

УДК 656.2

О. Ю. ПАПАХОВ^{1*}, Н. О. БАРКАЛОВА^{2*}, М. І. СЕРГІЄНКО^{3*}, Р. М. КОМПАНИЄЦЬ^{4*}

^{1*} Каф. «Транспортний сервіс та логістика», Український державний університет науки і технологій, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, тел. +38 (067) 564 65 65, ел. пошта parahova0362@gmail.com, ORCID 0000-0003-2357-8158

^{2*} Каф. «Транспортний сервіс та логістика», Український державний університет науки і технологій, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, тел. +38 (067) 524 43 22, ел. пошта logvinovanata1987@gmail.com, ORCID 0000-0002-9350-881X

^{3*} Каф. «Транспортний сервіс та логістика», Український державний університет науки і технологій, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, тел. +38 (096) 506 56 89, ел. пошта: maria14032012@gmail.com, ORCID 0009-0001-7983-1119

^{4*} Каф. «Транспортний сервіс та логістика», Український державний університет науки і технологій, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, тел. +38 (066) 050 64 52, ел. пошта: rkompaniets@gmail.com, ORCID 0009-0001-7036-4227

АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНИХ РИЗИКІВ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ІМПОРТНИХ НАВАЛЮВАЛЬНИХ ВАНТАЖІВ ТРАНСПОРТИМ ПІДПРИЄМСТВОМ ЧЕРЕЗ МИТНІ ТЕРМІНАЛИ ТА МІСЦЯ НЕЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Метою статті є визначення логістичних ризиків та надання рекомендацій, які з'являються при транспортно-експедиторському обслуговуванні імпортних перевезень залізовмісних відходів залізничним чи автомобільним транспортом. В статті розглядаються перевезення окалини сталеплавильного та прокатного виробництва з металургійного комбінату Молдови на феросплавний завод в Україну. Логістичні ризики з'являються при митному оформленні вантажу на кордоні в пункті пропуску на митну територію України та при митному очищенні товару в пункті призначення вантажу при випуску товару у вільний обіг. Надані рекомендації щодо скорочення витрат вантажоодержувача, пов'язаних з простоем рухомого складу під час виконання митних та інших процедур на місцях незагального користування за рахунок подання періодичної декларації. **Методи.** Комплексний аналіз сумісної технології роботи залізничного транспорту з митними органами, аналітичне моделювання процесу перевезення, актово-претензійна робота вантажоодержувача з органами державної влади. **Результати.** Встановлено, що при імпортному перевезенні залізовмісних відходів, в пункті пропуску на державному кордоні України та при митному оформленні вантажу в місці призначення вантажоодержувачем можуть з'являтися логістичні ризики, пов'язані з додатковою затримкою транспортних засобів. До них можливо віднести ризики, пов'язані з: проставлянням на перевізному документі в пункті пропуску на митну територію України інспекторами Державної екологічної інспекції печатки «Контроль за місцем надходження»; з прибуттям вантажу на станцію у вихідні чи святкові дні під час яких митниця не працює, чи працює в особовому режимі; з вимогами митниці проведення досліджень для підтвердження показників, вказаних в сертифікаті відповідності товару, який видає вантажовідправник; встановлення додаткових характеристик вантажу; підтвердження коду УКТ ЗЕД; з митним оформленням товару з метою збільшення митних платежів. Надані рекомендації для вантажоодержувачів, на основі яких документів можливо віднести витрати, пов'язані з додатковим простоем транспортних засобів, на митні органи. **Наукова новизна.** В статті вперше визначені та об'єднані логістичні ризики, які з'являються при транспортно-експедиторському і митному оформленні імпортних вантажів та надані рекомендації щодо їх зменшення і ведення актово-претензійної роботи для зменшення витрат вантажоодержувачів. **Практична значимість.** Отримані результати можуть бути використані при транспортно-експедиторському обслуговуванні імпортних вантажів та при актово-претензійній роботі з залізницею та митними органами.

Ключові слова: транспортно-експедиторське обслуговування, митне оформлення, транскордонне перевезення, залізничний транспорт, автомобільний транспорт, залізовмісні відходи

Вступ

Феросплавні заводи України для зменшення собівартості своєї продукції мають потребу в дешевій сировині. В якості дешевої сировини виступають відходи електрометалургійного виробництва Молдавського металургійного заводу – окалина чорних металів, яка містить в собі до 72 % заліза. Залізовмісні відходи перевозяться

відкритим рухомим складом залізниці чи автомобільним транспортом з застосуванням самоскидів.

Постановка завдання дослідження

Перевезення окалини сталеплавильного та прокатного виробництва з Молдови на територію України пов'язане з логістичними ризиками при

взаємодії з митними органами і залізницею. Митне оформлення залізовмісних відходів здійснюється в транспортному засобі без вивантаження на проміжний склад. Під час митного очищення окалини для випуску у вільний обіг іноді трапляється необхідність додатково обстеження вантажу в митній лабораторії та ін. В цьому випадку виникає значний простій транспортних засобів а очікуванні митного оформлення на що залізниця та автотранспорте підприємство виставляє штрафи на адресу вантажодержувача.

Мета дослідження

Визначення логістичних ризиків та надання рекомендацій, які з'являються при транспортно-експедиторському обслуговуванні імпорتنих перевезень залізовмісних відходів залізничним чи автомобільним транспортом

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Надання послуг з транспортно-експедиторської діяльності потребує удосконалення взаємодії між замовником послуги, перевізником та митними і іншими державними органами. В дослідженні [1] стверджується, що для забезпечення високого рівня конкурентоспроможності транспортно-експедиторського підприємства необхідним є застосування сучасних програмних комплексів, здатних реалізовувати управлінські рішення щодо формування партнерських зв'язків з об'єктами митно-логістичної інфраструктури. На основі оцінки техніко-експлуатаційних показників роботи вантажних митних комплексів, митних складів та складів тимчасового зберігання, а також з урахуванням основних вимог замовника послуг стає можливим вибір найбільш ефективного суб'єкта господарювання для співпраці. У статті [2] висвітлено роль митних експертиз в зовнішньоекономічній діяльності суб'єктів підприємництва. Розглянуто особливості здійснення митних експертиз, що регламентуються положеннями Митного кодексу України. Встановлено, що під час здійснення митних експертиз вирішується ряд завдань фінансового, контрольного, економічного, кримінально-статистичного та охоронного характеру. Розкрито напрями митного контролю товарів, які здійснюють митні органи. В роботі [3] запропонована модель, яка дозволяє здійснити оцінку завантаженості митних інспекторів з урахуванням структури вантажопотоку, до складу якого можуть входити товари різної номенклатури, що переміщується в різних митних режимах

великими, середніми, малими та мікропідприємствами. У статті [4] наведено розуміння транспортно-логістичної схеми доставки вантажів при мінімальних витратах на перевезення та безпосереднього процесу надання послуг з перевезення вантажів на найбільш привабливих умовах для усіх учасників цього процесу та ефективного використанні транспортних засобів. В дослідженнях [5] стверджується, що проведення митної експертизи надає підстави посадовим особам митних органів приймати рішення щодо відповідності супровідних документів та товарів наданих для митного оформлення, правильності визначення кодів УКТ ЗЕД, країн походження товару, фізико-хімічних показників та ін. В дослідженні [6] розглянуто особливості здійснення митних експертиз, що регламентуються положеннями Митного кодексу України і стверджується, що митна експертиза є складовою процедур митного контролю, яка дозволяє виявляти та запобігати незаконній діяльності на етапі митного оформлення та є важливим інструментом у забезпеченні економічної стабільності країни з одного боку, та суб'єкта підприємництва – з іншого. В статті [7] досліджено проблемні питання щодо здійснення митних експертиз товарів в умовах глобалізації в торгівлі і проаналізовано процес проведення митних експертиз: вчинення митними експертами сукупності дій, визначених, в першу чергу, нормами чинного митного законодавства України та підзаконних нормативно-правових актів з питань здійснення митної справи.

Основний матеріал дослідження

Аналіз логістичних ризиків проводиться при транспортно-експедиторському обслуговуванні залізничних чи автомобільних перевезеннях імпорتنих залізовмісних відходів призначених для металургійних підприємств України.

В якості вантажу для перевезення прийняті відходи виробництва чорних металів, придатні для видобутку з них заліза або марганцю (окалина сталеплавильного та прокатного виробництва). Згідно з Державним стандартом України 3674-97 «Метали чорні вторинні. Терміни та визначення» [8] металеві відходи - відходи, що утворилися у процесі виробництва та споживання металів, а також непоправний брак, що при цьому виникає. Торгівельні операції з окалиною сталеплавильного та прокатного виробництва попадають під правове регулювання відносин щодо діяльності у сфері поводження з відходами та визначення основних умов, вимог і правил щодо екологічно безпечного

поводження з відходами відповідно до вимог Закону України «Про відходи» [9]. Цей Закон регулює відносини, пов'язані з утворенням, збиранням і заготівлею, сортуванням, перевезенням, зберіганням, обробленням (переробленням), утилізацією, видаленням, знешкодженням та захороненням відходів, що утворюються в Україні.

Відповідно до вимог «Гармонізованої системи опису та кодування товарів» [10] відходи, які містять метал та утворюються під час виробництва чорних металів (шлак, дрос, окалина, пил доменного дуття тощо), класифікуються у товарній позиції 2619.

Відповідно до Українського класифікатора товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТ ЗЕД) [11] окалина сталеплавильного та прокатного виробництв має код 2619 00 20 00, відповідно до якого розраховуються всі необхідні митні платежі та визначаються дозвільні документи для перевезення.

Зовнішньоекономічний контракт на поставку окалини сталеплавильного та прокатного виробництв укладений між ВАТ «Молдавський металургійний завод» (Молдова, м. Рибниця) і АТ «Запорізький завод феросплавів» (Україна).

Умови поставки окалини сталеплавильного та прокатного виробництв по контракту - DAP Могилів-Подільський відповідно Інкотермс 2020 [12]. Цей термін має на увазі, що поставка відбулася в момент, коли товар наданий у розпорядження покупця на транспортному засобі (вагоні, автомобілі), який прибув в узгоджене місце призначення – Могилів-Подільський. Перехід ризиків – на станції Могилів-Подільський, за винятком ризиків, пов'язаних із невиконанням покупцем митних формальностей під час імпорту. Продавець зобов'язаний подати покупцеві відповідний транспортний документ. Продавець відповідає за: якість, кількість, масу товару; пакування, маркування товару; виконання експортних митних формальностей; доставка товару до узгодженого пункту поставки. Покупець відповідає за: перевезення від узгодженого пункту поставки до пункту призначення товару; виконання імпорتنих митних формальностей та вивантаження товару в місці призначення.

В якості вантажовідправника виступає ВАТ «Молдавський металургійний завод» (Молдова, м. Рибниця). Зазначені відходи з'являються під час охолодження гарячого металопрокату водною емульсією і являють собою, що вказано в Технічних умовах ТУ.МД.91.18.04778765.013-2003 [13]. Відповідно до ТУ склад заліза в окалинні сталеплавильного та прокатного

виробництв складає від 65 % до 72 %. Вона представляє собою лускаті частинки різної товщини з гранулометричним складом основної фракції менше 0,2 мм. За хімічним складом окалина близька до чистого магнетиту. Вихід прокатної окалини становить середньому 1 - 3 % від маси готового прокату. Масова частка заліза у промасленій окалинні перевищує масову частку заліза у залізородних концентратах, які виробляють гірничо-збагачувальні комбінати України [14]. Окалина може бути ефективно використана у агломераційному процесі на металургійних комбінатах та феросплавному виробництві. Аналіз проведених експериментів [15] показав, що прокатна окалина є перспективним відходом для використання у агломераційному процесі.

Автомобільним транспортом окалина перевозиться самоскидами DAF CF. Повна маса вантажної машини становить 32 тони. Корисне навантаження складає 22 - 24 тони.

Залізничним транспортом окалина перевозиться в люкових піввагонах чи вагонах-думпках. Маса вантажу нетто складає 68 – 70 тон в залежності від моделі піввагона.

Навантаження окалини в рухомий склад здійснюється на території ВАТ «Молдавський металургійний завод» з відкритої площадки, обладнаної грейферним мостовим краном вантажопідйомністю 10 т. Місткість грейфера – 3 м³.

Міжнародний пункт пропуску, в якому здійснюється метне оформлення даного перевезення знаходиться в місті Могилів-Подільський.

Споживачем окалини сталеплавильного та прокатного виробництв є АТ «Запорізький завод феросплавів». Окалина чорних металів є сировиною для виробництва основної продукції заводу – феросплавів: феросилікомарганцю, феросиліцію та феромарганцю.

Маршрут перевезення автомобільним транспортом між Рибницею та Запоріжжям складає 856 км:

- Рибниця - Могилів-Подільський – 146 км;
- Могилів-Подільський – Запоріжжя – 710 км.

Маршрут перевезення залізничним транспортом між станціями Рибниця та Запоріжжя - Лівє відповідно до плану формування поїздів АТ «Укрзалізниця» складає 948 км:

- Рибниця - Могилів-Подільський – 132 км;
- Могилів-Подільський – Жмеринка – 86 км;
- Жмеринка - Помічна – 326 км;
- Помічна – Знам'янка – 132 км;
- Знам'янка – Запоріжжя-Лівє – 272 км.

Відповідно до Базельської конвенції про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видаленням [16, 17] окалина

сталеплавильного та прокатного виробництв, що утворюється у процесі виробництва заліза та сталі, потрапляє в додаток IX і має код В1230. Відповідно до Положення про контроль за транскордонними перевезеннями небезпечних відходів та їх утилізацією/видаленням [18] окалина сталеплавильного та прокатного виробництв відноситься до Зеленого переліку відходів і тому, її перевезення здійснюється відкритим рухомим складом залізничного чи автомобільного транспорту на загальних умовах.

Небезпечних відходи можуть імпортуватися тільки за умов наявності письмової згоди Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України, яка надається на весь обсяг відходів, зазначених у контракті. Надання письмової згоди (повідомлення) на транскордонне перевезення небезпечних відходів та висновку на транскордонне перевезення відходів здійснюється за відповідним Порядком [19]. Письмова згода повинна (її копія) повинна супроводжувати кожний транспортний засіб, який задіяний у перевезенні. У разі відсутності цієї згоди, в'їзд транспортного засобу з відходами на митну територію України не допускається.

Документальний екологічний контроль здійснюється в пункті пропуску на митну територію України інспекторами Державної екологічної інспекції перевіркою наявності письмової згоди та проставлянням на перевізному документі однієї з двох видів печаток: «Ввіз/вивіз дозволено» та «Контроль за місцем надходження». В залежності від виду печатки виникає перший ризик подальшої додаткової затримки транспортного засобу. Печатка першого виду дозволяє митному органу приймати до розгляду документи на продукцію, яка перевозиться.

В тому випадку, коли всі супроводжувальні документи на відправку відповідають вимогам діючого законодавства, на митному кордоні України (митний пост Могилів-Подільський) протягом двох годин здійснюється попереднє документальне митне оформлення транспортного засобу з окалиною сталеплавильного та прокатного виробництв при залізничному перевезенні відповідно до ст. 220 Митного кодексу України (далі – МКУ) [20], а автомобільному перевезенні відповідно ст. 221 МКУ. На митному посту митним брокером відповідно ст. 194¹ МКУ складається загальна декларація прибуття в митному режимі «імпорт», яка подається для розгляду на митний пост. Після прийняття митними органами загальної митної декларації прибуття, її електронна версія передається на митний пост, який розташований в зоні призначення вантажу

і митної акредитації вантажоодержувача, а транспортний засіб відправляється далі до місця призначення.

Загальна митна декларація прибуття відповідно ст. 194² МКУ при перевезенні товарів залізничним транспортним не менш як за 2 години до прибуття вагонів у перший пункт пропуску на митній території України, а при перевезенні автомобільним транспортом - не менш як за 1 годину до прибуття автомобіля у перший пункт пропуску на митній території України.

Слідування вагонів та автомобілів між пунктом пропуску на державному кордоні України і місцем призначення вантажу здійснюється «під митним контролем» з відповідним митним забезпеченням.

Прибувши в місце призначення на станцію Запоріжжя-Ліве, залізничний вагон переставляється на спеціальні станційні колії, які визначені ТРА станції для заходження вагонів, що знаходяться «під митним контролем».

Товарна контора станції Запоріжжя-Ліве зобов'язана на протязі двох годин після прибуття поїзда на станцію, повідомити митний пост, на якому акредитований вантажоодержувач, о номері та часі прибуття вагона з окалиною сталеплавильного та прокатного виробництв на станцію.

Уповноважений представник вантажовласника повинен отримати в товарній конторі пакет перевізних документів (накладну, транскордонне повідомлення, сертифікат відповідності вантажу, рахунок-фактуру) та передати їх митному брокеру для складання митної декларації в режимі «Імпорт».

В тому випадку, коли перевезення окалиною сталеплавильного та прокатного виробництв здійснюється автомобільним транспортом, самоскид заїжджає на територію митного терміналу та передає їх митному брокеру для складання митної декларації в режимі «Імпорт».

Відповідно п/п 1 ст. 248 МКУ митне оформлення розпочинається з моменту подання митному органу декларантом або уповноваженою ним особою митної декларації або документа, який відповідно до законодавства її замінює, та документів, необхідних для митного оформлення, а в разі електронного декларування - з моменту отримання митним органом від декларанта або уповноваженої ним особи електронної митної декларації або електронного документа, який відповідно до законодавства замінює митну декларацію.

Відповідно ст. 246 МКУ для виконання митних формальностей при здійсненні митного

оформлення товарів і транспортних засобів комерційного призначення застосовуються автоматизована система митного оформлення, електронна транзитна система, які згідно з МКУ в автоматичному режимі з урахуванням результатів аналізу ризиків та залежно від типу митної декларації, митного режиму, особливостей, засобів і способів переміщення товарів через митний кордон України, наявності відповідних авторизацій на застосування спрощень визначають перелік таких митних формальностей та необхідність участі у їх виконанні посадової особи митного органу.

У разі якщо автоматизованою системою митного оформлення, електронною транзитною системою або посадовою особою митного органу за результатами застосування системи управління ризиками не визначено необхідності участі у виконанні митних формальностей щодо товарів і транспортних засобів комерційного призначення посадової особи митного органу, такі митні формальності виконуються автоматизованою системою митного оформлення або електронною транзитною системою в автоматичному режимі.

Інформація про виконання митних формальностей автоматизованою системою митного оформлення або електронною транзитною системою в автоматичному режимі вноситься до єдиної автоматизованої інформаційної системи митних органів України та передається декларанту або вантажоодержувачу.

У разі якщо автоматизованою системою митного оформлення або посадовою особою митного органу за результатами застосування системи управління ризиками не визначено необхідності участі у виконанні митних формальностей щодо товарів і транспортних засобів комерційного призначення посадової особи митного органу, такі митні формальності виконуються автоматизованою системою митного оформлення в автоматичному режимі.

Відповідно п/п 1 ст. 255 МКУ митне оформлення завершується в найкоротший можливий строк, але не більше ніж чотири робочих години з моменту пред'явлення митному органу товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що підлягають митному оформленню.

Митне оформлення товарів здійснюється в робочий час, установлений для митних органів.

Відповідно п/п 5 ст. 255 МКУ митне оформлення вважається завершеним після виконання всіх митних формальностей, визначених відповідно до заявленого митного режиму, що засвідчується митним органом шляхом проставлення

відповідних митних забезпечень (у тому числі за допомогою інформаційних технологій), інших відміток на митній декларації або документі, який відповідно до законодавства її замінює, а також на товаросупровідних та товарно-транспортних документах у разі їх подання на паперовому носії.

Після закінчення митних процедур при залізничних перевезеннях пакет перевізних документів з відміткою митниці передається для розкредитування вагону в товарну контору станції Запоріжжя-Ліве, після чого станція дозволяє подачу вагонів під виконання розвантажувальних операцій на АТ «Запорізький завод феросплавів». При автомобільних перевезеннях автомобіль-самоскид переміщується з митного терміналу під розвантаження на завод.

У тому випадку, коли відповідно п/п 3 ст. 248 під час здійснення митного оформлення товарів і транспортних засобів комерційного призначення в автоматичному режимі з урахуванням результатів аналізу ризиків вони з'являються, то система додатково:

- визначає необхідність участі посадової особи митного органу у виконанні митних формальностей за митною декларацією;
- призначає посадову особи митного органу для виконання митних формальностей за митною декларацією;
- надає декларанту інформації про стан обробки митної декларації, перелік митних формальностей, визначених обов'язковими для виконання за такою декларацією;
- проведення досліджень (аналізу, експертизи) проб і зразків товарів, якщо товари не випускаються відповідно до заявленого митного режиму.

При відмові митного органу оформлювати митну декларацію в автоматизованому режимі для вантажоодержувача виникають наступні додаткові ризики, пов'язані зі значним збільшенням часу на оформлення, що в свою чергу впливає на час простоя транспортних засобів:

- **перший** ризик – пов'язаний з проставленням на перевізному документі в пункті пропуску на митну територію України інспекторами Державної екологічної інспекції печатки «Контроль за місцем надходження»;
- **другий** ризик – пов'язаний з прибуттям вантажу на станцію у вихідні чи святкові дні під час яких митниця не працює, чи працює в особовому режимі;
- **третій** ризик – пов'язаний з вимогами митниці проведення досліджень для підтвердження показників, вказаних в сертифікаті

відповідності товару, який видає вантажовідправник; встановлення додаткових характеристик вантажу; підтвердження колу УКТ ЗЕД;

- **четвертий** ризик – пов'язаний з митним оформленням товару з метою збільшення митних платежів.

У всіх випадках затримки вагонів на станції Запоріжжя-Ліве складається Акт загальної форми відповідно до Правил складання актів [21] для засвідчення обставин, що виникли в процесі перевезення вантажу і можуть бути підставою для матеріальної відповідальності.

В статті вперше визначені та об'єднані логістичні ризики, які з'являються при транспортно-експедиторському і митному оформленні імпортованих вантажів та надані рекомендації щодо їх зменшення і ведення актово-претензійної роботи для зменшення витрат вантажоодержувачів.

Перший ризик, пов'язаний з проставлянням на перевізному документі інспектором Державної екологічної інспекції в пункті пропуску на митну територію України печатки «Контроль за місцем надходження», вимагає довгострокової затримки транспортного засобу на час виконання екологічного контролю. Цей час складається з надання наказу обласною Державною екологічною інспекцією залучення певних фахівців інспекції, відбору зразків товару, безпосереднього лабораторного контролю та надання експертного висновку.

Весь цей час окалина знаходиться в транспортному засобі а товаро-транспортні документи митними органами до розгляду не приймаються. Час проведення екологічного контролю може складати від двох до десяти днів. Вантажоодержувачу надсилається Повідомлення про затримку вагонів відповідно пункту 10 «Правил користування вагонами і контейнерами» [22].

Відповідно до пункту 8 «Правил користування вагонами і контейнерами» [22] у разі затримки вагонів на станції з причин, які залежать від вантажовласника (відсутність письмової згоди (повідомлення) на транскордонне перевезення), складається акт загальної форми ГУ-23а, який підписується представниками станції і вантажовласника. В акті вказується час (у годинах та хвилинах) початку та закінчення затримки вагонів і їх номери. Акт про затримку вагонів складається у трьох екземплярах - один залишається на станції затримки і два додаються до перевізних документів.

Другий ризик, пов'язаний з прибуттям вантажу на станцію у вихідні чи святкові дні, може бути позбавлений додаткового простою

транспортного засобу при на виході необхідних митних інспекторів на митний пост по за часом роботи митниці.

Для цього зазеленіть подається до митниці заявка та видається наказ по митниці на вихід інспекторів на митний пост поза часом його роботи для здійснення митних формальностей з вантажем, що прибув у вихідні дні. Оплата праці за вихід митних інспекторів поза час роботи митниці складає 50 євро за одну годину роботи.

Третій ризик, пов'язаний з вимогами митниці проведення лабораторних досліджень для підтвердження показників, вказаних в сертифікаті відповідності товару; встановлення додаткових характеристик вантажу; підтвердження колу УКТ ЗЕД.

В чинному МКУ термін «митна експертиза» не міститься, а замість нього вживається термін «експертиза». Так, ч. 1 ст. 23-1 МКУ встановлено, що у разі класифікації та визначення походження товарів обов'язкове проведення досліджень (аналізів, експертизи) для прийняття рішень про обов'язковість інформації для проб (зразків) відповідних товарів митний орган має право призначити відповідну експертизу (аналіз, огляд) за умови попередньої згоди підприємства.

Митна експертиза є складовою процедур митного контролю. Це особливий вид наукового дослідження, яке здійснюється уповноваженими особами (експертами) зі спеціальними знаннями та обов'язками державного службовця з метою отримання вірогідного, кваліфікованого, незалежного та об'єктивного висновку для вирішення проблемних чи спірних питань. Під час здійснення митних експертиз вирішується ряд завдань фінансового, контрольного, економічного та охоронного характеру. Предметом митних експертиз є товари, що переміщуються через митний кордон, а також зразки товарів, відібрані для митних експертиз [2].

Виходячи зі змісту положень ст. 356 та ст. 515 МКУ можна стверджувати, що митна експертиза проводиться митними або іншими спеціалістами, які використовують спеціальні наукові знання для вирішення завдань у сфері митного регулювання. Важливим органом, до компетенції якого входить проведення митних експертиз, є Спеціалізована лабораторія з питань експертизи та досліджень Держмитслужби (СЛЕД). Положення ст. 515 МКУ дозволяє участь експертів інших професійних асоціацій у ситуаціях, коли необхідно проводити спеціальні митні експертизи.

Відповідно наказу №37 Держмитслужби [23]

станція Запоріжжя-Ліве підпорядковується Запорізькій митниці та має проводити експертні дослідження в Дніпропетровському відділі з питань експертизи та досліджень (м. Дніпро).

Для призначення митної експертизи начальник Запорізької митниці видається наказ о призначенні відповідальної особи митниці для відбору зразків продукції та передачі їх в лабораторію.

Відбір зразків продукції виконується сумісно призначеним працівником митниці, брокером та представником вантажоодержувача безпосередньо з транспортно засобу відповідно п/п 1 ст. 357 МКУ. Відбір зразків здійснюється в дві тари, на які накладається митне забезпечення. Один зразок залишається на митному посту, в другий уповноважений працівник митниці доставляє в лабораторію.

Зразок продукції може досліджуватися в лабораторії до 10 днів (п/п 4 ст. 357 МКУ), після чого видається висновок встановленого зразку для подальшого митного оформлення продукції (п/п 8 ст. 357 МКУ).

Весь цей час транспортний засіб знаходиться в простой в очікуванні завершення митних процедур.

В тих випадках, коли з'являється необхідність збільшення надходження до державного бюджету України коштів від митниці, виникає **четвертий** ризик затримки транспортного засобу, пов'язаний з митним оформленням товару. Митниця зупиняє оформлення вантажу в режимі «імпорту» по діючому контракту, у зв'язку з терміновою необхідністю повторного визначення митної вартості товару для нарахування обов'язкових платежів.

Відповідно до ст. 49 МКУ митною вартістю товарів, які переміщуються через митний кордон України, є вартість товарів, що використовується для митних цілей, яка базується на ціні, що фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари.

Відповідно до ст. 57 МКУ для визначення митної вартості товару, які ввозяться на митну територію України відповідно до митного режиму імпорту, існують основний та другорядні методи. Основний метод - за ціною контракту. Другорядні методи: за ціною договору щодо ідентичних товарів; за ціною договору щодо подібних (аналогічних) товарів; на основі віднімання вартості; на основі додавання вартості; резервний. Кожний наступний метод застосовується лише у разі, якщо митна вартість товарів не може бути визначена шляхом застосування попереднього методу відповідно до норм МКУ.

Розглянемо застосування першого та другого другорядних методів. Їх застосуванню передують процедура консультацій між митним органом та декларантом (представником вантажоодержувача) з метою визначення основи вартості за ціною договору щодо ідентичних товарів та за ціною договору щодо подібних (аналогічних) товарів. Під час таких консультацій митний орган та декларант можуть здійснити обмін наявною у кожного з них інформацією за умови додержання вимог щодо її конфіденційності.

При визначенні митної вартості за ціною договору щодо ідентичних товарів, відповідно до ст. 59 МКУ, за основу береться прийнята митним органом вартість операції з ідентичними товарами з дотриманням умов, зазначених нижче. При цьому під ідентичними розуміються товари, однакові за всіма ознаками з оцінюваними товарами, у тому числі за такими, як: фізичні характеристики, якість та репутація на ринку, країна виробництва та виробник. Ціна договору щодо ідентичних товарів береться за основу для визначення митної вартості товарів, якщо ці товари ввезено приблизно в тій же кількості та на тих же комерційних рівнях, що й оцінювані товари.

Ствердження декларантом у спілкуванні з митним органом про неможливість використання цього другорядного методу при визначенні митної вартості товару може ґрунтуватися з наступних міркувань:

- фізичні характеристики окалини сталеплавильного та прокатного виробництв, яка імпортується за контрактом з ВАТ «Молдавський металургійний завод» та окалиною, яку завезено у вигляді ідентичного товару на митну територію України іншим суб'єктом підприємницької діяльності можуть відрізнятися відсотковим складом заліза 50 – 65 % замість 65 – 72 %;

- якість та репутація на ринку ВАТ «Молдавський металургійний завод» та будь-якого іншого підприємства-постачальника ідентичного товару навряд чи буде однаковою;

- країна виробництва. На території Молдови не існує іншого підприємства, яке має відходи у вигляді окалини сталеплавильного та прокатного виробництв;

- кількість окалини сталеплавильного та прокатного виробництв навряд чи буде однаковою при ввезенні ідентичних товарів.

Вище наведені відмінності є підставою для відмови у розгляді товарів як ідентичних.

При визначенні митної вартості за ціною договору щодо подібних (аналогічних) товарів, відповідно до ст. 60 МКУ, за основу береться

прийнята митним органом вартість операції з подібними (аналогічними) товарами з дотриманням умов, зазначених нижче. При цьому подібними (аналогічними) розуміються товари, які хоч і не однакові за всіма ознаками, але мають схожі характеристики і складаються зі схожих компонентів, завдяки чому виконують однакові функції порівняно з товарами, що оцінюються, та вважаються комерційно взаємозамінними. Для визначення, чи є товари подібними (аналогічними), враховуються якість товарів, наявність торгової марки та репутація цих товарів на ринку. Ціна договору щодо подібних (аналогічних) товарів береться за основу для визначення митної вартості товарів, якщо ці товари ввезено приблизно в тій же кількості і на тих же комерційних рівнях, що й оцінювані товари.

Ствердження декларантом у спілкуванні з митним органом про неможливість використання цього другорядного методу при визначенні митної вартості товару ґрунтується на аналогічних міркуваннях щодо ідентичних товарів і є підставою для відмови у розгляді товарів як подібних (аналогічних).

Таким чином декларант має право стверджувати, що визначення митної вартості товару необхідно здійснювати основним методом – за ціною контракту і немає необхідності змінювати розмір митних платежів, що застосовувався раніше. Затримка виконання митних формальностей та додатковий простій транспортних засобів в цьому випадку складає від 3 до 6 годин.

Відповідно до пункту 3 «Правил користування вагонами і контейнерами» [20] складається Акт про затримку вагонів форми ГУ-23а (складається у трьох екземплярах - по одному для станцій затримки, призначення і вантажовласника).

Облік часу користування вагонами та нарахування плати за користування ними провадиться на станціях відправлення та призначення за Відомістю плати за користування вагонами форми ГУ-46, яка складається на підставі Пам'яток про подавання/забирання вагонів форми ГУ-45, Повідомлення про закінчення вантажних операцій з вагонами, Актів про затримку вагонів форми ГУ-23а, Актів загальної форми ГУ-23.

За договором між вантажовласником і залізницею всі ці документи можуть оформлятися і надаватися в електронному вигляді.

Відомості плати за користування вагонами складаються на вагони, що подаються під навантаження та вивантаження і є документами обліку часу перебування вагонів у пунктах навантаження та вивантаження та на під'їзних коліях і

містять розрахунки платежів за користування вагонами. Відомості плати за користування вагонами мають підписуватися працівником станції і вантажовласника щоденно або в періоди пред'явлення їх станцією до розрахункового підрозділу, що встановлюються начальником залізниці. У разі непогодження даних, зазначених у відомості, представник вантажовласника має право підписати відомість із зауваженнями. Час користування вагонами обчислюється з моменту їх передачі вантажовласникові до моменту їх фактичного прийняття від вантажовласника.

Всі витрати, що пов'язані з непродуктивним простоем транспортних засобів залізниця чи автотранспортне підприємство виставляє для оплати вантажоодержувачу на основі актів виконаних робіт при остаточних розрахунках.

Для скорочення витрат вантажоодержувача, які пов'язані з додатковим простоем транспортних засобів, на основі ст. 260 МКУ можливо подати в митні органи періодичної митної декларації. Періодична митна декларація може подаватися на регулярне переміщення через митний кордон України товарів однією і тією ж особою на одних і тих же умовах та підставах протягом не більше 180 днів. Оформлення митним органом періодичної митної декларації є випуском товарів у заявлений митний режим. Якщо під час митного оформлення товарів митним органом бралися проби (зразки) цих товарів для проведення їх дослідження (аналізу, експертизи), випуск таких товарів до одержання результатів відповідних досліджень (аналізу, експертиз), якщо вони не підпадають під дію встановлених законодавством України заборон та/або обмежень щодо переміщення через митний кордон України, може бути здійснений митним органом за періодичною митною декларацією у порядку та на умовах, встановлених Кабінетом Міністрів України.

Митний орган не має права відмовити в прийнятті періодичної митної декларації, якщо виконано всі умови, встановлені МКУ. В цьому випадку необхідно звернути увагу на те, що періодична митна декларація повинна бути відкрита до пропуску партії продукції на митну територію України.

Відповідно до ст. 261 МКУ періодичну митну декларацію декларант або уповноважена ним особа повинні протягом строків, визначених відповідно до МКУ, подати митному органу додаткову декларацію, яка містить точні відомості про товари, задекларовані за періодичною митною декларацією, що подавалися б у разі декларування цих товарів за митною декларацією,

заповненою у звичайному порядку. Дозволяється подання однієї додаткової декларації до кількох періодичних митних декларацій, що були оформлені одним митним органом в межах одного зовнішньоекономічного договору та одного митного режиму, за умови дотримання строків подання додаткової декларації, визначених відповідно до МКУ.

Відкриття періодичної митної декларації дозволяє проводити розвантаження транспортних засобів з окалиною сталеплавильного та прокатного виробництва ВАТ «Молдавський металургійний завод» одночасно з прибуттям на складах АТ «Запорізький завод феросплавів» і тим самим скоротити додатковий простій транспортних засобів в очікуванні виконання митних процедур.

Висновки

В статті визначені логістичні ризики, які пов'язані з імпортом перевезенням залізобілих відходів і впливають на додатковий простій транспортних засобів під час митного оформлення товарів. До цих ризиків можливо віднести наступні: пов'язаний з проставленням на перевізному документі в пункті пропуску на митну територію України; пов'язаний з прибуттям вантажу на станцію у вихідні чи святкові дні під час яких митниця не працює; пов'язаний з вимогами митниці проведення додаткових лабораторних досліджень; пов'язаний з митним оформленням товару з метою збільшення митних платежів.

Для скорочення витрат вантажоодержувача, пов'язаних з додатковим простоем транспортних засобів під час виконання митного очищення товару, і, особливо у випадках застосування вищенаведених логістичних ризиків, необхідно подання до митного органу періодичної митної декларації, що дозволить одразу після прибуття транспортного засобу в місце призначення розвантажити його.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Обґрунтування доцільності співпраці транспортно-експедиторських підприємств з об'єктами митно-логістичної інфраструктури / Н. Лужанська та ін. *Збірник наукових праць «Транспортні системи та технології перевезень»*. 2024. № 28. С. 70–79.

2. Авраменко Н., Кульганік О. Роль митних експертиз у зовнішньоекономічній діяльності суб'єктів підприємництва. *Економіка та суспільство*. 2023. № 57.

3. Лужанська Н., Лебідь І., Лебідь Є. Системний аналіз забезпечення якості митно-логістичного обслуговування товарів різної номенклатури при

виконанні міжнародних перевезень. *Збірник наукових праць «Транспортні системи та технології перевезень»*. 2022. № 24. С. 7–11.

4. Аутсорсинг транспортно-експедиційних компаній для виконання запланованих обсягів перевезень / О. Папахов та ін. *Збірник наукових праць «Транспортні системи та технології перевезень»*. 2022. № 24. С. 53–57.

5. Бавико О. Експертиза товарів як складовий елемент митного супроводу зовнішньоекономічних операцій: завдання та алгоритм здійснення. *Вісник ДОНУЕТ «Економічні науки»*. 2018. № 68. С. 5–13.

6. Найденко О. Нормативно-правове забезпечення проведення експертиз в митній справі. *Бізнес-навігатор*. 2022. № 3(70). С. 121–127.

7. Бойко О. Митна експертиза в Україні: проблемні аспекти. *Право та державне управління*. 2022. № 3. С. 53–60.

8. ДСТУ 3674-97. Метали чорні вторинні. Терміни та визначення. Чинний від 1997-12-29. Вид. офіц.

9. Про відходи: Закону України від 05.06.1998 № 187/98-ВР.

10. Бережнюк І. Гармонізована система опису та кодування товарів. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2013. 472 с.

11. Український класифікатор товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТ ЗЕД): Про Мит. тариф України від 19.10.2022 № 2697-ІХ.

12. Правила Інкотермс 2020: № ISBN 978-966-8692-65-9.

13. ТУ.МД.91.18.04778765.013-2003. The slag of the steel-melting and rolling production of the Moldavsky metallurgical plant. Technical conditions. Effective from 2003-10-01. Official edition.

14. Губіна В., Горлицький Б. Проблема залізобілих відходів гірничо-металургійного комплексу України – системний підхід. *Збірник наукових праць Інституту геохімії навколишнього середовища*. 2009. № 17. С. 79–92.

15. Yabolnyk M., Umanskyi M. Analysis of use of metallurgical waste during agglomeration. *International scientific conference, Riga, 28 November 2024*. P. 116–118.

16. Про приєднання України до Базельської конвенції про контроль за транскордонними перевезеннями небезпечних відходів та їх видаленням: Закон України від 01.07.1999 № 803-XIV.

17. Базельська конвенція про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видалення: Закон України від 01.07.1999 № 803-XIV.

18. Положення про контроль за транскордонними перевезеннями небезпечних відходів та їх утилізацією/видаленням: Постанова Каб. Міністрів України від 13.07.2000 № 1120.

19. Порядок надання письмової згоди (повідомлення) на транскордонне перевезення небезпечних відходів та висновку на транскордонне перевезення відходів: Постанова Каб. Міністрів України від 17.09.2024 № 1067.

20. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI.

21. Правила складання актів : Наказ М-ва трансп. України від 28.05.2002 № 334.

22. Правила користування вагонами і контейнерами : Наказ М-ва трансп. України від 25.02.1999 № 113.

23. Про визначення зони митної діяльності

Спеціалізованої лабораторії з питань експертизи та досліджень Держмитслужби : Наказ Держ. мит. служби України від 05.02.2020 № 37.

Надійшла в редколегію 20.12.2024

Прийнята до друку 16.03.2025

O. PAKHOV, N. BARKALOVA, M. SERHIENKO, R. KOMPANIETS

ANALYSIS OF LOGISTICS RISKS IN TRANSPORTATION OF IMPORTED BULK CARGO BY A TRANSPORT COMPANY THROUGH CUSTOMS TERMINALS AND PLACES OF NON-GENERAL USE

The purpose of the article is to identify logistics risks and provide recommendations that arise during transport and forwarding services for imported shipments of ferrous waste by rail or road. The article examines the transportation of slag from steelmaking and rolling mills from a metallurgical plant in Moldova to a ferroalloy plant in Ukraine. Logistics risks arise during customs clearance of cargo at the border at the checkpoint on the territory of Ukraine and during customs clearance of goods at the destination of the cargo when releasing goods for free circulation. Recommendations are provided to reduce the consignee's costs associated with the downtime of rolling stock during customs and other procedures in places of non-general use. **Methods.** Comprehensive analysis of the joint technology of work of railway transport with customs authorities, analytical modeling of the transportation process, act-claim work of the consignee with state authorities. **Results.** It was established that during the import transportation of iron-containing waste, at the checkpoint on the state border of Ukraine and during customs clearance of the cargo at the destination by the consignee, logistical risks associated with additional delay of vehicles may appear. These include risks associated with: affixing the seal "Control at the place of receipt" on the transport document at the checkpoint on the customs territory of Ukraine by inspectors of the State Environmental Inspection; with the arrival of the cargo at the station on weekends or holidays during which the customs office is closed or works in a personal mode; with the requirements of the customs office to conduct research to confirm the indicators specified in the certificate of conformity of the goods issued by the consignor; establishing additional characteristics of the cargo; confirmation of the scope of the TN FEA; with customs clearance of the goods in order to increase customs payments. **Scientific novelty.** The article first identifies and combines the logistical risks that arise during transport, forwarding and customs clearance of imported cargo and provides recommendations for their reduction and conducting act and claim work to reduce the costs of consignees. **Recommendations** are provided for consignees, based on which documents it is possible to attribute the costs associated with additional downtime of vehicles to customs authorities. **Practical significance.** The results obtained can be used in freight forwarding services for imported goods and in document and claim work with the railway and customs authorities.

Keywords: freight forwarding services, customs clearance, cross-border transportation, railway transport, road transport, iron-containing waste