства і до приймання його зворотньо. Карти маршруту подано на рис. (3.2-3.4).



Рисунок 3.2 – Карта ділянки маршруту Надвірна-Кьольн територією України і Польщі (Via – населені пункти, через які проходить маршрут)

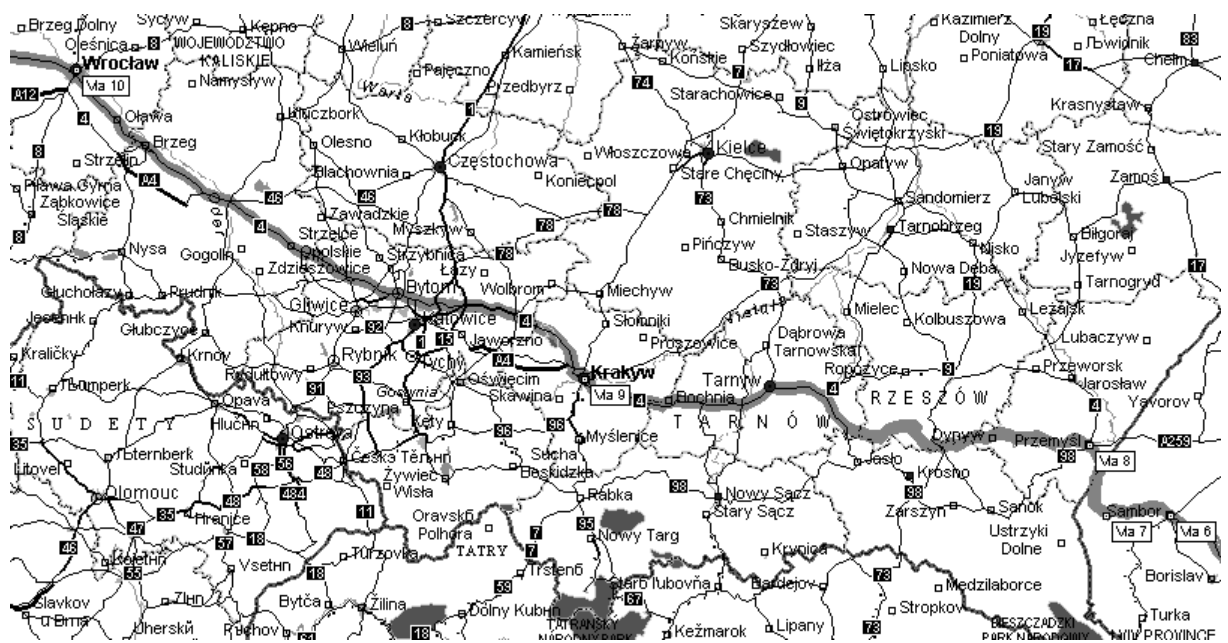


Рисунок 3.3 – Карта ділянки маршруту Надвірна-Кьольн територією Польщі

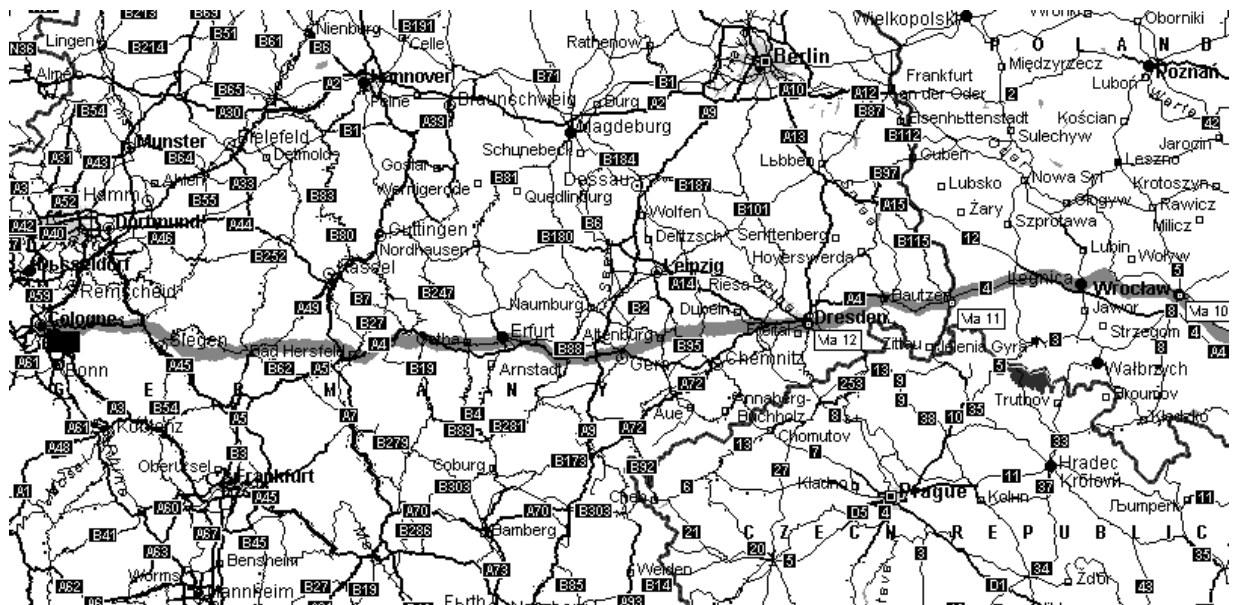


Рисунок 3.4 – Карта ділянки маршруту Надвірна-Кьольн територією Німеччини

Параметри проектного маршруту:

- 1) довжина їздки з вантажем – 1554 км;
- 2) час руху – 24 год. 24 хв.
- 3) кількість населених пунктів, через які проїзжає автопоїзд – 5.

Графік руху автопоїзда подано на рис. 3.5.

3.3 Маркірування небезпечних вантажів

3.3.1 Написи

На кожну табличку повинен бути розбірливо і довговічно нанесений номер ООН, відповідний небезпечним вантажам, що містяться в цистерні, з попередніми йому буквами "UN". Всі маркувальні написи на упаковці повинні бути ясно видимими і розбірливими, повинні бути здатні витримувати дію будь-яких погодних умов без істотного зниження їх якості.

Відстань, км

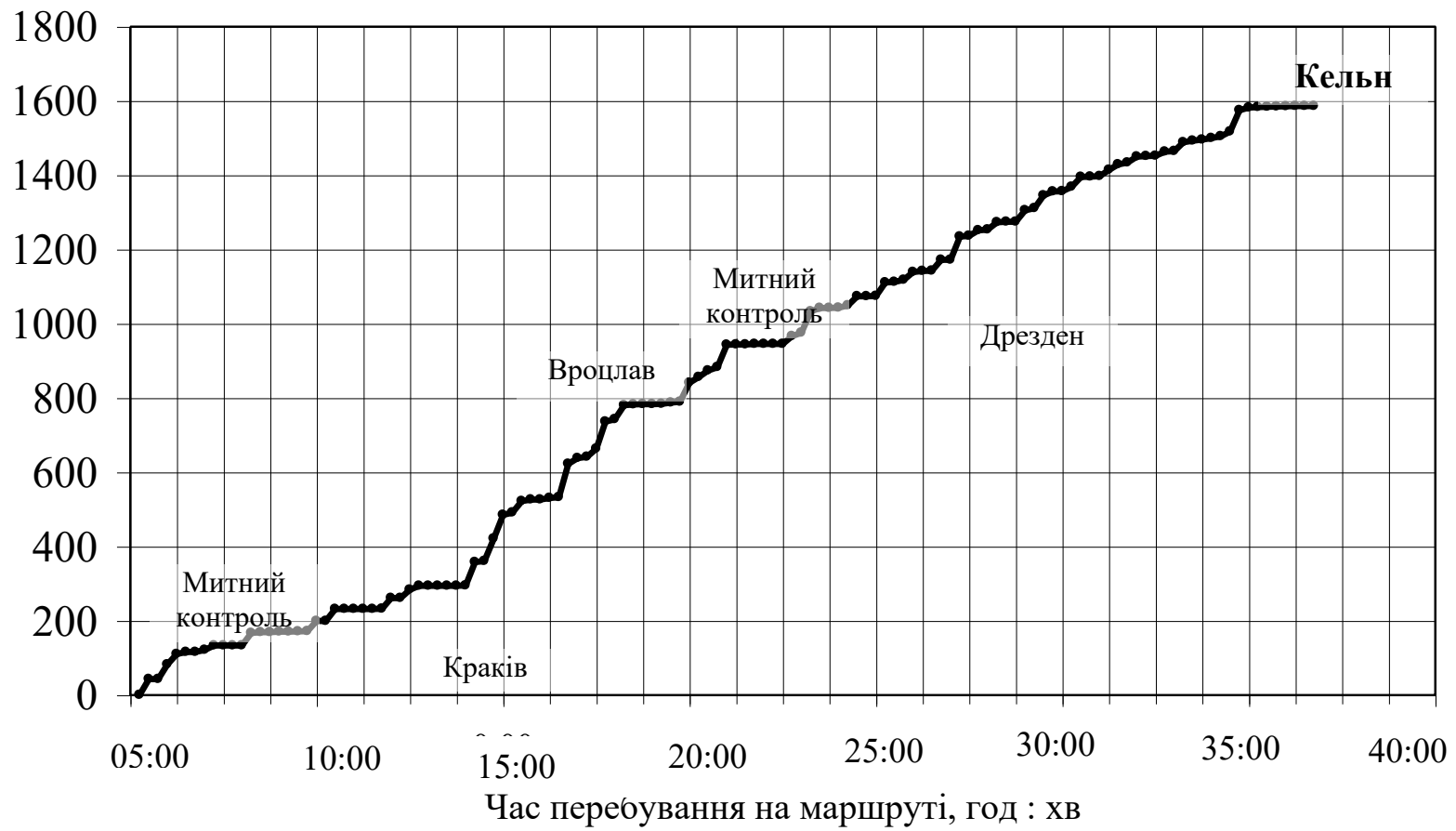


Рисунок 3.5 – Графік руху на маршруті Надвірна-Кьольн

При перевезенні вантажів класу 3 (до них відноситься бензин) на ємності багатократного наповнення повинні розбірливо і довговічно вказувати номер ООН і повне належне відвантажувальне найменування рідини.

Ці написи можуть або набиватися, або указуватися на міцній табличці або бірці, прикріпленій до цистерни, або наноситися так, щоб вони не стиралися і були добре видні, наприклад фарбою або будь-яким іншим еквівалентним способом.

3.3.2 Знаки небезпеки

Небезпечні вантажі як правило, маркуються так званими знаками небезпеки (табличками з символами небезпеки). Іноді знаки небезпеки називаються і "Label". Знаки небезпеки є поставленими на кут квадратними наклейками (або таблички), які звертають увагу будь-якої людини загальнозрозумілими символами небезпеки на відправлення з небезпечним вантажем. Знаки небезпеки на упаковках з небезпечним вантажем, як правило, повинні мати розміри 10×10 сантиметрів (рис. 3.6). В більшості випадків на відправленні з небезпечним вантажем укріпленій один знак небезпеки.



Рисунок 3.6 – Знак небезпеки, яким маркується LPG

3.4 Процес митного оформлення

3.4.1 Порядок здійснення митного контролю й митного оформлення

Цей Порядок розроблено відповідно до Митного кодексу України, Положення про вантажну митну декларацію, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 09.06.97 N 574 (зі змінами та доповненнями), і з метою спрощення та оптимізації порядку митного контролю й митного оформлення товарів із застосуванням вантажної митної декларації (далі - ВМД). Цей Порядок застосовується при здійсненні митного контролю й митного оформлення товарів у всіх митних режимах.

Посадові особи підрозділу по боротьбі з контрабандою та порушеннями митних правил та/або митної варті митного органу залучаються до проведення митного контролю за наявності в митного органу інформації (орієнтування) про незаконне переміщення товарів або при виявленні під час перевірки документів чи вибіркового митного огляду ознак, що вказують на можливість переміщення товарів з порушеннями митного законодавства України.

Декларант подає документи митному органу та одержує оформлені документи особисто. Присутність декларанта при проведенні митного огляду обов'язкова.

ВМД, подана митному органу, але ще не прийнята до оформлення (відсутні відбиток штампа "Під митним контролем" (далі - штамп ПМК) і реєстраційний номер), може бути відкликана декларантом з дозволу митного органу.

З моменту прийняття ВМД до оформлення декларант несе юридичну відповідальність за недостовірність відомостей, зазначених у ВМД. Ця ВМД не може бути відкликана декларантом.

Оформлена ВМД свідчить про надання суб'єкту зовнішньоекономічної діяльності (далі - суб'єкт ЗЕД) права на

розміщення товарів у заявлений митний режим і підтверджує права й обов'язки зазначених у ВМД осіб щодо здійснення ними відповідних правових, фінансових, господарських та інших дій.

Для здійснення митного контролю й митного оформлення товарів декларант подає до підрозділу митного органу, посадові особи якого здійснюють митний контроль і митне оформлення товарів із застосуванням ВМД і пропуск їх через митний кордон України (далі - ПМО), ВМД, заповнену згідно з обраним митним режимом, її електронну копію й повний комплект документів, необхідних для здійснення митного оформлення товарів:

- а) документи, що підтверджують повноваження декларанта на декларування товарів;
- б) товаросупровідні документи;
- в) дозволи й сертифікати вповноважених державних органів (у встановлених законодавством випадках) та інші документи, зазначені в графі 44 ВМД;
- г) документи, зазначені в графі 40 ВМД;
- г) декларацію митної вартості (далі - ДМВ) (у встановлених законодавством випадках) та її електронну копію;
- д) документи, що підтверджують заявлені декларантом відомості про митну вартість товарів.

На вимогу митного органу декларантом подаються й інші документи, потрібні для здійснення митного контролю та митного оформлення, подання яких визначено законодавством України.

Копії поданих до оформлення документів засвідчуються написом "Копія. Згідно з оригіналом", підписом і печаткою декларанта.

Якщо документ є довгостроковим і його використання для цілей митного контролю й митного оформлення не припиняється після митного оформлення першої партії товарів, то при декларуванні першої партії товарів

декларант може подати митному органу додаткову копію документа для зберігання її в окремій справі суб'єкта ЗЕД у ПМО.

Довгострокові документи, строк дії яких закінчився, архівуються в установленому порядку.

На вимогу митного органу декларантом надається переклад на державну мову поданих до оформлення документів. Правильність перекладу засвідчується особою, що здійснила переклад.

По закінченні оформлення документи (завірені в установленому порядку їх копії), що були підставою для митного оформлення конкретної партії товарів, залишаються разом з першим основним аркушем ВМД на зберіганні в митному органі.

ВМД, її електронна копія й документи, потрібні для здійснення митного контролю й митного оформлення, подаються декларантом посадовій особі ПМО, до функціональних обов'язків якої віднесено право розподілу ВМД між посадовими особами ПМО.

Визначення посадової особи ПМО для прийняття ВМД до оформлення відображається в розділі I Інформаційного аркуша митного контролю товарів за ВМД (далі - Інформаційний аркуш), форму якого наведено в додатку 1 до цього Порядку. Інформаційний аркуш виготовляється митним органом.

Час подання ВМД, заповненої згідно з обраним митним режимом, її електронної копії та комплекту документів фіксується у відривному талоні Інформаційного аркуша, який видається декларанту.

Митні процедури здійснюються в такому порядку:

Прийняття ВМД до оформлення

При цьому здійснюються:

- 1) перевірка повноважень декларанта;
- 2) перевірка дотримання строків подання ВМД митному органу призначення;
- 3) перевірка виконання особою, що здійснює перевезення, зобов'язання щодо доставки товарів у митний орган призначення;

- 4) перевірка наявності вірусів на магнітному носії;
- 5) за допомогою програмного забезпечення перевірка правильності заповнення декларантом ВМД;
- 6) перевірка відповідності відомостей, унесених до всіх граф електронної копії ВМД, відомостям, що містяться у відповідних графах ВМД на паперовому носії;
- 7) перевірка комплектності отриманих від декларанта документів і їх відповідності даним, зазначеним у графах 40 і 44 ВМД;
- 8) перевірка наявності документів, що видаються вповноваженими органами державної влади на окремі товари, щодо переміщення яких через митний кордон України встановлено обмеження, з урахуванням заявленого декларантом коду товару згідно з товарною номенклатурою Митного тарифу України (2371а-14, 2371б-14, 2371в-14, 2371г-14);
- 9) перевірка наявності фактів застосування до суб'єкта ЗЕД і/або іноземного суб'єкта господарської діяльності санкцій Міністерства економіки України, а також фактів порушення суб'єктом ЗЕД митних правил;
- 10) перевірка відповідності зазначених у ВМД даних про товари даним, зазначеним у дозвільних документах уповноважених державних органів, що підтверджують проведення інших видів контролю, якщо товари підлягають цим видам контролю (у встановлених законодавством випадках перевірка наявності відповідних відміток у товаросупровідних документах);
- 11) прийняття ВМД до оформлення шляхом:
 - проставлення відбитка штампа ПМК у графі D основних аркушів і на всіх додаткових аркушах ВМД, а також підпису, свого прізвища й часу прийняття ВМД до оформлення на першому основному аркуші ВМД;
 - у встановлених випадках зазначення дати, з якої товари перебувають під митним контролем;
 - присвоєння ВМД реєстраційного номера в установленому порядку;
 - проставлення в установлених випадках відбитка штампа ПМК на товаросупровідних документах;

– присвоєння ДМВ (за наявності) та Інформаційному аркушу номера, що відповідає реєстраційному номеру ВМД;

12) унесення до електронної копії ВМД її реєстраційного номера, номера штампа ПМК, а також електронних копій ВМД і ДМВ (за наявності) до бази даних митного органу;

13) надсилання електронної копії ВМД до Єдиної автоматизованої інформаційної системи Держмитслужби України (далі ЄАІС) у випадках і в строки, визначені законодавством України.

3.4.2 Митний контроль

При ньому здійснюються:

– перевірка правильності застосування валютного курсу;

– перевірка відповідності даних про банківські реквізити підприємства (графа 28), зазначених в електронній копії ВМД, даним, які містяться в поданих документах і в переліку вповноважених банків України, що надсилається Держмитслужбою України митним органам;

– перевірка наявності задекларованих товарів у реєстрі товарів, що містять об'єкти інтелектуальної власності, який ведеться Держмитслужбою України;

– перевірка правильності класифікації та кодування товарів (згідно з поданими документами);

– перевірка правильності визначення митної вартості товарів. За наявності ДМВ - зазначення в ній у встановленому порядку рішення, прийнятого за результатами такої перевірки;

– перевірка надходження коштів суб'єкта ЗЕД на спеціальний рахунок митного органу та перевірка правильності заповнення графи В ВМД;

– перевірка правильності визначення країни походження товарів (згідно з поданими документами);

– перевірка правильності нарахування податків і зборів (обов'язкових платежів) за ВМД та застосування пільг у їх сплаті відповідно до законодавства;

– контроль своєчасності й повноти сплати податків і зборів;

– контроль і облік векселів, поданих суб'єктами ЗЕД під час митного оформлення товарів за ВМД.

За відсутності зауважень:

– списання (справляння) сум податків і зборів (обов'язкових платежів) у порядку, установленому законодавством України;

– заповнення графи С ВМД, засвідчення записів у ній проставленням відбитка номерного штампа "Сплачено" (прямокутного штампа, що складається з двох полів і містить у лівому полі номер штампа, а в правому - назву митного органу, напис "Сплачено", місце для підпису й дати) на всіх аркушах ВМД і заповненням його;

– унесення відомостей до електронної копії ВМД;

– ініціювання проведення митного огляду, якщо документів, поданих декларантом, недостатньо для прийняття рішення про повноту та/або достовірність відомостей, що перевіряються, або результати перевірки правильності класифікації та кодування товарів, визначення країни походження тощо потребують проведення такого огляду.

Якщо посадова особа ПМО самостійно прийняла рішення про відсутність потреби в проведенні митного огляду, то ВМД і пакет документів не подаються на розгляд начальнику ПМО чи іншій посадовій особі ПМО, яка має право приймати рішення про потребу проведення митного огляду, розділи II, III і IV Інформаційного аркуша не заповнюються.

В інших випадках рішення про потребу проведення митного огляду приймає начальник ПМО чи інша посадова особа ПМО, яка має право приймати рішення про потребу проведення митного огляду, про що вчиняє

відповідний запис у розділі III Інформаційного аркуша. Запис засвідчується його особистим підписом із зазначенням посади, дати, ініціалів, прізвища.

За рішенням начальника ПМО до митного огляду можуть бути залучені посадові особи іншого підрозділу митного органу.

Наявність задекларованих товарів у реєстрі товарів, що містять об'єкти інтелектуальної власності, є підставою для залучення до митного огляду посадової особи, яка здійснює контроль за переміщенням товарів, що містять об'єкти інтелектуальної власності.

Посадова особа (посадові особи), яка проводить митний огляд, перевіряє в обсязі, що відповідає меті проведення митного огляду, відповідність пред'явлених товарів даним, унесеним декларантом до граф 6, 18, 19, 21, 27, 30, 31, 34, 35, 38, 50 ВМД, і несе відповідальність за непроведення чи неналежне проведення такої перевірки.

Акт про проведення митного огляду товарів, що переміщуються за ВМД (далі - Акт), форму якого наведено в додатку 2 до цього Порядку, обов'язково складається в разі:

- вирішення спірних і складних питань класифікації та кодування товарів;
- вирішення спірних і складних питань визначення митної вартості товарів;
- вирішення спірних питань визначення країни походження товарів;
- прохання декларанта;
- виявлення невідповідності пред'явлених до митного огляду товарів заявленим відомостям про них, виявлення контрабанди чи порушень митних правил.

Акт заповнюється посадовою особою митного органу від руки або з використанням засобів комп'ютерної техніки.

У разі проведення митного огляду без складення Акта посадова особа вчиняє в розділі IV Інформаційного аркуша запис про відповідність товарів

відомостям, заявленим у ВМД, з урахуванням мети проведення митного огляду, проставляє час початку й закінчення його, а також відбиток штампа ПМК, свої підпис і прізвище, що свідчить про завершення цієї форми митного контролю; оформлення запиту за формою, наведеною в додатку 3 до цього Порядку (далі - Запит).

Запит може оформлюватись у випадках, передбачених законодавством України, митним органом, чи за результатами перевірки документів та/або митного огляду - до підрозділу, до компетенції якого віднесено або контроль за виконанням вимог товарної номенклатури Митного тарифу України (2371а-14, 2371б-14, 2371в-14, 2371г-14) при класифікації товарів для цілей митного оформлення, або контроль за правильністю визначення митної вартості, або перевірку правильності визначення країни походження товарів, у разі:

- вирішення спірних питань правильності класифікації та кодування товарів;
- вирішення спірних питань правильності визначення митної вартості товарів;
- потреби перевірки правильності визначення країни походження товару;
- потреби перевірки сертифіката про походження товару, який застосовується для підтвердження країни походження товару, що ввозиться на митну територію України на умовах угод про вільну торгівлю, укладених Україною (далі - преференційний сертифікат).

Потреба вирішення того чи іншого питання позначається шляхом перекреслення (X) потрібної клітинки в Запиті чи зазначення у вільних рядках інших завдань для перевірки.

Митне оформлення товарів, щодо яких було направлено запит, не може бути завершено до отримання відповіді на цей запит.

Завершення митного контролю й митного оформлення. Видача оформлених документів декларанту. При цьому здійснюються:

- нарахування збору за митне оформлення товарів у зонах митного контролю на територіях і в приміщеннях підприємств, що зберігають такі товари, чи поза робочим часом, установленим для митного органу (у разі здійснення такого оформлення); доповнення записів у графі 47 ВМД;

- списання (справляння) збору за митне оформлення товарів у зонах митного контролю на територіях і в приміщеннях підприємств, що зберігають такі товари, чи поза робочим часом, установленим для митного органу (у разі здійснення такого оформлення); доповнення записів у графах В і С ВМД;

- проставлення своїх підпису й прізвища та відбитка особистої номерної печатки в графі D усіх аркушів ВМД;

- проставлення відбитка особистої номерної печатки на товаросупровідних документах;

- розподіл аркушів ВМД і примірників ДМВ у порядку, установленому законодавством України;

- видача декларанту відповідного аркуша (аркушів) ВМД, магнітного носія з електронною копією ВМД і комплекту документів (крім документів, що повинні зберігатися в митному органі) під його підпис в Інформаційному аркуші.

Статистичний контроль. Під час проведення статистичного контролю здійснюються:

- приведення відомостей граф електронної копії ВМД у відповідність до відомостей граф оформленої ВМД (унесення відомостей, що належать до компетенції митних органів);

- передання в установлений строк електронної копії ВМД до ЄАІС;

- проставлення на першому аркуші ВМД своїх підпису, ініціалів, прізвища й відбитка номерного штампа "Статистичний контроль проведено"

і заповнення цього штампа, що свідчить про завершення статистичного контролю.

Відомості, зазначені у ВМД, можуть бути змінені чи доповнені декларантом лише з дозволу посадової особи митного органу до моменту прийняття цієї ВМД до оформлення.

Зміни чи доповнення вносяться декларантом до всіх аркушів ВМД шляхом перекреслення помилкових і зазначення правильних відомостей. Кожна зміна чи доповнення завіряється печаткою декларанта.

Одночасно декларантом уносяться зміни (доповнення) до електронної копії ВМД з використанням при цьому програмних продуктів декларанта.

Не допускаються більш як три зміни (доповнення) у ВМД (без урахування змін (доповнень), що дублюються (повторюються) на додаткових аркушах ВМД (форма МД-3) унаслідок унесення змін (доповнень) до основного аркуша, а також змін (доповнень) у графах 12, 22, 24, 36, 38, 42, 45, 46, 47 ВМД).

Реєстраційний номер ВМД, за якою відмовлено в митному оформленні, підлягає анулюванню.

У справах митного органу залишаються Картка відмови й перший аркуш ВМД. Інформація про анулювання реєстраційного номера ВМД заноситься в графу "Примітки" Журналу обліку ВМД. Анульований реєстраційний номер ВМД не може бути присвоєний іншій ВМД. При здійсненні митного контролю й митного оформлення товарів із застосуванням ВМД дозволяється змінювати послідовність операцій у межах підпунктів 1-10 і 14-26 пункту 3 цього Порядку.

Посадові особи митного органу несуть персональну відповідальність за нездійснення контрольних функцій, визначених цим Порядком, товарів із застосуванням вантажної митної декларації.

Наведемо схему порядку митного оформлення товарів у визначеному митному режимі (рис. 3.7).

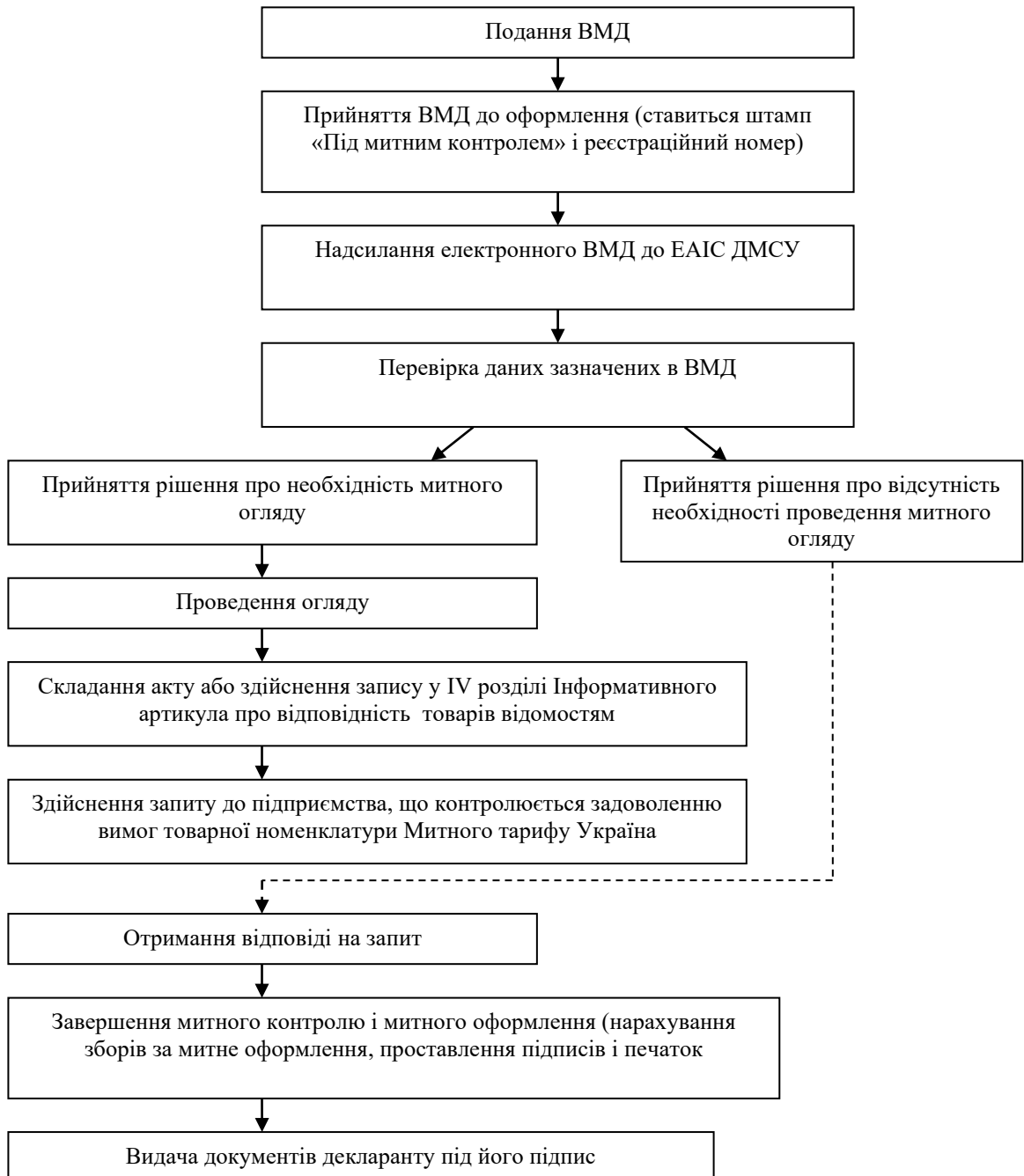


Рисунок 3.7 – Схема порядку митного оформлення товарів у визначеному митному режимі

3.5 Митна документація

Перевізники, точно так, як і відправники і одержувачі, зацікавлені в тому, щоб документи, супроводжуючі вантаж, були оформлені правильно і в

повному об'ємі. Природно, в обов'язки водія не входить оформлення документів на вантаж, але знання деяких норм дозволить зменшити ризик бути затриманим в дорозі контролюючими службами або потрапити у вимушений простій на митниці прибуття.

Водій, що здійснює міжнародне перевезення вантажів, зобов'язаний мати при собі документи, що засвідчують його особу: закордонний паспорт (внутрішній паспорт) і посвідчення (міжнародного або національного зразка) водія на право управління автомобільним транспортним засобом. У випадках, коли поїздка здійснюватиметься в країні з візовим режимом, у закордонному паспорті повинні бути проставлений відповідні відмітки. В національному паспорті при досягненні водієм 25 - і 45-річного віку повинна бути вклеєна фотографія і зроблений запис органами МВС України, інакше він може бути визнаний недійсним.

У водія повинні бути в наявності свідоцтва про державну реєстрацію транспортного засобу: тягача (автомобіля), напівпричепа (причепа); у випадках, коли перевізник і власник транспорту не одна і та ж особа, документи, підтверджуючі право користування ТЗ - оригінал договору оренди або його ксерокопія, завірена мокрою печаткою перевізника або власника ТЗ, або тимчасовий реєстраційний талон або довіреність на право користування ТЗ завірена нотаріально. Ці документи мають обмежений термін дії, тому перевізник зобов'язаний вчасно продляти його.

Ще один документ - свідоцтво про допущення автотранспортного засобу до міжнародного перевезення вантажів під митним друком і пломбами. Свідоцтво необхідне при здійсненні перевезень з використанням книжки МДП (carnet TIR). Термін дії свідоцтва необхідно продляти кожні два роки. Митний орган, документ, що видав, робить відмітку про продовження в графі 9. Інспектор, що зробив запис, указує своє прізвище, ініціали, дату внесення даних, новий термін дії документа. Запис завіряється підписом інспектора і друком митниці. До свідоцтва додаються фотографії транспортного засобу. На зворотному боці фотографій проставляється друк митного органу, що

оформляє свідоцтво. У випадках, коли яким-небудь чином зовнішній вигляд транспортного засобу був змінений (заміна тенту, нанесення малюнків, реклами і т.п.) перевізник зобов'язаний відновити фотододатки до свідоцтва про допущення і завірити їх в установленому порядку.

Окрім вище перерахованих документів, у водія повинні бути в наявності ліцензійна картка на здійснення вантажних перевезень, свідоцтво про страхування цивільної відповідальності власника ТЗ, а також дозвіл на проїзд ТЗ по території іноземної держави, тахограми.

На кожне перевезення власник АТЗ забезпечує водія комплектом товаротransпортних накладних міжнародного зразка (CMR) і книжкою МДП (carnet TIR), якщо перевезення передбачає її використання. Товаротransпортні накладні (CMR) заповнюються вантажовідправником або митним брокером за дорученням вантажовідправника. Вантажоперевізник надає відправнику комплект накладних, в яких в 16 і 23 графах (вони виділені товстими рамками) на кожному листі проставлені штампи перевізника. В графі 23, окрім штампу або друку, перевізник ставить особистий підпис. Бажано, щоб штамп містив наступну інформацію: організаційно-правову форму підприємства (ВАТ, ТОВ, ФОП і т.п.), коротку назву підприємства, адресу, телефон/факс, код підприємства по Єдиному державному реєстру підприємств і організації. Кількість листів CMR розраховується таким чином: по одному листу - вантажовідправнику, перевізнику і вантажоодержувачу, по одному листу - на митницю відправника і митницю одержувача, по одному листу на - пункти перетину кордону (виїзд з країни відправника, в'їзд на територію країни одержувача, в'їзд-виїзд на територію транзитних країн).

В другій графі CMR указується найменування і адреса вантажоодержувача. При здачі товару слід звернути увагу на те, що не завжди покупець і одержувач - одне і те ж підприємство. В графі 13 робляться вказівки відправника для перевізника про пункт проведення розмитнення вантажу: указується найменування вантажоодержувача, назва

митниці, митного пункту (ТП) одержувача, код ТП найменування митних складів або складів тимчасового зберігання (СВХ), номери і терміни дії ліцензій СВХ, адреса СВХ. В цій же графі можуть бути вказаний державний реєстраційний номер АТЗ.

В графі 22 повинне стояти чітке, добре читане відтиснення друку відправника і його підпис. Найменування вантажовідправника на друці ідентичні даним, внесеним в графу 1.

В графі 3 відправник указує місце розвантаження: населений пункт, вулиця, номер будинку, назва підприємства (не обов'язково). Можлива ситуація, коли розмитнення відбувається в одному місті, а розвантаження - в іншому. Щоб уникнути штрафних санкцій за каботажні перевезення транспортники повинні прослідити за тим, щоб відправник вказав в СМР кінцеве місце доставки товару.

Графа 4 містить дані про місце (указується країна і населений пункт) і дату завантаження.

В графу 5 вносять інформацію про документи, супроводжуючі вантаж. Звичайно це номер інвойсу або рахунки-фактури, а також номер книжки МДП.

В СМР допускається не більше трьох виправлень. При цьому кожне виправлення, внесене вантажовідправником, завіряється його друком і підписом особи, що його вносила.

Рахунок-фактура - це комерційний документ, в ньому указуються продавець, покупець, вантажоодержувач їх розрахункові рахунки, адреси, умови поставки і розрахунків, найменування продукції, її ціна, кількість, загальна вартість товару. Дані про рахунок-фактуру (номер, дата) указуються в графах 5 СМР і 8 книжки МДП.

Інформація про вантажоодержувача, вказана в рахунку-фактурі, вноситься в графу 13 СМР. Фактично, ця вказівка місця проведення митного очищення вантажу. Рахунок-фактура підписується директором і головним бухгалтером підприємства-продавця (відправника) і завіряється друком.

Працівники митної служби завіряють комплект інвойсів особистим номерним штампом і штампом митниці. Штampi повинні бути ідентичні тим, які проставлені книжці МДП.

Окрім інвойсу (рахунки-фактури) при митному оформленні в країні відправлення і країні призначення, а також при перетині меж, різні державні структури можуть перевірити документи, підтверджуючі якість вантажу, що перевозиться.

Оформлення супровідних документів, підтверджуючих якість товару - обов'язок вантажовідправника. Умовно ці документи можна розділити на ті, які оформляються підприємством - виробником, і ті які оформляються по заявках відправника, різними держорганами. До перших відносяться якісне посвідчення і сертифікат відповідності, до других - фітосанітарний сертифікат, сертифікат про походження товару, ветеринарне свідоцтво або сертифікат. В даному випадку можуть зажадати висновок експертів про походження товару, експертний висновок про фізико-хімічні властивості вантажу, вмісту в ньому радіоактивних (цезій, стронцій) і токсичних (свинець, кадмій, мідь, цинк) хімічних елементів.

3.6 Аналіз роботи пункту пропуску при виконанні міжнародних перевезень вантажів

Даний маршрут проходить через пункт пропуску Рава-Руська-Гребенне, характеристика якого наведена в табл.3.4

Таблиця 3.4 – Види контролю на пункті пропуску

Ідент. №	Назва пункту пропуску	Статус пункту пропуску	Види контролю								
			прикор.	митний	санітар.	фіто санітар.	ветеринар.	екологічн.	авіа безпека	СМАП	культ.
511300	Рава-Руська – Гребенне	Автом., міжнародний	+	+	+	+	+	+	-	+	-

Таблиця 3.5 – Перетин кордону вантажними АТЗ терміном з 1 січня по 31 грудня 2018 року через міжнародний пункт пропуску "Рава-Руська"

В'їзд в Україну		
Укр. перевізники	Всі інші перевізники	Разом
20583	10106	30689

Пункт пропуску можна розглядати як багатоканальну систему масового обслуговування з необмеженою чергою.

Стани системи нумеруються за числом заявок, що знаходяться в системі:

канал вільний;

канал зайнято, черги немає;

n каналів зайнято, черги немає;

n зайнято, одна заявка стоїть у черзі;

n каналів зайнято, m заявок стоїть у черзі.

Розмічений граф станів системи з необмеженою чергою – (рис.3.7):

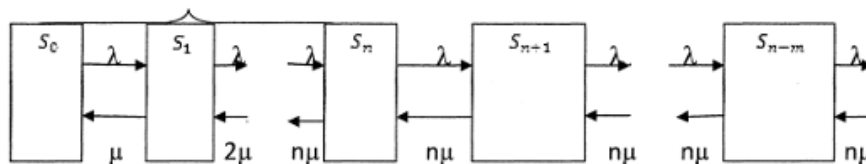


Рисунок 3.7 – Розмічений граф станів багатоканальної СМО з необмеженою чергою

Зліва направо систему переводить завжди один і той же потік заявок з інтенсивністю λ (як тільки заявка надійшла, система переходить у наступний стан; кількість станів - необмежена). Справа наліво систему переводить потік обслуговувань з інтенсивністю μ , помноженою на число зайнятих каналів.

Для СМО з відмовами однією з найважливіших характеристик є абсолютна пропускна здатність - середнє число заявок, яке може бути обслуговане системою за одиницю часу. Часто розглядають відносну пропускну здатність - відношення середнього числа заявок, обслугованого системою за одиницю часу, до середнього числа заявок, що надійшли за цей час.

При аналізі СМО з відмовами визначають й інші величини:

- середнє число зайнятих каналів;
- середній час простою системи в цілому і кожного окремого каналу.

Системи з очікуванням поділяють на системи з необмеженим очікуванням і системи з обмеженнями.

Для СМО з необмеженим очікуванням оцінювати як абсолютну, так і відносну пропускну здатність немає сенсу, так як кожна заявка рано чи пізно буде обслугована. Важливими характеристиками для таких систем є:

- середнє число заявок у системі (в черзі та на обслуговуванні);
- середнє число заявок у черзі;
- середній час перебування заявки в системі;
- середній час очікування заявки в черзі.

Значний інтерес представляють імовірнісні характеристики. Для СМО з обмеженнями потрібно визначати як абсолютну та відносну пропускну здатність, так і характеристики очікування.

Для аналізу та оцінки процесів, що відбуваються в СМО, потрібно знати основні параметри системи:

n - число каналів;

λ - інтенсивність потоку заявок;

μ - продуктивність каналу (інтенсивність потоку звільнень);

ν - інтенсивність потоку відходів заявки з черги.

Моделювання роботи пункту пропуску Бачівськ

Приведена щільність заявок:

$$Z = \lambda / \mu, \quad (3.1)$$

де $\mu = 1/t_{\text{обсл}} = 1/0,5 = 2$

$\lambda = 30689/365/24 = 4$ авто

$Z = 4/2 = 2$

Відносна пропускну здатність:

$$q = 1 - P_{\text{відм}}$$

$$q = 1$$

Абсолютна пропускна здатність:

$$Q = \lambda \cdot q = 2, \quad (3.2)$$

де $n=4$

Імовірність станів СМО:

$$P_0 = (1 + Z/1! + Z^2/2! + \dots + Z^n/n! + Z^{n+1}/n! (n-Z))^{-1}$$

$$P_0 = [1 + 2/1 + 4/1 * 2 + 8/1 * 2 * 3 + 16/1 * 2 * 3 * 4 + 32/1 * 2 * 3 * 4 * (4-2)]^{-1} =$$

$$= (1 + 2 + 2 + 1,33 + 0,7 + 0,7)^{-1}$$

$$P_0 = 7,73^{-1} = 1/7,73 = 0,129$$

Умова існування усталеного режиму в СМО:

$$\sigma = Z/n < 1, \quad \sigma = 2/4 = 0,5 < 1$$

Характеристика функціонування пункту пропуску за моделями масового обслуговування:

Середнє число заявок у черзі:

$$n_{\text{чрг}} = Z^{n+1} * P_0 / n * n! (1-\sigma)^2$$

$$n_{\text{чрг}} = 32 * 0,129 / 4 * 1 * 2 * 3 * 4 * (1-0,5)^2 = 0,172$$

Середнє число заявок у системі:

$$n_c = n_{\text{чрг}} + n_{\text{обс}}$$

$$n_{c1} = 0,172 + 4 = 4,172$$

Середнє число зайнятих каналів:

$$k = n_{\text{обс}} = Q/\mu = Z \quad (3.3)$$

де $k=2$.

Середній час очікування в черзі:

$$t_{\text{чрг}} = Z^n * P_0 / n * n! * \mu (1-\sigma)^2 = n_{\text{чрг}} / \lambda$$

$$t_{\text{чпр1}}=0,172/4=0,43 \text{ хв}$$

Середній час перебування у системі:

$$t_c = t_{\text{чпр}} + t_{\text{обс}} = t_{\text{чпр}} + 1/\mu$$

$$t_{c1}=0.43+0.5=0.93 \text{ хв}$$

$$2) P_0 = [1+2/1+4/1*2+8/1*2*3+16/1*2*3*4+32/1*2*3*4*5+64/1*2*3*4*5* \\ * (4-2)]^{-1} = (1+2+2+1,3+0,7+0,27+0,27)^{-1} = 7,54^{-1} = 1/7,54 = 0,1326$$

$$\sigma = 2/5 = 0.4 < 1$$

$$n_{\text{чпр}2} = 64 * 0.1326 / 5 * 1 * 2 * 3 * 4 * 5 (1 - 0.4)^2 = 0.03929$$

$$n_{c2} = 0,03929 + 2 = 2,3929$$

$$k = 2$$

$$t_{\text{чпр}2} = 0,03929 / 4 = 0,0098 \text{ хв}$$

$$t_{c2} = 0.0098 + 1/2 = 0.5098 \text{ хв}$$

$$P_0 = [1+2/1+4/1*2+8/1*2*3+16/1*2*3*4+32/1*2*3*4*5+64/1*2*3*4*5*6+ \\ +128/1*2*3*4*5*6 (4-2)]^{-1} =$$

$$= (1+2+2+1,3+0,7+0,27+0,089+0,089)^{-1} = 7,448^{-1} = 1/7,448 = 0,1343$$

$$\sigma = 2/6 = 0.33 < 1$$

$$n_{\text{чпр}3} = 128 * 0.1343 / 6 * 1 * 2 * 3 * 4 * 5 * 6 (1 - 0.33)^2 = 0,03654$$

$$n_{c3} = 0,03654 + 2 = 2,03654$$

$$k = 2$$

$$t_{\text{чпр}3} = 0,03654 / 4 = 0,00914 \text{ хв}$$

$$t_{c3} = 0,00914 + 1/2 = 0,50914 \text{ хв}$$

$$P_0 = [1+2/1+4/1*2+8/1*2*3+16/1*2*3*4+32/1*2*3*4*5+ \\ +64/1*2*3*4*5*6+128/1*2*3*4*5*6*7+256/1*2*3*4*5*6*7* \\ * (4-2)]^{-1} =$$

$$= (1+2+2+1,3+0,7+0,27+0,089+0,0254+0,0254)^{-1} =$$

$$= 7.4098^{-1} = 1/7.4098 = 0.1349$$

$$\sigma = 2/7 = 0.29 < 1$$

$$n_{\text{чпр}4} = 256 * 0,1349 / 7 * 1 * 2 * 3 * 4 * 5 * 6 * 7 (1 - 0.29)^2 = 0,00194$$

$$n_{c4} = 0,00194 + 2 = 2,00194$$

$$k=2$$

$$t_{чрг4}=0,00194/4=0,000485 \text{ хв}$$

$$t_{с4}=0,000485+1/2=0,500485 \text{ хв}$$

Таблиця 3.6 – Порівняння основних показників функціонування пункту пропуску при збільшенні кількості постів обслуговування

Кількість постів обслуговування, n	Середнє число заявок у черзі, $n_{чрг}$, авто.	Середнє число зайнятих каналів, k	Середній час очікування у черзі, $t_{чрг}$, хв.
4	0.172	2	0,43
5	0.03929	2	0,0098
6	0,03654	2	0,00914
7	0,00194	2	0,000485

3.7 Обґрунтування вибору сучасних технічних засобів митного контролю для впровадження на пункті пропуску

Інтенсивний розвиток зовнішньоекономічних зв'язків, значне збільшення кількості їхніх учасників, у тому числі комерційних структур, зміна митної політики в умовах становлення ринкової економіки, розширення можливостей експорту й імпорту більш широкої номенклатури товарів - вимагають від митних органів забезпечення високопродуктивного, ефективного митного контролю вантажів, транспортних засобів, речей осіб, що прямують через державний кордон. Одним з визначальних невід'ємних елементів у повсякденній роботі оперативних працівників митниць є застосування ними технічних засобів митного контролю (ТЗМК), без яких у даний час уже неможливо забезпечити своєчасність, якість і культуру митного контролю.

Технічні засоби митного контролю - це комплекс спеціальних категорій пристроїв і інструментів, які застосовують митні органи в процесі документального і фактичного митного контролю об'єктів, що

переміщаються через митний кордон, із метою перевірки істинності і достовірності декларуючих документів, установлення відповідності вмісту контрольованих об'єктів поданим на них відомостям, а також виявлення в цих об'єктах предметів митних правопорушень.

Застосування технічних засобів митного контролю дозволяє:

- підвищити пропускну спроможність митних органів за рахунок скорочення часу огляду об'єктів контролю,
- більш надійно, при мінімальному рівні спеціальної підготовки співробітників, установити достовірність і істинність документів, підтвердити правильність класифікації товару,
- підвищити ступінь можливості виявлення схованок та прихованих вкладень у контрольованих об'єктах,
- виявляти і припиняти порушення правил перетинання митного кордону.

Митні відеоскопи компонуються в набори, що мають як тверді трубки з вмонтованими оптичними лінзами різного діаметра (від 5 до 8 мм) і різної довжини (від 0,3 до 0,7 м), так і напівтверді ендоскопи, що використовують для огляду об'єктів, які доступні тільки через отвори складної конфігурації, також різних діаметрів (8-12 мм) і довжин (0,8-1,5 м) з можливістю кругового огляду простору за рахунок керованої рухливої кінцевої ділянки приладу.

Набори ендоскопів дозволяють крім догляду конструкційних порожнеч безпечно здійснювати візуальний контроль обсягів паливних баків, канистр, заповнених агресивними рідинами - бензином, дизельним паливом, різними оліями. Необхідне для цього висвітлення спостережливих зон здійснюється за допомогою світлового потоку, утвореного з вихідного отвору відеоскопу за рахунок використання світловолоконного кабелю, з'єданого з досить потужним джерелом світла, що живиться або від мережі змінного струму, або від окремого автономного акумулятора, який входить у комплект.

Відеоскоп 4500мм x 8мм (PAL)

Зовнішня оболонка відеоскопу складається з ковзаючої металевої тканини. Об'єктив відеоскопов з надійним різьбленням. Руків'я відеоскопу ергономічної форми з трьома функціональними клавішами для налаштування балансу білого кольору і контрастності, а також для звернення сторін зображення і інших функцій. Поєднаємо з Techno Pack, ССУ Techno Videoscope PAL.

Відеоскоп 4500мм x 8мм (PAL)

Технічні характеристики:

- робоча довжина: 4500 мм;
- зовнішній діаметр: тубуса - 8 мм, дистального кінця - 8,1 мм;
- напрям спостереження: 0°;
- кут поля зору із стандартним об'єктивом: 70°;
- радіус вигину трубки: мінімальний: 80 мм;
- радіус вигину у об'єктиву: мінімальний: 15 мм;
- кінець об'єктиву відхиляється в чотирьох напрямках: вгору/вниз - 120°/180°, вліво/управо - 90°/90°;
- дозвіл: 450 ТВ - строк PAL, 811 (г) x 508 (в) точок;
- виробник: Karl Storz.

Склад: Трубка оглядова гнучка ТСГ призначена для неруйнуючого контролю елементів конструкції. Трубка оглядова ТСС використовується для візуального контролю важкодоступних порожнин транспортних засобів і вантажів при їх огляді. Блок підсвічування БП призначений для створення необхідного рівня освітленості об'єкта, що досліджується. Зарядний пристрій ЗУ застосовується для підзарядки акумуляторів. Фотоперехідник ФП призначений для приєднання трубки оглядової до фотоапаратів.

Також представимо у якості сучасного ТЗМК Ендоскоп Proline PR-8803AL (рис. 3.8).



Рисунок 3.8 – Ендоскоп Proline PR-8803AL

Технічні характеристики ендоскопу Proline PR-8803AL наступні:

Діаметр зонда:	15 мм
Довжина зонда:	до 1 м
Розширення:	480x240
Дальність підсвічування:	1,5 м
Монітор:	2.4” TFT-LCD бездротовий, з вбудованим акумулятором
Вартість:	3 158,1 грн

Набори ендоскопів дозволяють крім догляду конструкційних порожнеч безпечно здійснювати візуальний контроль обсягів паливних баків, каністр, заповнених агресивними рідинами - бензином, дизельним паливом, різними оліями.

Необхідне для цього висвітлення спостережливих зон здійснюється за допомогою світлового потоку, утвореного з вихідного отвору ендоскопу за рахунок використання світло-волоконного кабелю, з'єданого з досить потужним джерелом світла, що живиться або від мережі змінного струму, або від окремого автономного акумулятора, який входить у комплект.

3.8 Розрахунок плану з експлуатації рухомого складу на маршруті Надвірна-Кельн

Для міжнародних вантажних перевезень автомобілями, за допомогою спеціальної літератури та на основі вихідного прогнозу визначено такі параметри:

Тип рухомого складу: автомобіль MAN 19402 + напівпричіп-цистерна 9693-10;

Номінальна місткість цистерни: $q_n = 30000$ л;

Пробіг з вантажем 1554 км;

Сумарний пробіг на маршруті 3074 км;

Коефіцієнт використання пробігу визначався з формули:

$$\beta = \frac{l_e}{L_m}, \quad (3.4)$$

$$\beta = 1554 / 3074 = 0,51;$$

Тривалість рейсу (в т.ч. тривалість відпочинку водіїв), $t_m = 56$ год.;

Сумарний річний обсяг перевезень: $Q_\phi = 19620$ тис. л.;

Річна кількість рейсів: визначалась із співвідношення

$$Z_p = Q_\phi / q_n = 19620 / 30 = 654;$$

Максимальний місячний обсяг перевезень у напружений період:
 $Q_{max} = 1978$ т;

Коефіцієнт нерівномірності обсягу перевезень по місяцях року:

$$\eta_Q = Q_{max} / (Q_\phi / 12) = 1978 / (19620 / 12) = 1,21;$$

Тривалість простою під навантаженням-розвантаженням за один рейс
 $t_{n,p} = 3$ год.

Тривалість простою з організаційних причин $t_{орг.} = 1$ год.

Тривалість відпочинку водіїв – 2 год.

Тривалість зміни екіпажу водіїв – $T_n = 8$ год.

Тривалість руху (в тому числі, тривалість простою з причин регулювання дорожнього руху) $t_p = 49,5$ год.

Річна кількість автомобіле-годин в наряді визначалась з формули:

$$AG_p = Z_p \cdot t_m, \quad (3.5)$$

$$AG_p = 654 \cdot 56 = 36624 \text{ авт.-год.}$$

Середня технічна швидкість визначається із формули:

$$V_t = \frac{L_m}{t_p}, \text{ км} \quad (3.6)$$

$$V_t = 3074/49,5 = 62,1 \frac{\text{км}}{\text{год}};$$

Середня експлуатаційна швидкість

$$V_e = \frac{L_m}{t_p + t_{н.р.} + t_{орг.}}, \text{ км/ГОД.} \quad (3.7)$$

$$V_e = 3074 / (49,5 + 3 + 1) \frac{\text{км}}{\text{год}};$$

Коефіцієнти використання місткості цистерни:

статичний:

$$\gamma_c = \frac{q_\phi}{q_n} \quad (3.8)$$

де q_ϕ – фактична кількість рідини, л;

$$\gamma_c = 30/30 = 1;$$

динамічний:

$$\gamma_d = \frac{\sum_{i=1}^{Z_c} (q_\phi \cdot l_{в})_i}{\sum_{i=1}^{Z_c} (q \cdot l_{в})_i} \quad (3.9)$$

$$\gamma_d = 1,00.$$

Необхідна для виконання перевезень кількість автомобілів, обчислена за завданням у найбільш напружений період визначалась з формули:

$$N_a = \frac{Q_{\max} \cdot l_\epsilon}{W_p \cdot \Phi_\delta^m}, \quad (3.10)$$

де дійсний місячний фонд часу автомобілів визначають за формулою:

$$\Phi_{\delta}^M = AD_i \cdot \alpha_2 \cdot \eta_{зм} \cdot T_H, \text{ год.} \quad (3.11)$$

де AD_i – кількість реманентних автомобіле-днів за місяць;

α_2 – коефіцієнт технічної готовності рухомого складу, що залежить від ефективності експлуатаційно-ремонтної служби підприємства;

$$\Phi_{\delta}^M = 24 \cdot 0,92 \cdot 2 \cdot 10 = 466 \text{ год.}$$

$$N_a = \frac{19620 \cdot 1554}{888,00 \cdot 466} = 7,4. \text{ Приймаємо 8 автооїздів.}$$

Оптимальна кількість автомобілів, обчислена по тривалості:

$$N_a = \frac{n_p \cdot T_p}{AG_{\delta}}, \quad (3.12)$$

де AG_{δ} – дійсний річний фонд часу 1 автомобіля, год.

$$N_a = \frac{654 \cdot 56}{5840} = 6 \text{ автомобілів.}$$

Обчислимо показники автомобілів MAN 19402, які працюють на заданому міжнародному маршруті.

Автомобіле-дні у господарстві:

$$AD_{\text{госп}} = D_k \cdot A_{\text{сп}}, \quad (3.13)$$

де D_k – календарна кількість днів (365). $AD_{\text{госп}} = 2190$ днів;

Автомобіле-дні в роботі:

$$AD_{\text{роб}} = AD_{\text{госп}} \cdot \alpha_6 \quad (3.14)$$

Результати розрахунків даного та інших маршрутів подано в табл. 3.7.

Таблиця 3.7 – Техніко-економічні показники маршруту

Автомобіль	MAN 19402	Фонд часу автомобілів за місяць, год.	466
Маршрут	Надвірна-Кьольн	Необхідна кількість рейсів за рік	654
Місткість, тис. л	30	Річна кількість авто-годин в наряді	36624
Коефіцієнт використання пробігу	0,51	Необхідна кількість автомобілів	6
Нульовий пробіг	24	Коефіцієнт змінності	2
Сумарний пробіг на маршруті	3074	Календарна кількість днів	365
Пробіг з вантажем	1554	Автомобіле-дні у господарстві	2190
Тривалість рейсу, год	56	Автомобіле-дні в роботі	1831
Максимальна тривалість зміни, год.	8	Тривалість робочої зміни год.	10
Сумарний річний обсяг перевезень, тис. л	19620	Автомобіле-години на маршруті	36624
Максимальний місячний обсяг перевезень, тис. л	1978	Автомобіле-години простою поза АТП	2943
Мінімальний місячний обсяг перевезень, тис. л	343	Автомобіле-години в наряді	36624
Коефіцієнт нерівномірності обсягу перевезень за рік	1,21	Середня тривалість циклу, год	56,0
Тривалість простою під навантаженням-розвантаженням, год.	3	Кількість циклів автомобілів на рік	654
Тривалість простою з організаційних причин, год	1	Пробіг авто з вантажем	1016316
Тривалість простою, год.	4,5	Загальний пробіг усіх автомобілів за рік	1016316
Тривалість відпочинку водіїв, год	2	Середній пробіг одного авто за добу	555
Тривалість руху, год.	49,5	Кількість робочих днів в місяці, год	24,0
Середня технічна швидкість, год	62,1	Статичний коефіцієнт вантажності	1,00
Середня експлуатаційна швидкість, год.	54,9		

3.9 Обґрунтування вибору митного режиму

Особа вправі в будь-який час обрати будь-який митний режим або змінити його на інший, незалежно від характеру, кількості, країни

походження або призначення товарів і транспортних засобів, якщо інше не передбачено митним законодавством. Таким чином, вибір і зміна митного режиму стосовно товарів є прерогативою особи, що переміщає товари.

Роль митних органів при цьому полягає в ухваленні рішення про можливість розміщення конкретного товару у митний режим, обраний декларантом, тобто наданні дозволу на використання даного режиму або відмові в такому дозволі, виходячи з умов розміщення товару у даний митний режим, встановлених ДМСУ на основі наявної нормативної бази з урахуванням економічної оцінки допустимості і доцільності розміщення конкретного товару у митний режим.

При виборі митного режиму декларант повинен враховувати, що розміщення товарів в окремі митні режими обмежується тимчасовими рамками. Так, у режимі митного складу товар може знаходитися не більше 3-х років; товари, завезені на територію країни винятково з метою реекспорту повинні бути вивезені не пізніше ніж через 6 місяців після ввезення і т. п.

Важливу роль відіграє також статус товару. Наприклад, у режим реекспорту можуть розміщуватись тільки іноземні товари, під режим реімпорту, навпаки — тільки вітчизняні товари, вивезені з країни у режимі експорту. Говорячи про зміну митного режиму, необхідно ще раз нагадати, що це — прерогатива особи, яка переміщує товари.

Найпоширеніший приклад зміни митного режиму — це початкове розміщення товару у режим митного складу, а потім випуск товару зі складу і розміщення в інший митний режим. Ця схема працює у випадках, коли ввезена партія товарів, призначена для збуту на внутрішньому ринку, містить товари, що потребують сертифікації, товари, що підлягають оподаткуванню митом, а також товари, що підпадають під заходи тарифного і нетарифного регулювання, але декларант не встигає в терміни перебування товару на складі тимчасового зберігання (СТЗ) зібрати всі необхідні дозвільні документи або в нього виникають фінансові складності.

Роздрібнення партії товару на СТЗ не передбачено, а розмістивши товар у режим митного складу і заплативши тільки збори за митне

оформлення, декларант може оформити всі дозвільні документи і, розв'язавши фінансові проблеми, розмістити товари у режим випуску у вільний обіг або, якщо вирішити проблеми не вдалося, розмістити товари у режим відмови на користь держави або реекспорту.

Інший приклад зміни митного режиму — ввезення товару на виставку і розміщення у режим тимчасового ввезення, а після купівлі товару якою-небудь організацією провадиться зміна режиму на випуск у вільний обіг зі сплатою всіх необхідних при цьому митних платежів і виконанням інших вимог, установлених митним законодавством.

Водночас існують ситуації, коли зміна одного митного режиму на інший не припускається. Наприклад, якщо товар був розміщений у режим відмови на користь держави, зміна режиму на будь-який інший не відбувається.

3.10 Висновки до розділу 3

Для доставки в Україну зрідженого природного газу доцільно застосовувати наявні на підприємстві транспортні засоби у кількості 6 автопоїздів за чинною транспортною схемою. При цьому буде застосовуватись митний режим імпорту.

Одним з визначальних невід'ємних елементів у повсякденній роботі оперативних працівників митниць є застосування ними технічних засобів митного контролю (ТЗМК), без яких у даний час уже неможливо забезпечити своєчасність, якість і культуру митного контролю.

Застосування технічних засобів митного контролю дозволяє: підвищити пропускну спроможність митних органів за рахунок скорочення часу огляду об'єктів контролю; більш надійно, при мінімальному рівні спеціальної підготовки співробітників, установити достовірність і істинність документів, підтвердити правильність класифікації товару; підвищити ступінь можливості виявлення схованок та прихованих вкладень у контрольованих об'єктах; виявляти і припиняти порушення правил перетинання митного кордону.

РОЗДІЛ 4

ЕФЕКТИВНІСТЬ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЦЬКИХ РІШЕНЬ

4.1. Розрахунок прямих витрат

Потреба у паливі:

$$Z_{\text{п}} = \frac{K_1 \cdot K_3 \cdot L_{\text{заг}}}{100}, \text{ літрів} \quad (4.1)$$

де K_1 – норма витрат палива на 100 км пробігу, K_3 – коефіцієнт коригування норм витрат палива під час руху;

$L_{\text{заг}}$ – загальний річний пробіг усіх автомобілів на маршруті, тис. км.

$$Z_{\text{п}} = 28 \cdot 1,1 \cdot 1016 / 100 = 313 \text{ тис. літрів.}$$

Збільшення витрат палива у зимовий період:

$$Z_{\text{зп}} = N_a \cdot Z_{\text{п}} \cdot 0,01, \text{ літрів,} \quad (4.2)$$

$$Z_{\text{зп}} = 7,44 \cdot 313 \cdot 0,01 = 23,3 \text{ тис. літрів.}$$

Внутрішньо-гаражні витрати палива:

$$Z_{\text{вг}} = 0,5\% \cdot (Z_{\text{п}} + Z_{\text{зп}}) = 0,005 \cdot (313025 + 23276) = 1682 \text{ літри.} \quad (4.3)$$

Загальні витрати палива:

$$Z_{\text{заг}} = Z_{\text{п}} + Z_{\text{зп}} + Z_{\text{вг}} = 338 \text{ тис. літрів.}$$

Витрати коштів на паливо:

$$Z_{\text{п}} = \Pi_{\text{п}} \cdot Z_{\text{заг}} = 36,5 \cdot 338 = 1234 \text{ тис. грн.} \quad (4.4)$$

Витрати мастильних матеріалів

Витрати моторної оливи:

$$P_{\text{мо}} = \frac{n_{\text{мо}} \cdot Z_{\text{заг}}}{100} = 0,013 \cdot 338 = 4,4 \text{ тис. літрів,} \quad (4.5)$$

де $n_{\text{мо}}$ – норма витрат моторної оливи на 100 л використаного палива.

Витрати трансмісійної оливи:

$$P_{\text{то}} = \frac{n_{\text{то}} \cdot Z_{\text{заг}}}{100} = 0,0004 \cdot 338 \cdot 10^3 = 135 \text{ літри}, \quad (4.6)$$

де $n_{\text{то}}$ – норма витрат трансмісійної оливи на 100 л використаного палива.

Витрати коштів на моторну оливу:

$$Z_{\text{мо}} = C_{\text{мо}} \cdot P_{\text{мо}} = 300 \cdot 4,4 = 1318 \text{ тис. грн.} \quad (4.8)$$

Витрати коштів на трансмісійну оливу:

$$Z_{\text{то}} = C_{\text{то}} \cdot P_{\text{то}} = 67 \cdot 0,135 = 9 \text{ тис. грн.} \quad (4.9)$$

Потреба в шинах:

$$N_{\text{ш}} = \frac{N \cdot L_{\text{заг}}}{L_{\text{ш}}} = 14 \cdot 1016 / 1000 = 95, \quad (4.10)$$

де N – кількість шин на автомобілі, без урахування запасного колеса,
 $L_{\text{ш}}$ – нормативний пробіг однієї шини, тис. км.

Витрати на придбання шин:

$$Z_{\text{ш}} = C_{\text{к}} \cdot (N_{\text{ш}} - N \cdot A_{\text{сп}}) = 6500 \cdot 95 = 618 \text{ тис. грн.}, \quad (4.11)$$

де $C_{\text{к}}$ – ціна одного комплекту шин.

Витрати на відновлення і ремонт шин:

$$Z_{\text{вш}} = \frac{C_{\text{к}} \cdot n' \cdot L_{\text{заг}} \cdot N}{100 \cdot 1000} = 6500 \cdot 14 \cdot 1016,3 \cdot 1,13 / 1000 \text{ грн.}, \quad (4.12)$$

де n' – норма відрахувань на відновлення і ремонт шин на 1000 км пробігу, %.

$$Z_{\text{рш}} = 1045 \text{ тис. грн.}$$

Витрати на запасні частини:

$$Z_{\text{зч}} = \frac{L_{\text{заг}} \cdot n_{\text{зч}} \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3}{1000} = 1016,3 \cdot 2 \cdot 1,1 \cdot 1,09 \cdot 1,0 / 1000 = 24 \text{ тис. грн.}, \quad (4.13)$$

де $n_{\text{зч}}$ – норма витрат на запасні частини на 1000 км пробігу.

Загальні витрати на паливо-мастильні матеріали:

$$З_{\text{ПММ}} = З_{\text{МО}} + З_{\text{ТО}} + З_{\text{СО}} + З_{\text{ПМ}} + З_{\text{Г}} + З_{\text{ОМ}} = 1318 + 9 + 3 = 13667 \text{ тис. грн.}$$

Витрати на матеріально-технічне постачання в цілому:

$$З_{\text{МТП}} = З_{\text{ПММ}} + З_{\text{П}} + З_{\text{Ш}} + З_{\text{ЗЧ}} = \quad (4.14)$$

$$З_{\text{МТП}} = 13667 + 619 + 24 = 14677 \text{ грн.}$$

Заробітна плата водіїв при погодинній формі оплати праці:

$$ЗП_{\text{В}} = C_{\text{Г}} \cdot \Phi_{\text{РЧ}} \cdot N_{\text{В}} = 400 \cdot 1870 \cdot 6 = 14660 \text{ тис. грн.}, \quad (4.15)$$

де $C_{\text{Г}}$ – годинна ставка водія, грн.

Доплата за класність:

$$H_{\text{КЛ}} = 0,15 \cdot C_{\text{Г}} \cdot \Phi_{\text{РЧ}} \cdot N_{\text{ВЛ}} = 0,15 \cdot 0,4 \cdot 1870 \text{ грн.} \quad (4.16)$$

Основна заробітна плата водіїв: $ЗП_{\text{ОСН}} = ЗП_{\text{В}} + H_{\text{КЛ}} + H_{\text{С}} = 2308 \text{ тис. грн.};$

Додаткова заробітна плата водіїв:

$$ЗП_{\text{ДОД}} = ЗП_{\text{ОСН}} \cdot \left(\frac{D_{\text{ВІД}}}{D_{\text{РОБ}}} + 0,01 \right) = 197 \text{ тис. грн.} \quad (4.17)$$

Фонд заробітної плати водіїв:

$$\Phi_{\text{ЗПВ}} = ЗП_{\text{ОСН}} + ЗП_{\text{ДОД}} = 146496 + 21974 = 25050 \text{ грн.}$$

Середньомісячна зарплата водіїв:

$$ЗП_{\text{СЕР}}^{\text{В}} = \frac{\Phi_{\text{ЗПВ}}}{12 \cdot N_{\text{В}}} = 250508 / (12 \cdot 6) = 3479 \text{ грн.} \quad (4.18)$$

Плата за ремонт і ТО рухомого складу.

при погодинній формі оплати праці:

$$ЗП_{\text{РЕМ}} = C_{\text{РЕМ}} \cdot T_{\text{ЗАГ}}, \text{ грн.}, \quad (4.19)$$

де $C_{\text{РЕМ}}$ – годинна ставка ремонтника.

$$ЗП_{\text{рем}} = 240 \cdot 16054 = 3850 \text{ тис. грн.}$$

Додаткова плата:

$$ЗП_{\text{дод}} = ЗП_{\text{рем}} \cdot \left(\frac{Д_{\text{від}}}{Д_{\text{роб}}} + 0,01 \right) = 1190 \text{ тис. грн.} \quad (4.20)$$

Загалом фонд оплати послуг:

$$\Phi_{\text{зпр}} = ЗП_{\text{рем}} + ЗП_{\text{дод}} = 38529 + 11944 = 5050 = \text{тис. грн.}$$

Загальні нарахування на заробітну платню водіїв:

$$\Sigma H_{\text{зп}} = H_{\text{пф}} + H_{\text{вп}} + H_{\text{вб}} + H_{\text{нв}} = 963 + 87 + 15 = 1141 \text{ грн.}$$

Залишкова вартість одного автопоїзда (автомобіль MAN + автопричіп-цистена (новий) на перше число планового року: $C_{\text{зал}}^{\text{pc}} = 1700000$ грн.

Амортизація на повне відновлення рухомого складу:

$$A_{\text{нв}}^{\text{pc}} = n_a \cdot C_{\text{зал}}^{\text{pc}} \cdot 25\% , \text{ тис. грн.} \quad (4.21)$$

Амортизація за перший рік: $A_1^{\text{pc}} = 4 \cdot 1700 \cdot 0,25 = 1700$ тис. грн.

Амортизація за другий рік $A_2^{\text{pc}} = (4 \cdot 1700 - 1700) \cdot 0,25 = 1275$ тис. грн.

Амортизація за два роки – 2975 тис. грн.

Амортизація на повне відновлення споруд:

$$A_{\text{нв}}^{\text{cn}} = 2498320 \text{ грн.}$$

4.2. Фінансові результати

Валові надходження підприємства:

$$ВН = L_{\text{ер}} \cdot Ц_{\text{км}} \text{ грн.}, \quad (4.22)$$

де $L_{\text{ер}}$ – плановий річний пробіг з вантажем км;

$Ц$ – тариф за 1 км пробігу з вантажем, грн.

$$ВН = 19620 \cdot 87 = 88420 \text{ тис. грн.}$$

Накладні витрати підприємства визначаємо за формулою:

$$HB = PB \cdot k_{hb}, \text{ тис. грн.} \quad (4.23)$$

де $k_{hb} = 0,10 \dots 0,35$ – коефіцієнт накладних витрат;

PB – прямі витрати на перевезення по заданому маршруту, тис. грн.

$$HB = (114072 + 386790 + 2498320 + 7689000) \cdot 0,15 = 82199 \text{ тис. грн.}$$

Частка накладних витрат, які припадають на перевезення за маршрутом Надвірна-Кельн обчислюється за формулою:

$$\text{ЧНВ} = \frac{HB \cdot \text{ВН}}{\text{ЗВН}}, \text{ грн.} \quad (4.24)$$

де ЗВН – загальні валові надходження від усіх видів діяльності, грн.

$$\text{ЧНВ} = 8219862 \cdot 8841949 / 625000000 = 11629 \text{ тис. грн.}$$

Валові витрати:

$$BB = Z_{\text{пмм}} + Z_{\text{то,р}} + \Phi_{\text{зпв}} + \Sigma H_{\text{зп}} + Z_{\text{вш}} + \text{ЧНВ}, \text{ грн.} \quad (4.25)$$

$$BB = 14670 + 2500 + 500 + 11629 = 29315 \text{ тис. грн.}$$

Прибуток підприємства:

$$P_n = \text{ВН} - BB, \text{ тис. грн.} \quad (4.26)$$

$$P_n = 8842 - 2931,6 = 5910,4 \text{ тис. грн.}$$

$$\text{Інші податки: } P_{\text{ини}} = 0,02 \cdot P_n = 0,02 \cdot 5910 = 118 \text{ тис. грн.}$$

Податок на прибуток підприємства:

$$P_{np} = 0,3 \cdot P_n = 0,3 \cdot 5910,424 = 1478 \text{ тис. грн.}$$

Чистий прибуток підприємства:

$$P_{\text{чист}} = P_n - P_{np} - P_{\text{ини}}, \text{ грн.} \quad (4.27)$$

$$P_{\text{чист}} = 4317 \text{ тис. грн.}$$

Рентабельність перевезень. Інвестиції становлять $K = 8600$ тис. грн.

Вони призначені на:

- закупівлю напівпричепів-цистерн – 528 тис. грн. в т. ч. ПДВ;
- навчання персоналу – 175 тис. грн. в т. ч. ПДВ;
- придбання дозволів, ліцензій, "зеленої карти" – 157 тис. грн.

Термін їх окупності можна визначити за формулою:

$$T_o = \frac{K}{\Pi_{\text{нідпр}}}, \text{ років} \quad (4.28)$$

$$T_o = 8600/431 = 1,99 \text{ року. Приймаємо – 2 роки}$$

4.3 Висновки до розділу 4

Розрахунок фінансових показників ТзОВ «СОТА» вказує на то що:

- загальні витрати палива складуть 338 тис. літрів і це буде коштувати 1234 тис. грн.;
- витрати трансмісійної оливи складуть 135 літрів, витрати коштів на моторну оливу 1318 тис. грн. і витрати коштів на трансмісійну оливу 9 тис. грн.;
- потреба в шинах складе 95, витрати на придбання шин 618 тис. грн. і витрати на відновлення і ремонт шин 1045 тис. грн.;
- витрати на запасні частини складуть 24 тис. грн., загальні витрати на паливо-мастильні матеріали 13667 тис. грн. і витрати на матеріально-технічне постачання в цілому 14677 грн.;
- фонд заробітної плати водіїв складе 250508 грн., середньомісячна зарплата водіїв 3479 грн.;
- валові надходження підприємства складуть 88420 тис. грн.;
- накладні витрати підприємства складуть 82199 тис. грн.;
- валові витрати складуть 29315 тис. грн., прибуток підприємства 5910,4 тис. грн.;
- термін окупності інвестицій у розмірі 8600 тис. грн. складуть 1,99 року

ВИСНОВКИ

1. Підприємство має достатній потенціал для перевезення небезпечних вантажів, зокрема зрідженого природнього газу й доставки його в Україну в митному режимі імпорту.

2. Зріджений природній газ відноситься до небезпечних вантажів класу 2, підкласу 2. Це – підакцизний вантаж. Також для його перевезення необхідні спеціалізовані транспортні засоби. Обсяг споживання LPG в Україні зростає, тому його імпорту також зростатиме.

3. Використано критерії вибору транспортних і допоміжних засобів: безпечність; мінімальні втрати і нагрівання газів при транспортуванні; низька вартість. Перевезення стиснених, зріджених і розчинених під тиском газів здійснюється відповідно до вимог чинних Правил, «Правил безпечної експлуатації цистерн, працюючих під тиском». Автомобілі-цистерни автопоїзди, які застосовуються для перевезення стиснених, зріджених і розчинених під тиском газів, повинні мати спеціальне маркування і написи.

4. Для доставки в Україну зрідженого природнього газу доцільно застосовувати наявні на підприємстві транспортні засоби у кількості 6 автопоїздів за чинною транспортною схемою. При цьому буде застосовуватись митний режим імпорту.

5. Перевезення небезпечних вантажів на прикладі зрідженого природнього газу є прибутковим. Для його реалізації у повному обсязі потрібно 8600 тис. грн. Термін їх окупності – до 2-х років.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Підсумки роботи Держмитслужби за 2009 рік [Текст]– Київ: ДМСУ, 2010.– 120 с.
2. Мартинюк В.П. Митна система та економічна безпека держави: теорія і методологія: моногр. [Текст] / В. П. Мартинюк.–Тернопіль: Астон, 2010.–256 с.
3. Пашко П.В. Митна безпека (теорія, методологія та практичні рекомендації): моногр. [Текст]/ В. П. Пашко.–Одеса: АТ «ПЛАСКЕ», 2009.– 628 с.
4. Коляда С. П. Економічна складова діяльності митних органів у системі забезпечення державних пріоритетів України: моногр. [Текст] / С. Коляда. – Дніпропетровськ: АМСУ, 2007.– 238 с.
5. Карамбович І.М. Митна система та її роль в регулюванні зовнішньої торгівлі України: моногр.[Текст] / І. М. Карамбович. – Дніпропетровськ: АМСУ, 2009.– 281 с.
6. Мостовий А.С. Зміни в митному праві Європейського Союзу [Текст] / А. С. Мостовий // Митна справа.– 2006.– № 5 (47).– С. 33-38
7. Іщук І.О. Митні ініціативи в глобальному просторі: моногр. [Текст] / І. О. Іщук. – Тернопіль: Підручники і посібники, 2007. – 304 с.
8. Науменко В.П. Применение таможенных режимов в Украине: теория, практика, рекомендации:практ.пособие[Текст] / В. П. Науменко.– К.: Знання, 2005.– 430 с.
9. Митний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http:// customs.gov.ua](http://customs.gov.ua).
10. Шестакова М. О таможенных режимах [Текст] / М. Шестакова // Право и экономика. – 2006.– № 9.–С. 79-88.
11. Лукьяненко Е.В. Налоговое регулирование международной торговли товарами [Текст]/ Е.В. Лукьяненко.–Донецк: ИЭП НАН Украины, 2008.–112 с.

12. Council Regulation (EEC) no 2913/92 of 12 October 1992 establishing the Community Customs Code [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eplato.eu/pl/infoctter/0029/0105/>.

13. Регламент ЄС № 450/2008 Європейського парламенту та ради від 23 квітня 2008 року про встановлення Митного кодексу Співтовариства (Модернізованого Митного союзу) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eurodocs.sdla.ov.ua/DocumepantViewLast/tabid/30/ctl/Edit/mid/31/ID/10004098/Lang/Default.aspx>.

14. Перепьолкін С.М. Міжнародне співробітництво України та Європейського Союзу в галузі митної справи [Текст] / С. М. Перепьолкін // Митна справа. – 2006. – № 6 (48). – С. 2326.

15. Таможенный кодекс таможенного союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.tamognia.ru/doc_base/ocuent.php?ID=1455037&gclid=СКм3теq7p6ЕCFQsFZgodKgo2lg.

16. Митний союз (МС) стає класичним прикладом того, як політичні амбіції Росії входять у системне протиріччя з її власними економічними інтересами і реальним ступенем впливу на партнерів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.day.kiev.ua/290619?idsource=297309&minlang=ru>.

17. <http://www.uspa.gov.ua/ua/pres-tsentr/novini/noviniampu/2661-razrabotany-izmeneniya-vporyadok-vypolneniya-tamozhennykh-formalnostej-pri-osushchestvlenii-tamozhennogo-oformleniya-tovarov>.

18. www.ukraine-tipp.gov.ua.

19. www.ukrstat.gov.ua

20. Зеркалов Д.В. Транспорта система України. Довідник. - К.: Основа, 2007. - 620 с.

21. Коцюк О.Я., Лебідь Є.М. Ефективність маршрутизації перевезень об'єднаних партій вантажів у найбільших містах. // Зб. наук. праць Вісник НТУ. - К.: НТУ, №11, 2006. - С.322-324.

22. Справочник инженера-экономиста автомобильного транспорта. /Под ред. Голованенко С.Л. /. - К.: Техніка, 1991. - 351 с.

23. Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні // Затв. наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 року; Офіційний вісник України 1998. №8.

24. Основи митної справи в Україні: Навч. Посіб. / Під ред. П.В. Пашка - К.: Знання, 2004. - 732с. - (Митна справа в Україні).

25. Наказ ДМСУ N 368/149 від 30.06.2000 Про затвердження Інструкції про порядок здійснення розрахунків з Державним бюджетом України за митом, податком на додану вартість, акцизним збором та іншими платежами, доходами і зборами.

26. Дослідження операцій у транспортних системах : навч. посібник для студ. напряму “Транспортні технології” вищ. навч. закладів / [укл. Н. Т. Кунда]. – К. : Видавничий Дім “Слово”, 2008. – 400 с. (з грифом МОНУ).

27. Конвенції та угоди у сфері міжнародних автомобільних перевезень: навч. посібн. для студ. вищ. навч. закл., які навчаються за напрямом “Транспортні технології” / [укл. Н.Т.Кунда, Н. М. Дащенко] ; Нац. трансп. ун-т. – К. : НТУ, 2010. – 141 с.

28. Організація міжнародних автомобільних перевезень : навч. посібн. для студ. вищ. навч. закл., які навчаються за напрямом “Транспортні технології” / [укл. Н.Т.Кунда]. – К.: Видавничий Дім “Слово”, 2010. – 462 с.

29. Комп'ютерні технології статистичного аналізу на транспорті : навчальний посібник [укл. В. Д. Данчук, Г. С. Прокудін, О. І. Цуканов, Н. М. Цимбал]. – К. : НТУ, 2013. – 280 с.

30. Навчальний термінологічний словник для фахівців з міжнародних перевезень / заг. редакція Г. С. Прокудіна ; [укл. Н. Т. Кунда, А. В. Петрик, О. А. Чупайленко, С. М. Шарай, Е. Ю. Махмудов, О. Г. Третиниченко, В. Є. Силенко, В. В. Лебідь]. – К. : НТУ, 2015. – 167 с.

31. Базовий термінологічний словник з організації митного контролю на транспорті (для іноземних студентів): навчальний посібник [укл. О. П. Процик, Ю. О. Сілантьєва та інші]/під загал.ред. Г.С. Прокудіна. – К. : НТУ, 2016. – 251 с.